



VALTIOVARAINMINISTERIÖ

Liikennepolttoaineiden veronkorotus HE 66/2019 sekä energia- ja liikenneverotuksen keskeiset piirteet



Vero-osasto, valmisteverotusyksikkö Leo Parkkonen

Esityksen sisältö

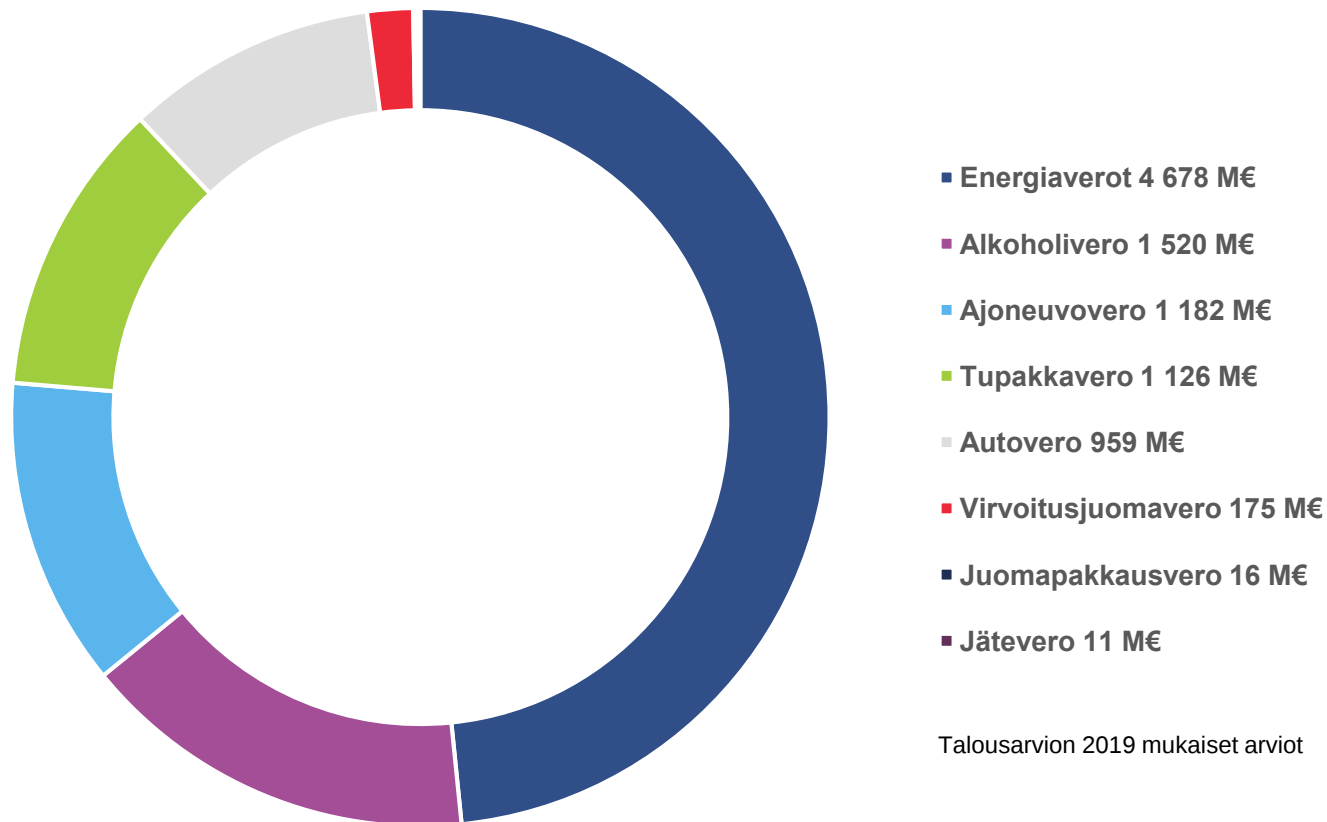
- Yleistä valmisteverotuksesta
- Energiaverotus
- Auto- ja ajoneuvovero
- Hallituksen esitys liikennepolttoaineiden veronkorotuksesta



