

**Valtiovarainvaliokunnan mietintö n:o 44 hallituksen esityksen
johdosta laiksi polttoaineverosta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunta on 24 päivänä syyskuuta 1991 lähettänyt valtiovarainvaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen n:o 71 laiksi polttoaineverosta annetun lain muuttamisesta.

Valtiovarainvaliokunta on varannut eduskunnan ympäristövaliokunnalle mahdollisuuden antaa lausuntonsa hallituksen esityksestä. Saatu ympäristövaliokunnan lausunto on tämän mietinnön liitteenä.

Valiokunta on käsitellyt tämän esityksen yhteydessä eduskunnan valiokuntaan 7 päivänä toukokuuta 1991 lähettämän ed. Helteen ym. lakialoitteen n:o 10 laiksi rikkipäästöjen verottamisesta. Niin ikään valiokunta on käsitellyt eduskunnan valiokuntaan 7 päivänä kesäkuuta 1991 lähettämät ed. S.-L. Anttilan ym. toivomusaloitteen n:o 75 lyijyttömän bensiinin suostamisesta verotuksellisin keinoin sekä ed. Suhosen toivomusaloitteen n:o 150 lyijyttömän bensiinin käytön edistämistä.

Valtiovarainvaliokunnan asettamassa verojaostossa, joka on valmistellut mietinnön valiokuntaa varten, ovat olleet kuultavina finanssineuvos Lasse Valtonen valtiovarainministeriöstä, ylitarkastaja Camilla Lommi-Kippola ympäristöministeriöstä, ylitarkastaja Mauri Valtonen kauppa- ja teollisuusministeriöstä, toimitusjohtaja Henrik Lundsten Öljyalan Keskusliitosta, osastopäällikkö Matti Säilä Autoliitosta, toimialajohtaja Pauli Kulvik Neste Oy:stä, osastonjohtaja Heikki Haavisto Imatran Voima Oy:stä ja toimitusjohtaja Heikki Koivisto Lämpölaitosyhdistyksestä.

Hallituksen esitys

Vuoden 1990 alusta tuli voimaan laki polttoaineverosta annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta. Tämän lain mukaisesti toteutetut polttoaineverojen korotukset perustuivat pääosin ympäristöpoliittisiin syihin. Verollisten tuotteiden

luetteloon sisällytettiin moottoribensiinin ja dieselöljyn ohella myös muut fossiiliset polttoaineet. Näiden polttoaineiden veromäärät perustuivat niiden hiilisisältöön ja välillisesti polton yhteydessä syntyviin hiilidioksidipäästöihin. Kuluva vuoden alussa lain voimassaoloaikaa jatkettiin ja veromääriä korotettiin.

Ympäristöpoliittiset perusteet vuoden 1990 alussa käyttöön otetulle fossiilisten polttoaineiden hiilipitoisuuteen perustuvalla verotuksella ovat edelleen olemassa. Vastaavia veroja on otettu tai suunnitellaan otettavaksi käyttöön myös eräissä muissa maissa. Hallitus ehdottaa, että lyijyttömän moottoribensiinin veroa korotettaisiin 10 pennillä ja lyijyllisen 25 pennillä litralta. Dieselöljyn polttoaineveroa ei ehdoteta muutettavaksi. Vuoden 1990 alussa aloitettua muiden fossiilisten polttoaineiden hiilisisältöön perustuvaa verotusta ehdotetaan jatkettavaksi. Myös näiden polttoaineiden veromäärät ehdotetaan säilytettäväksi muuttumattomina.

Lakiin ehdotetaan lisäksi tehtäväksi eräitä teknisiä tarkistuksia.

Käsitellyt aloitteet

Lakialoitteeseen n:o 10 sisältyvän lakiehdotuksen mukaan perittäisiin vuoden 1992 alusta alkaen polttoaineen rikkiveroa sekä vuoden 1993 alusta alkaen ilmaanpäästön rikkiveroa.

Toivomusaloitteessa n:o 75 ehdotetaan eduskunnan hyväksyttäväksi toivomus, että hallitus ryhtyisi pikaisiin toimenpiteisiin korjataksaan polttoaineiden verotusta siten, että lyijyttömän bensiinin hinta edelleenkin olisi huomattavasti edullisempaa kuin lyijyllisen polttoaineen hinta, sekä samalla säilyttäisi hinnaneron lyijyttömän bensiinin hinnan eduksi samalla tasolla, mikä se oli vuonna 1989.

Toivomusaloitteessa n:o 150 ehdotetaan eduskunnan hyväksyttäväksi toivomus, että hallitus ryhtyisi kiireellisesti toimiin lyijyttömän bensiinin

nin käyttämisen edistämiseksi antamalla tuntu-
van hintaedun katalysaattorin hankkimisesta
auton ostajalle ja alentamalla lyijyttömän bensiin-
in veroa niin selvästi, että sen käyttö saadaan
lisääntymään ilmansaasteiden vähentämiseksi
merkittävällä tavalla.

Valiokunnan kannanotot

Hallituksen esityksessä mainituista syistä ja
saadun selvityksen perusteella valiokunta pitää
lakiehdotusta tarpeellisenä ja puoltaa sen hyväk-
symistä.

Valiokunta toteaa, että polttoaineverotukses-
sa on pyritty ottamaan huomioon ympäristöpo-
liittisia syitä. Verollisten tuotteiden luetteloon on
sisällytetty moottoribensiinin ja dieselöljyn ohel-
la myös muut fossiiliset polttoaineet. Moottori-
bensiinin osalta verotus on porrastettu sen pe-
rusteella, onko siinä lyijyä vai ei. Valiokunta
toteaa, että lyijyn lisäksi moottoribensiinissä on
myös muita haitallisia ainesosia. Tältä osin va-
liokunta viittaa myös ympäristövaliokunnan
lausunnossa esitettyyn. Valiokunta pitää tärkeä-
nä, että sekä verotuksen avulla että muutoin
pyritään myötävaikuttamaan nykyistä puhtaam-
pien polttoaineiden käytön lisäämiseen sekä
päästöjen vähentämiseen teknisin ratkaisuin.
Tässä työssä on valiokunnan käsityksen mukaan

Helsingissä 21 päivänä marraskuuta 1991

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa
ovat ottaneet osaa puheenjohtaja Tenhiälä, va-
rapuheenjohtaja Luttinen, jäsenet Heikkinen,
Huuhtanen, Hämäläinen, Kallis, Laaksonen,

jo saavutettu joissakin maissa Suomea parempia
tuloksia. Ympäristöministeriö on 30.10.1991
asettanut ympäristötalousprojektin, jonka tehtä-
vänä on tehdä konkreettisia ehdotuksia talou-
dellisten ohjauskeinojen käytöstä ympäristön-
suojelua koskevien ohjelmien ja periaatepäätös-
ten toimeenpanosta aiheutuvien hyötyjen ja
kustannusten sovittamiseksi yhteen kuluttajien,
eri elinkeinojen ja koko kansantalouden kannal-
ta. Valtiovarainvaliokunnan käsityksen mukaan
tässä yhteydessä tulisi käsitellä myös polttoaine-
verotusta ympäristöpolitiikan osana.

Käsitlemiensä aloitteiden suhteen valiokun-
ta on asettunut kielteiselle kannalle.

Valiokunta kunnioittaen ehdottaa,

*että hallituksen esitykseen sisältyvä la-
kiehdotus hyväksyttäisiin muuttamatto-
mana.*

Samalla valiokunta, jonka käsittelyn pohjana
on ollut hallituksen esitys, ehdottaa,

*että lakialoitteeseen n:o 10 sisältyvä la-
kiehdotus hylättäisiin.*

Vielä valiokunta ehdottaa,

*että toivomusaloitteet n:ot 75 ja 150 hy-
lättäisiin.*

Lahti-Nuuttila, Louvo, Luukkainen, Mäki-
Hakola, Sasi, Savolainen, Turunen ja Vihriälä
sekä varajäsenet Alaranta, Apukka, Backman,
Niinistö, Röntynen ja Savela.

Vastalauseita

I

Liiketaloudellisen tutkimuslaitoksen (LTT)
mukaan sekä bensiinin että dieselöljyn kysyntä
on kasvanut koko 1980-luvun. Osin tämä johtu-

nee siitä, että varsinkin bensiinin reaalihintana
laskenut selvästi erityisesti 1980-luvun jälkim-
mäisellä puoliskolla. Dieselöljynkin reaalihintana

kuluttajahintaindeksillä mitattuna oli vuoden 1991 alussa alempi kuin vuoden 1980 alussa.

Ilman epäpuhtautta lisäävät kaasu- ja hiukaspäästöt ovat Suomessakin suurelta osin tieliikenteen aiheuttamia. Eräänä päästöjen vähentämiskeinona onkin polttoaine/ympäristövero: veroporrastus vähäpäästöisten polttoaineiden käytön mahdollistamiseksi kansainvälisiä määryksiä nopeammassa aikataulussa. Ohjaava verotus suuntaa liikennekäyttäytymistä ja kohdistaa veron liikenteen aiheuttamiin haittoihin. Ihmisten itsensä päätettäväksi jää, mitä liikennevälineitä he käyttävät. Vähäpäästöisten vaihtoehtojen kannattavuutta tulisi mielestämme korostaa.

Hallituksen esityksessä ei ole otettu huomioon moottoribensiinin kehittämistä entistä vähäpäästöisemmäksi. Suomessa on valmiudet saattaa myyntiin vähäpäästöistä bensiiniä, jonka happipitoisuutta on nostettu ja bentseenipitoisuutta laskettu.

Bensiinin happipitoisuuden nostaminen vähentää ilman katalysaattoria toimivien autojen päästöjä merkittävästi: häkää 25 % ja palamattomia hiilivetyjä 13 %. Lisäksi ben-

siinin haihtumispäästöt vähenevät 13—17 %. Sekä lyijyllinen että lyijytön bensiini voidaan hapettaa.

Edullisempi verotuskohtelu on edellytys ympäristöystävällisen kehityksen turvaamiseksi. Lyijyttömästä bensiinistä saadut kokemukset osoittavat, että halvempi hinta on ratkaiseva tekijä uuden tuotteen käyttöönotolle.