Yleistä valmisteverotuksesta

Valmiste- ja liikenteen verojen arvioidut tuotot 2019

Verotuotto yhteensä 9,7 mrd. euroa,
noin 21 % valtion verotuloista



Talousarvion 2019 mukaiset arviot



Tärkeimpänä tavoitteena kerätä verotuloja



- Tavoitteet
 - Verotulojen kerääminen, tulot yleiskatteellisia
 - Ohjaustavoitteet
 - EU-velvoitteet, esim. alkoholi-, tupakka- ja energiaverotus yhdenmukaistettu EU:ssa
- Erityisiä kulutusveroja
 - Pisteveroluonteen ja korkeiden verokantojen haasteet
- Hallinnollisesti varsin tehokkaita

Energiaverotus

Energiaverotus

- Liikenne- ja lämmityspolttoaineet, sähkö
- Valtiontaloudellinen tavoite ja merkitys
 - Myös ympäristö-, energia- ja teollisuuspoliittisia tavoitteita
 - Huoltovarmuusnäkökohta
 - Tekniikkaneutraalisuus, ennakoitavuus
- Taustalla energiaverodirektiivi 2003/96/EY, jossa määritelty verotettavat tuotteet, vähimmäisverotasot, veron rakenne
- Biopolttoaineiden jakelovelvoite, joka edellyttää neutraalia verotusta verrattuna fossiilisiin polttoaineisiin



Energiaverotus, rakenne

- Energiaverotus uudistettiin 2011 ympäristöperusteiseksi siten, että verotus perustuu objektiivisiin ja tekniikkaneutraaleihin lähtökohtiin, jolloin eri polttoaineita ja ajoneuvo- ja lämmitystekniikoita kohdellaan yhdenvertaisesti niiden ominaisuuksien perusteella.
- Energiaverotus muodostuu polttoaineen energiasisältöön (lämpöarvo) perustuvasta **energiasisältöverosta**, sekä poltosta syntyvään CO₂ päästöön ja biopolttoaineella elinkaaren aikana (sekä liikenne että lämmityspolttoaineet) saavutettavaan hiilidioksidipäästövähennykseen perustuvasta **hiilidioksidiverosta**.
- Lisäksi verotuksessa otetaan huomioon terveydelle haitalliset lähipäästöt.
- Yhdistetyssä tuotannossa ei kanneta energiasisältöveroa ja sähkön- tuotannon polttoaineet kokonaan verottomia
- Turpeen verotus ei perustu ympäristömalliin, vaan siitä kannetaan fiskaalista veroa, joka on noin kymmenesosa ympäristömallin mukaisesta verotasosta.

Liikennepolttoaineiden verotus

- Energiaverouudistus 2011
 - Moottoribensiini, dieselöljy ja niitä korvaavat nestemäiset biopolttoaineet: niillä energiasisältö- ja CO₂-verokomponentit (62 € / CO₂ton).
 - Biopolttoaineet:
 - litramääräinen vero alempi kuin fossiilisilla vaikka veron laskenta-peruste sama (polttoaineen energiasisältö ja elinkaarenaikainen CO₂-päästö), koska tyypillisesti litrassa biopolttoainetta on vähemmän energiaa
 - kestävien biopolttoaineiden CO₂-vero on puolitettu 50%; ns. tupla-laskettavien (jäte- ja tähdeperäisistä raaka-aineista ja syötäväksi kelpaamattomasta selluloosasta valmistettujen) CO₂-vero on 0 (Esim. MY diesel)
 - biopolttoaineiden jakeluvelvoite varsinainen edistämiskeino – polttoaineverotus, jonka on oltava EU-vaatimusten johdosta mahdollisimman neutraalia