LTT:n tutkimuksen mukaan bensiinin hintajousto on suuri. Dieselpolttoaineella hintajoustoa ei arvioida olevan juuri lainkaan. Tuntuvaan polttoaineveron korotus ei poikkeaisi eurooppalaisesta linjasta. EY:n komissiossa on alettu valmistella ns. saasteveroa, joka toteutessaan tulee nostamaan bensiinin hintaa tuntuvasti ja vähentämään hiilivetyjen päästömäärät vuonna 2000 vuoden 1990 tasolle.

Edellä olevaan perustuen olisi mielestämme tullut tehdä valiokunnan kannasta poiketen uusi veroporrastus vähäpäästöisen bensiinin osalta. Ympäristösyistä perusteltu esitetty suurempi bensiinin hinnan korotus lisäverolla korvautuu nyt devalvaation aiheuttamalla hintojen kohoamisella.

Budjettiesitys 1992 (mmk)

(Laskelmassa ei ole otettu huomioon kulutuksen muutoksia.)

Polttoaineverot:	hallituksen esitys	vastalause
* lyijytön moottoribensiini	2 874 (168 p/l)	2 740 (178 p/l)
* lyijytön, vähäpit. (happi)	—	287 (168 p/l)
* lyijyllinen moottoribensiini	1 916 (213 p/l)	1 805 (223 p/l)
* lyijyllinen, vähäpit. (happi)	—	192 (213 p/l)
* dieselöljy	1 890 (104 p/l)	1 890 (104 p/l)
* muut polttoaineet	260	260
Yht	6 940	7 174

Edellä olevan perusteella katsomme,

että lakiehdotus tulisi hyväksyä muuttamattomana ja

että lain liitteenä oleva 4 §:n mukainen verotaulukko tulisi hyväksyä seuraavassa muodossa:

VEROTAULUKKO

Tullitariffin nimike	Tuote	Tuote- ryhmä	Perusvero	Lisävero
27.01 ja 27.02	Kivihiili; kivihiilibriketit ja niiden kaltaiset kivihiilestä valmistetut kiinteät polttoaineet; ruskohiili	1.	—	16,80 mk/t
27.03:sta	Jyrsinpolttoturве	2.	—	2,10 mk/MWh
27.10:stä	Lyijytön moottoribensiini	3.	168 p/l	10 p/l
27.10:stä	<i>Lyijytön, vähäpit. (happi)</i>	4.	168 p/l	—
27.10:stä	Moottoribensiinin sekoitus	5.	168 p/l	22,5 p/l
27.10:stä	<i>Lyijylinen moottoribensiini</i>	6.	168 p/l	55,0 p/l
27.10:stä	<i>Lyijylinen, vähäpit. (happi)</i>	7.	168 p/l	45,0 p/l
27.10:stä	Dieselöljy	8.	77 p/l	27,0 p/l
27.10:stä	Kevyt polttoöljy	9.	—	2,10 p/l
27.10:stä	Raskas polttoöljy	10.	—	2,10 p/kg
27.11:stä	Maakaasu, kaasumainen	11.	—	1,05 p/nm ³

Helsingissä 21 päivänä marraskuuta 1991

Matti Luttinen
Tuulikki Hämäläinen

Lea Savolainen
Jouni Backman

Pentti Lahti-Nuuttila

II

Liiketaloudellisen tutkimuslaitoksen (LTT) mukaan sekä bensiinin että dieselöljyn kysyntä on kasvanut koko 1980-luvun. Osin tämä johtuu siitä, että varsinkin bensiinin reaalihintaa on laskenut selvästi erityisesti 1980-luvun jälkimmäisellä puoliskolla. Dieselöljynkin reaalihintaa kuluttajahintaindeksillä mitattuna oli vuoden 1991 alussa alempi kuin vuoden 1980 alussa.

Ilman epäpuhtautta lisäävät kaasua ja hiukaspäästöt ovat Suomessakin suurelta osin tieliikenteen aiheuttamia. Eräänä päästöjen vähentämiskeinona onkin polttoaine/ympäristövero: veroporrastus vähäpäästöisten polttoaineiden käytön mahdollistamiseksi kansainvälisiä määräyksiä nopeammassa aikataulussa. Ohjaava verotus suuntaa liikennekäyttäytymistä ja kohdistaa

veron liikenteen aiheuttamiin haittoihin. Ihmisten itsensä päätettäväksi jää, mitä liikennevälinettä he käyttävät. Vähäpäästöisten vaihtoehtojen kannattavuutta tulisi mielestämme korostaa.

LTT:n tutkimuksen mukaan bensiinin hintajousto on suuri. Dieselpolttoaineella hintajoustoa ei arvioida olevan juuri lainkaan. Tutkimuksen mukaan vasta "varsin merkittäville bensiinin hinnankorotuksilla päästäisiin jotensakin olennaisiin energiankulutuksen ja päästöjen vähenyksiin."

Toisaalta polttoaineveron tuntuvakaan korotus ei poikkea eurooppalaisesta linjasta. EY:n komissiossa on alettu valmistella ns. saasteveroa, joka toteutuessaan tulee nostamaan bensiinin hintaa tuntuvasti ja vähentämään hiilivetyjen päästömäärät vuonna 2000 vuoden 1990 tasolle.

Suomessa ympäristöministeriön hiilidioksi-

toimikunta on saanut valmiiksi mietintönsä ja sen kanta on, että Suomessa on ryhdyttävä tuntuviin ja moninaisiin toimenpiteisiin hiilidioksidipitoisuuksien kasvun hillitsemiseksi. Keinojen valikoima on laaja, mutta jotta Suomessa pystyttäisiin pitämään hiilidioksidipäästöt edes tämänhetkisellä tasolla, on polttoaine- ja saasteveroa sekä muita vastaavanlaisia haittaveroja yhdistettävä tekniikan kehittämiseen.

Vuonna 1989 Ruotsissa on otettu kotimaan lentoliikenteessä käyttöön hiilidioksidivero, joka käytettyä polttoainelitraa kohti oli tuolloin SKR 0,79. Ranskassa, Alankomaissa ja Norjassa on käytössä meluvero.

Ruotsin mallin kaltaisen hiilidioksidiveron avulla ehdotan kerättäväksi kotimaan lentoliikenteestä 64 miljoonaa markkaa tulevana vuonna. Tämä korvaa hallituksen esityksen matkustusverosta.

Budjettiesitys 1992 (mmk)

(Laskelmassa ei ole otettu huomioon kulutuksen muutoksia)

Polttoaineverot:	hallituksen esitys	vastalause
* lyijytön moottoribensiini	2874 (168 p/l)	2740 (178 p/l)
* lyijytön, vähäpit. (happi)	—	287 (168 p/l)
* lyijyllinen moottoribensiini	1916 (213 p/l)	1926 (238 p/l)
* lyijyllinen, vähäpit. (happi)	—	205 (228 p/l)
* dieselöljy	1890 (104 p/l)	1890 (104 p/l)
* muu polttoaineet	260	260
* kerosiinivero, kotimaan liikenne (uusi)		64
Yht	6940	7372

Edellä olevaan viitaten ehdotan,

että lakiehdotus hyväksyttäisiin näin kuuluvana:

Laki

polttoaineverosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan polttoaineverosta 17 päivänä joulukuuta 1982 annetun lain (948/82) 2 §:n 1 kohta, 4 §:n 1 momentti, 6 §:n 6 kohta sekä 10 §, sellaisina kuin niistä ovat 4 §:n 1 momentti 14 päivänä heinäkuuta 1989 annetussa laissa (656/89) ja 6 §:n 6 kohta 11 päivänä heinäkuuta 1986 annetussa laissa (548/86), sekä lisätään 3 §:ään uusi 7 kohta, 5 §:ään uusi 4 kohta ja lakiin uusi 4 a § (*poist.*) seuraavasti:

2 ja 3 §
 (Kuten valiokunnan mietinnössä)

4 §
 Polttoaineveroa on suoritettava *seuraavasti*:

Tullitariffin nimike	Tuote	Perusvero	Lisävero	Yht.
a)	<i>Kivihili; kivihiilibriketit ja niiden kaltaiset kivihiilestä valmistetut kiinteät polttoaineet; ruskohiili</i>	—	16,80 mk/t	16,80 mk/t
b)	<i>Jyrsinpolttoturve</i>	—	2,10 mk/MWh	2,10 mk/MWh
<i>Lyijytön moottoribensiini</i>				
c)	<i>Lyijytön moottoribensiini</i>	168 p/l	10 p/l	178 p/l
d)	<i>Lyijytön, vähäpit. (happi) (uusi)</i>	168 p/l	—	168 p/l
<i>Muu moottoribensiini</i>				
e)	<i>Lyijyllinen moottoribensiini</i>	168 p/l	70 p/l	238 p/l
f)	<i>Lyijyllinen, vähäpit. (happi) (uusi)</i>	168 p/l	60 p/l	228 p/l
g)	<i>Dieselöljy</i>	77 p/l	27 p/l	104 p/l
h)	<i>Kevyt polttoöljy</i>	—	2,10 p/l	2,10 p/l
i)	<i>Raskas polttoöljy</i>	—	2,10 p/kg	2,10 p/l
j)	<i>Maakaasu, kaasumainen</i>	—	1,05 p/nm ³	1,05 p/l
k)	<i>Kerosiinivero (kotimaan liikenne)</i>	—	50 p/l	50 p/l

4 a, 5, 6 ja 10 §
(Kuten valiokunnan mietinnössä)

Voimaantulosäännös
(Kuten valiokunnan mietinnössä)
Liite: Verotaulukko (Poist.)

Helsingissä 21 päivänä marraskuuta 1991

Hannele Luukkainen

III

Polttoainevero

Ympäristönäkökulmasta on olemassa paineita polttoaineveron tuntuvaankin korottamiseen. Itse asiassa veron korotuksen tulisi olla todella

huomattava, jotta sillä olisi merkitystä ympäristön kannalta.

Tällöin kuitenkin törmätään kahteen ongelmaan. Ensinnäkin kansallisissa puitteissa on olemassa taloudelliset rajat sille, miten paljon

verotus ja polttoaineen hinta voivat poiketa yleisestä tai kilpailijamaiden tasosta.