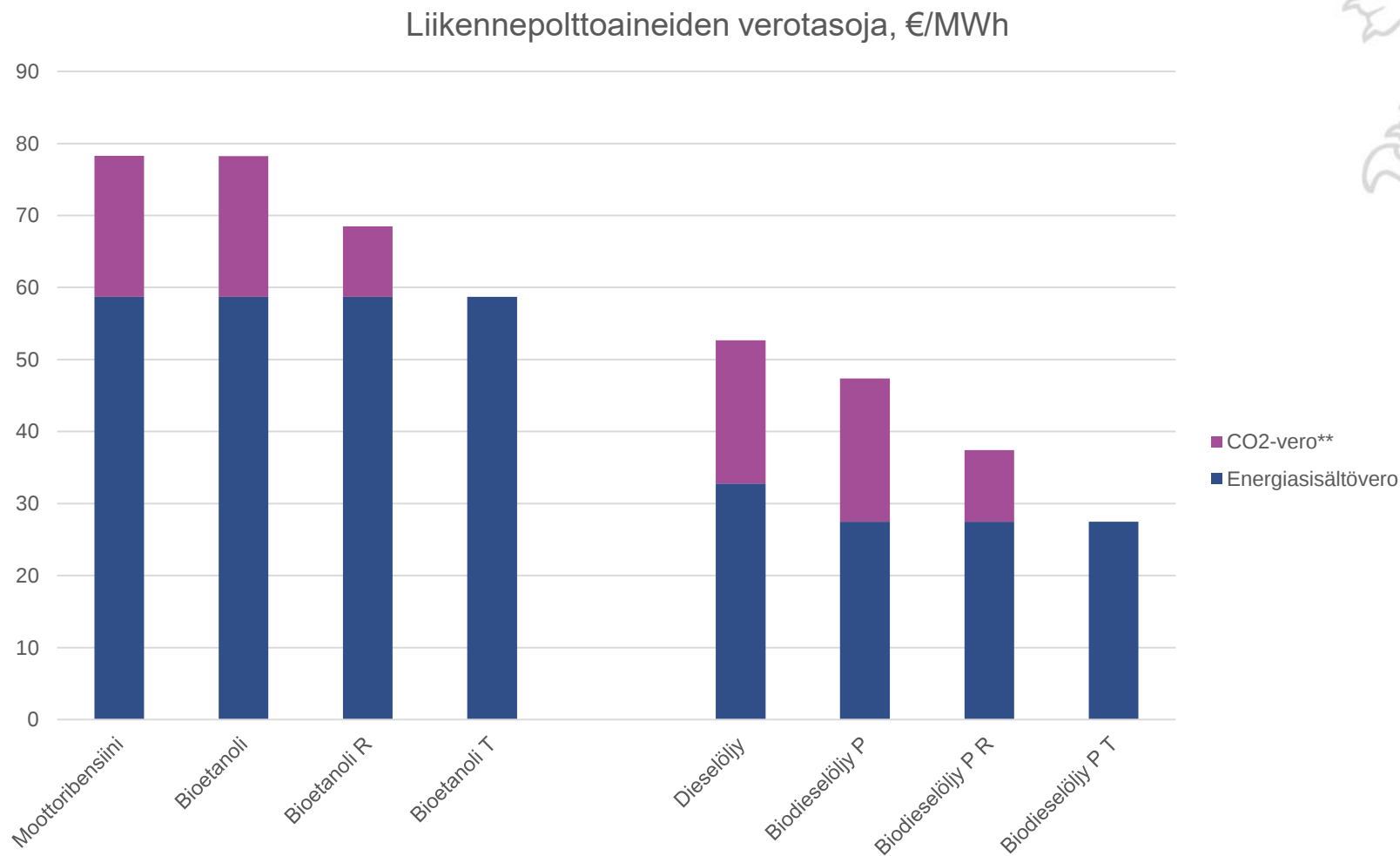


Liikennepolttoaineiden verotus



- Dieselpolttoaineilla alennettu energiasisältövero (n. 26 snt/l) teollisuuden ja muun hyötyliikenteen kustannusten kohtuullistamiseksi → henkilöautojen vuotuinen käyttövoimaveron kompensoi tätä ympäristömielessä perusteetonta tukea dieselpolttoaineelle. Käytännössä tämä järjestely tarkoittaa ammattiliikenteen alennettua verokantaa.
- Maa- ja biokaasulle sekä sähkölle ei ole säädetty erillistä liikennepolttoaineiden verotaso → henkilöautojen vuotuinen käyttövoimaveron kompensoi tätä veroetua.
- Käyttövoimaverolla toteutetaan ympäristöperusteisen energia-verojärjestelmän mukainen ja valtiontukisääntelyn edellyttämä liikenteen eri käyttövoimien objektiivinen ja neutraali verotus.
- Lähipäästöalennus 5 snt/l (esim. parafiininen dieselöljy).