Toiseksi Suomessa on usein pakko käyttää yksityisajoneuvoa, koska harva asutus ei mahdollista riittävän tiheää joukkoliikenteen verkkoa. Tällöin polttoaineveroa ei voida käyttää ohjausvälineenä, koska yksityisajoneuvolle ei ole vaihtoehtoa: ihmisten liikkuminen kallistuu, mutta ei vähene. Ehdotamme ajoneuvojen polttoaineiden verotukseen alueellista porrastusta, jolla pyritään ottamaan huomioon eri alueiden tilanne.

Rikkivero

Talouden toiminta alkutuotannosta jalostukseen, jakeluun ja kulutukseen kuormittaa ympäristöä monin tavoin. Suomessa tuotannon taso ja ympäristökuormitus ovat korkeita. Teollisuuden energiavaltaisuuden, korkean elintason ja maantieteellisen sijainnin takia energian käyttö vuonna 1988 asukasta kohti oli noin 6:ta öljytonnia vastaava määrä ja fossiilisten polttoaineiden käytön hiilidioksidipäästöt noin 10 tonnia. Päästöistä osa on 1980-luvulla vähentynyt, kuten päästöt vesistöihin ja rikkidioksidipäästöt. Sen sijaan esimerkiksi hiilidioksidipäästöt ja typen oksidien päästöt ovat kasvaneet. Lisäksi maakaasun käytön lisääntyminen lisää varsinkin heikon teknisen tason takia metaanipäästöjä maakaasun tuotannossa ja kuljetuksessa; vaikka nämä päästöt eivät siten olekaan peräisin Suomen alueelta, ne liittyvät kuitenkin maakaasun kulutukseen Suomessa.

Maamme näkökulmasta keskeisinä ongelmina voidaan pitää kloorifluorihilivetyjen (englantinkielinen lyhenne CFC), hiilidioksidin, typen oksidien ja rikkidioksidipäästöjä, rehevöittäviä ja happea kuluttavia jätepäästöjä, myrkyllisiä aineita ja yhdisteitä sekä jätteitä.

Vaikka maailmanlaajuiset ja alueelliset ympäristöongelmat ovat ratkaistavissa vain kansainvälisellä yhteistyöllä, Suomen tulee kuitenkin korkean elintason ja ympäristöstä riippuvan taloutensa vuoksi edetä myös omilla toimillaan mahdollisimman pitkälle.

Ed. Helteen aloitteessa (LA 10) keskitytään rikkiongelmaan; olemme esittäneet sen pohjalta uutta lakia.

Vuonna 1988 rikkidioksidia syntyi Suomessa 60 kg asukasta kohti, kun OECD:n keskiarvo oli 48 kg ja koko maailman noin 20 kg. Siten henkeä kohti laskien Suomi on merkittävä rikkipäästöjen aiheuttaja.

Rikkipäästöt syntyvät teollisuuden raaka-aineen tai energiantuotannon polttoaineen sisältämästä rikistä. Nämä päästöt voivat olla rikkidioksidina tai haihtuvina orgaanisina yhdisteinä.

Rikkidioksidipäästöjä voidaan alentaa vähentämällä energiankulutusta, muuttamalla energiantuotannon rakennetta toiseen ensisijaisenergian lähteeseen, käyttämällä vähärikkisempää raaka- ja polttoainetta sekä poistamalla rikkidioksidi savukaasuista.

Suomen rikkipäästöt ovat alentuneet vuoden 1980 noin 584 000 tonnista rikkidioksidia noin 242 000 tonniin vuonna 1989. Vähennys on saatu aikaan siirtymällä vähärikkisemmän öljyn ja hiilen käyttöön energiantuotannossa, vähentämällä polttoöljyn käyttöä, tehostamalla teollisuuden tuotantotapahtumia ja ydinenergialla.

Valtioneuvosto teki tammikuussa 1991 periaatepäätöksen 80 prosentin vähennyksestä vuoden 1980 tasosta, jolloin palattaisiin 1950-luvun alun tasolle. Vain mikäli Suomessa ja valtaosin muuallakin Euroopassa päästään tämänsuuruisen vähennykseen, voidaan laskeuma saada alemmaan kriittiseen kuormitukseen.

Ed. Helteen aloitteessa ehdotetaan kotimaisten rikkipäästöjen alentamiseen käytettäväksi taloudellista ohjausta muita keinoja täydentävänä. Yleisesti ottaen taloudelliset keinot ovat osoittautuneet joustaviksi ja myös talouden toiminnan kannalta tehokkaiksi.

Rikkivero nousisi asteittain, jolloin päästöjen aiheuttajilla olisi aikaa sopeutua, mutta samalla varma tieto siitä, että vero nousee tulevaisuudessa niin korkeaksi, että on järkevää välttää veron maksaminen päästöjä vähentämällä.

Veron suuruus ja porrastus perustuu vuoden 1990 valtiopäivillä tehtyyn ns. opposition haitta-verotyöryhmän esitykseen. Siten polttoaineesta ryhdyttäisiin kantamaan rikkiveroa vuoden 1992 alusta ja teollisuuden ilmaan päästämästä rikistä vuoden 1993 alusta. Opposition yhteiseen esitykseen nähden sen sijaan säännöksissä on täsmennetty tuolloisen esityksen ylimalkaisia kohtia, mm. verottomuutta, veron palauttamista, verovelvollisuutta, veron määräämistä, suorittamista, maksuunpanoa ja muutoksenhakua.

Lisäksi ehdotetaan, että kun eduskunnalle on annettu esitys tämän lain muuttamisesta, valtioneuvostolla olisi oikeus määrätä, että rikkiveroa kannetaan esityksen mukaisesti. Tällä tähdätään siihen, että veroa voidaan joustavasti ja tarkoituksenmukaisesti korottaa, milloin rahanarvon aleneminen uhkaa vähentää lain tehoa tai milloin on muu syy veron korottamiseen. Laki-

ehdotuksessahan vero on ilmaistu markkamäärinä alkuainerikiksi laskettua rikkikiiloa kohden. Vero olisi aluksi 10 markkaa kilolta ja nousisi viidessä vuodessa 30 markaksi; voimakkaan inflaation oloissa näin säädetty vero menettäisi tehoaan, ellei samalla säädettäisi joustavasta mahdollisuudesta korottaa veroa. Esitykseen ei kuitenkaan ole sisällytetty indeksiautomaattikkaa niin kuin on tapana eräissä sosiaalietuksissa.

Aloitteeseen nähden on tehty se muutos, että 1 §:ssä mainittujen verojen voimaantuloa on siirretty vuodella, kun tämä ehdotus on tullut valiokuntakäsittelyssä päätösvaiheeseen vasta vuoden 1991 lopulla.

Ehdotammekin,

että valiokunnan mietintöön sisältyvä lakiehdotus hyväksyttäisiin muutoin sellai-

senaan, paitsi että lain 4 §:n 1 momentti hyväksyttäisiin näin kuuluvana:

4 §

Polttoaineveroa on suoritettava lain liitteenä olevan verotaulukon mukaisesti *kuitenkin siten, että Lapin, Oulun, Kuopion ja Pohjois-Karjalan lääneissä vähittäismyynnissä olevaan polttoaineeseen sovelletaan lyijyttömän moottoribensiinin, moottoribensiinin sekoituksen ja muun moottoribensiinin sekä dieselöljyn osalta verotaulukkoa sellaisena kuin se oli 21 päivänä joulukuuta 1990 annetun lain (1160/90) liitteessä.*

Lisäksi ehdotamme,

että lakialoitteen n:o 10 pohjalta hyväksyttäisiin toinen lakiehdotus seuraavasti:

2.

Laki

rikkipäästöjen verottamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Polttoaineen rikkivero

Kivihiiressä, raakaöljyssä ja öljytuotteissa sekä kotimaassa voimalaitoksessa käytettävässä jyrsin-turpeessa olevasta rikistä on suoritettava valtiolle veroa (rikkivero) polttoaineen sisältämän rikkimäärän mukaan siten, että veron määrä on kilogrammalta alkuainerikiksi laskettua rikkiä:

- 1) 10 markkaa 1 päivästä tammikuuta 1993 lukien,*
- 2) 20 markkaa 1 päivästä tammikuuta 1995 lukien ja*
- 3) 30 markkaa 1 päivästä tammikuuta 1998 lukien.*

2 §

Ilmaanpäästön rikkivero

Teollisuuden ilmaan päästävästä, muusta kuin polttoaineesta peräisin olevasta rikkidioksidista on suoritettava valtiolle veroa (rikkivero) siten, että veron määrä on kilogrammalta alkuainerikiksi laskettua rikkiä:

- 1) 10 markkaa 1 päivästä tammikuuta 1993 lukien,*
- 2) 20 markkaa 1 päivästä tammikuuta 1994 lukien ja*
- 3) 30 markkaa 1 päivästä tammikuuta 1997 lukien.*

Asetuksella säädetään ilmaan päästetyn rikin arviointi- ja laskentaperusteista ja mittaustavoista sekä valvonnasta.

Asetuksella voidaan säätää niistä perusteista, joilla 1 momentissa tarkoitettussa tapauksessa rikkiverosta voidaan vapauttaa, milloin sanotun päästön määrä on erittäin vähäinen.

3 §

Verottomuus ja veron palauttaminen

Edellä 1 §:ssä tarkoitettu polttoaine on verotonta, jos se myydään, luovutetaan tai tuodaan maahan varastossa pitäjän verottoman polttoaineen varastoon tai varmuusvarastoon.

Rikkiverosta maksetaan hakemuksesta palautusta niille polttoaineen käyttäjille ja jalostajille, jotka poistavat rikin savukaasusta tai polttoai-

neesta siten kuin siitä asetuksella tarkemmin säädetään.

Asetuksella voidaan säätää, että tullihallitus voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitetun asetuksen soveltamisesta.

4 §

Verovelvollinen

Siitä, kenelle 1 §:ssä tarkoitettu rikkivero määrätään, noudatetaan soveltuvin osin sitä, mitä on säädetty polttoaineverosta annetun lain (948/82) 5 §:ssä.