Liikennepolttoaineiden verotasoja 2019

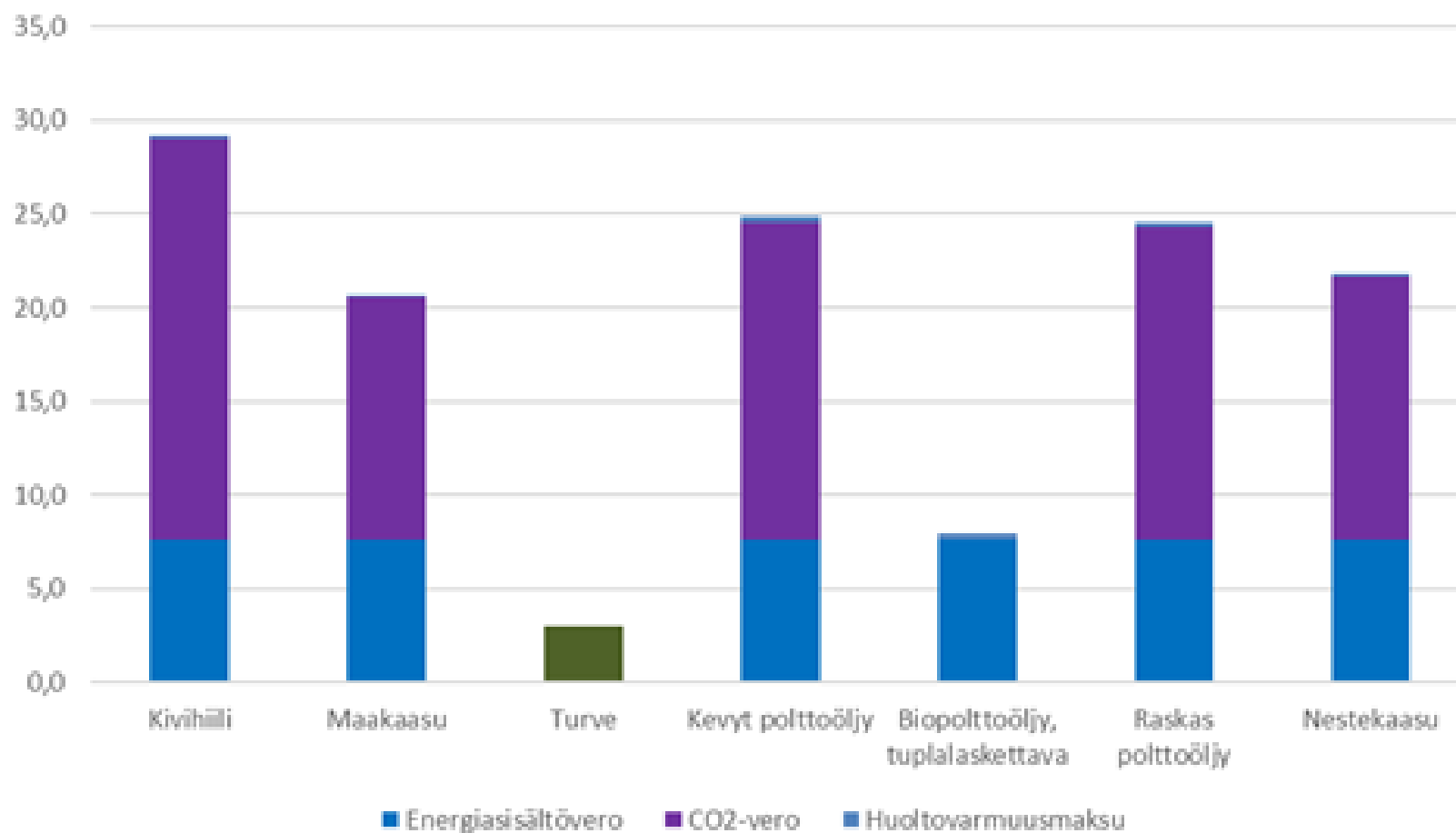


Lämmityspolttoaineiden verotus

- Lämmöntuotanto voimalaitoksissa, teollisuus- ja työkonekäyttö
- Energiaverouudistus 2011
 - Kevyt ja raskas polttoöljy, kivihiili, maakaasu sekä nestekaasu
 - Energiasisältö- ja CO₂-verokomponentit (53 € / CO₂ton)
 - Samat perusteet kaikille, maakaasulle siirtymäaika vuoteen 2015
 - Biopolttoaineet: kaasumaiset ja kiinteät polttoaineet verottomia, nestemäisten biopolttoaineiden CO₂-vero alennettu kuten liikennepolttoaineilla
 - Yhdistetyllä sähkön ja lämmöntuotannolla energiasisältöveron alennus (100 %), energiatehokkaan yhdistetyn tuotannon tukemiseksi ja päällekkäisyyden vähentämiseksi päästökaupan kanssa
- Turpeella ”oma” matala, ei ympäristömallin mukainen energiavero