5 §

Erinäisiä säännöksiä

Maassa valmistetusta 1 §:n tarkoittamasta veron alaisesta aineesta kannettavan rikkiveron määräämisestä, suorittamisesta, maksuunpanosta ja muutoksenhausta sekä muutoinkin on, jollei tässä laissa toisin säädetä, soveltuvin osin voimassa, mitä valmisteverotuslaissa (558/74) tai sen nojalla on säädetty tai määrätty.

Maahan tuodusta sekä valtion varmuusvarastosta otetusta 1 §:n tarkoittamasta veron alaisesta aineesta kannettavan rikkiveron määräämisestä, suorittamisesta, maksuunpanosta ja muutoksenhausta sekä muutoinkin on, jollei tässä laissa toisin säädetä, soveltuvin osin voimassa, mitä tullista on säädetty tai määrätty.

Rikkiverosta 2 §:n tarkoittamassa tapauksessa veron määräämisestä, suorittamisesta, maksuunpanosta ja muutoksenhausta sekä muutoinkin on, jollei tässä laissa toisin säädetä, soveltuvin osin voimassa, mitä liikevaihtoverolaissa (559/91) on säädetty.

Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan asetuksella. Asetuksella voidaan myös säätää ehdoista ja rajoituksista, jotka koskevat oikeutta pitää 1 §:n tarkoittamia veronalaisia aineita verottamattoman aineen varastossa.

Kun eduskunnalle on annettu esitys tämän lain muuttamisesta, valtioneuvostolla on oikeus määrätä, että rikkiveroa kannetaan esityksen mukaisesti.

6 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 1992.

Lakia sovelletaan 1 §:n tarkoittamaan rikkiä sisältävään aineeseen, joka sanotussa pykälässä mainittuna päivänä tai sen jälkeen viedään valmistuspaikalta tai varastonpitäjän verottoman polttoaineen varastosta tahi valtion varmuusvarastosta taikka luovutetaan tullivalvonnasta.

Ennen tämän lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Lisäksi ehdotamme,

että valiokunnan mietinnön perusteluissa lausuttaisiin:

Helsingissä 21 päivänä marraskuuta 1991

Timo Laaksonen

”Valiokunta edellyttää hallituksen selvittävän pikaisesti keinot polttoaineveron osittaiseksi korvaamiseksi niille, jotka eivät voi käyttää joukkoliikennettä työ- tai välttämätöntä asiointimatkaa tehdessään, ja antavan siitä pikaisesti esityksen eduskunnalle.”

Asko Apukka

EDUSKUNNAN
YMPÄRISTÖVALIOKUNTA

Liite

Helsingissä

15 päivänä lokakuuta 1991

Lausunto n:o 2

Valtiovarainvaliokunnalle

Valtiovarainvaliokunta on kirjeellään 8 päivänä lokakuuta 1991 varannut ympäristövaliokunnalle mahdollisuuden antaa lausunto hallituksen esityksestä n:o 71 laiksi polttoaineverosta annetun lain muuttamisesta.

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina finanssineuvos Lasse Valtonen valtiovarainministeriöstä, suunnittelija Timo Parkkinen ympäristöministeriöstä, pääjohtaja Nils E. Silfverberg Esso Oy:stä ja pääjohtaja Rolf Hasselblatt Shell Oy:stä. Lisäksi valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon Neste Oy:ltä.

Ympäristövaliokunta käsittelee lausunnon liikkenteessä käytettävien polttonesteiden verotusta.

Hallituksen esitys

Hallituksen esityksessä ehdotetaan moottoribensiinin veroa korotettavaksi 10 pennillä ja lyijyllisen 25 pennillä litralta. Dieselöljyn polttoaineveroa ei esitetä muutettavaksi.

Valiokunnan kannanotot

Hallituksen esityksessä ei ole otettu huomioon moottoribensiinin kehittämistä entistä vähäpäästöisemmäksi. Suomessa on valmiudet saattaa myyntiin vähäpäästöistä bensiiniä, jonka happipitoisuutta on nostettu ja bentseenipitoisuutta laskettu.

Bensiinin happipitoisuuden nostaminen vähentää ilman katalyysaattoria toimivien autojen päästöjä merkittävästi: häkää 25 % ja palamattomia hiilivetyjä 13 %. Lisäksi bensiinin haihtumispäästöt vähenevät 13 — 17 %. Sekä lyijyllinen että lyijytön bensiini voidaan hapettaa.

Polttoaineiden kehittäminen ympäristöystävällisemmiksi on jatkuva tulevaisuuden kehitys-

suunta. Kehitteillä on mm. kokonaisaromaattipitoisuuden, typen oksidien, rikkipitoisuuden ja edelleen bentseenipitoisuuden alentaminen. Kehitys on kansainvälinen. Näin ollen on odotettavissa, että bensiinin veroluokitusta joudutaan tulevaisuudessa muuttamaan useaan kertaan.

Ympäristövaliokunta katsookin, että hallituksen esitystä tulee kokonaisverokertymää muuttamatta muuttaa siten, että happipitoisen moottoribensiinin verotus on muita edullisempaa. Veroporrastuksen rajat ovat helposti määriteltävissä happipitoisuuden prosenttimäärällä.

Edullisempi verotuskohtelu on edellytys ympäristöystävällisen kehityksen turvaamiseksi. Uudentyyppisten polttoaineiden tuottaminen vaatii aina investointeja, joiden toteuttamiseksi on edellisen kehitysvaiheen tuote saatava kauaksi. Lyjyttömästä bensiinistä saadut kokemukset osoittavat, että halvempi hinta on ratkaiseva tekijä uuden tuotteen käyttöönotolle.

Bensiinin happipitoisuuteen perustuvan veroporrastuksen säätäminen ei valiokunnan näkemys mukaan muodosta kaupan teknistä estettä, sillä mikä tahansa ulkomainen öljy-yhtiö pystyy valmistamaan happipitoista bensiiniä. Sitä valmistetaan muun muassa Yhdysvalloissa.

Puoltaessaan happipitoisen moottoribensiinin edullisempaa verotuskohtelua valiokunta edellyttää, että sen saanti turvataan koko maassa.

Edellä olevan perusteella ympäristövaliokunta esittää kunnioittaen lausuntonaan,

että hallituksen esitystä muutettaisiin siten, että happipitoista moottoribensiiniä suositetaan verotuksen avulla ja

että valiokunta muutoin ottaisi mietinnössään huomioon, mitä tässä lausunnossa on esitetty.

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa puheenjohtaja Seppänen, varapuheenjohtaja Vanhanen, jäsenet Aula,

Hautala, Jääskeläinen, Karhunen, Kautto, Korkea-
oja, Markkula, J. Roos, Takala, Virrankoski ja Vuorensola sekä varajäsen Astala.

Eriävä mielipide

Liiketaloudellisen tutkimuslaitoksen (LTT) mukaan sekä bensiinin että dieselöljyn kysyntä on kasvanut koko 1980-luvun. Osin tämä johtuu siitä, että varsinkin bensiinin reaalihintaa on laskenut selvästi erityisesti 1980-luvun jälkimmäisellä puoliskolla. Dieselöljynkin reaalihintaa kuluttajahintaindeksillä mitattuna oli vuoden 1991 alussa alempi kuin vuoden 1980 alussa.

Ilman epäpuhtautta lisäävät kaasut ja hiukkaspäästöt ovat Suomessakin suurelta osin tieliikenteen aiheuttamia. Eräänä päästöjen vähentämiskeinona onkin polttoaine/ympäristövero; veroporrastus vähäpäästöisten polttoaineiden käytön mahdollistamiseksi kansainvälisiä määräyksiä nopeammassa aikataulussa. Ohjaava verotus suuntaa liikennekäyttämistä ja kohdistaa veron liikenteen aiheuttamiin haittoihin. Ihmisten itsensä päätettäväksi jää, mitä liikennevälinettä he käyttävät. Vähäpäästöisten vaihtoehtojen kannattavuutta tulisi mielestämme korostaa.

LTT:n tutkimuksen mukaan bensiinin hintajousto on suuri. Dieselpolttoaineella hintajoustoa ei arvioida olevan juuri lainkaan. Tutkimuksen mukaan vasta "varsin merkittäväillä bensiinin hinnankorotuksilla päästäisiin jotensakin olennaisiin energiankulutuksen ja päästöjen vähennyksiin".

Toisaalta polttoaineveron tuntuvakaan korotus ei poikkea eurooppalaisesta linjasta. EY:n

komissiossa on alettu valmistella ns. saasteveroa, joka toteutuessaan tulee nostamaan bensiinin hintaa tuntuvasti ja vähentämään hiilivetyjen päästömäärät vuonna 2000 vuoden 1990 tasolle.

Suomessa ympäristöministeriön hiilidioksiditoimikunta on saanut valmiiksi mietintönsä, ja sen kanta on, että Suomessa on ryhdyttävä tuntuviin ja moninaisiin toimenpiteisiin hiilidioksidipitoisuuksien kasvun hillitsemiseksi. Keinojen valikoima on laaja, mutta jotta Suomessa pystyttäisiin pitämään hiilidioksidipäästöt edes tämänhetkiselä tasolla, on polttoaine- ja saasteveroa sekä muita vastaavanlaisia häittäveroja yhdistettävä tekniikan kehittämiseen.

Vuonna 1989 Ruotsissa on otettu kotimaan lentoliikenteessä käyttöön hiilidioksidivero, joka käytettyä polttoainelitraa kohti oli tuolloin SKR 0,79. Ranskassa, Alankomaissa ja Norjassa on käytössä meluvero.

Ruotsin mallin kaltaisen hiilidioksidiveron avulla ehdotamme kerättäväksi sekä kotimaan että ulkomaan lentoliikenteestä 223 miljoonaa markkaa tulevana vuonna. Tämä korvaa hallituksen esityksen matkustusverosta.

Edellä olevan perusteella katsomme,

että valiokunnan olisi tullut lausunnossaan esittää myös polttoaineverotuksen kokonaismäärän korottamista.

Helsingissä 15 päivänä lokakuuta 1991

Heidi Hautala

Tarja Kautto

Esko Seppänen