Energiatuotteiden verotasoja vuonna 2019, €/MWh

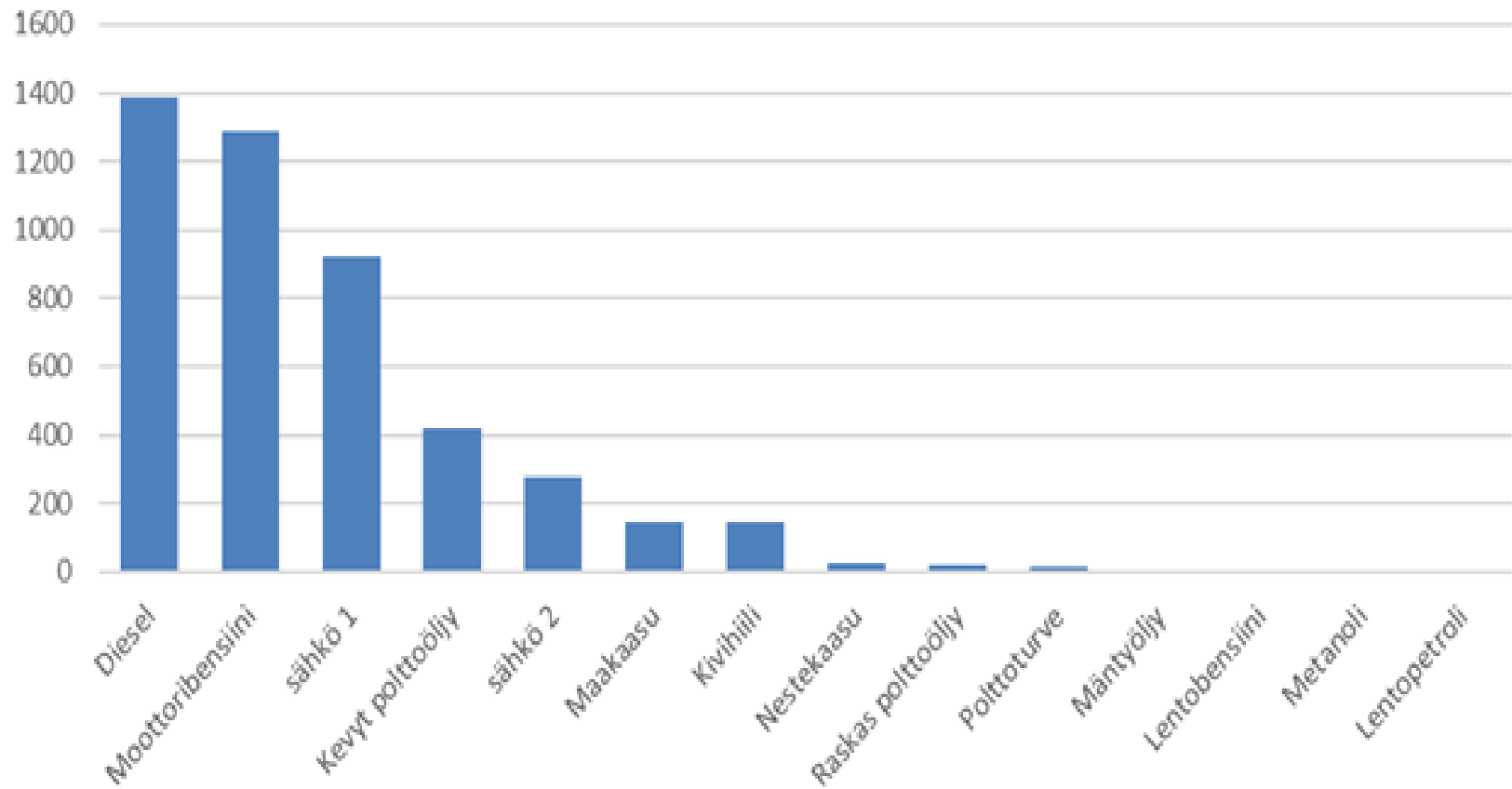


Energiaverotus, sähkö

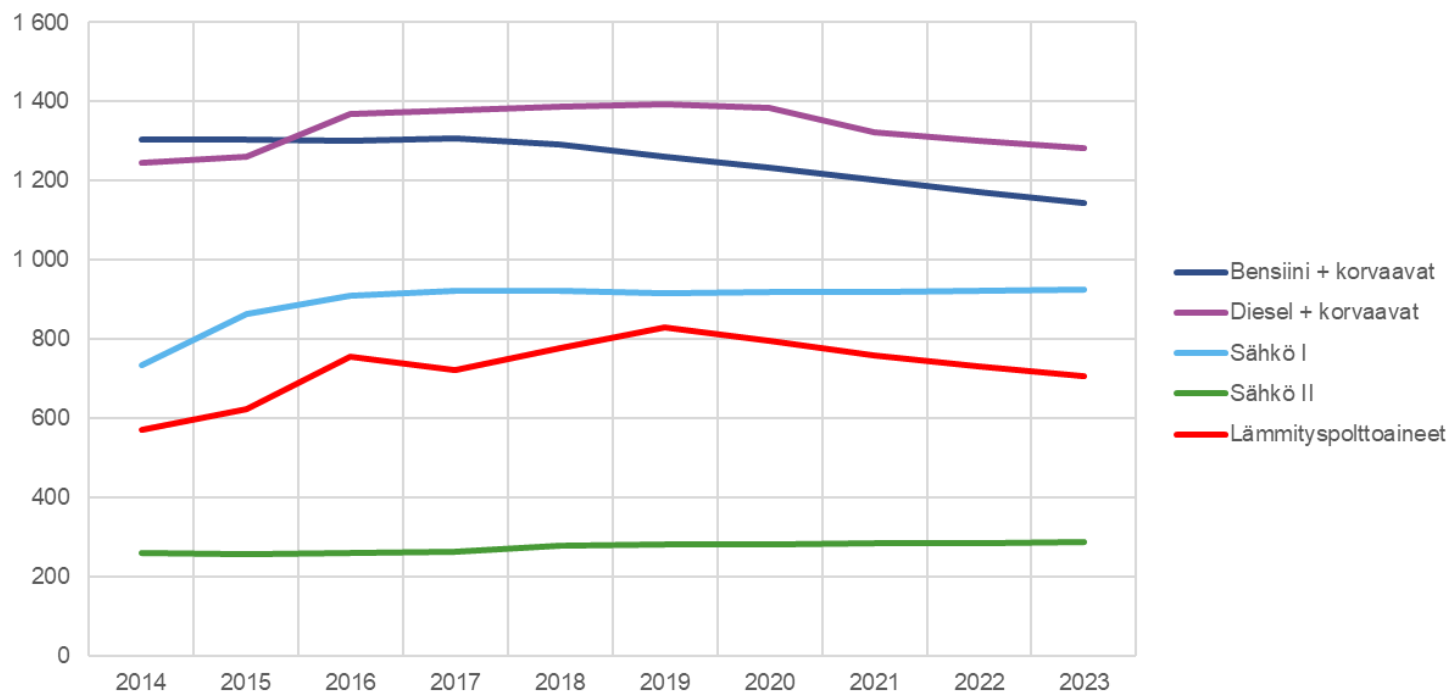


- Sähköntuotannon polttoaineet ovat energiaverodirektiivin pakottavan säännöksen perusteella verottomia
- Sähkön verotus jakaantuu yleiseen sähköveroluokkaan I (kotitaloudet, palvelut, rakentaminen, julkinen sektori, 2,253 snt/kWh) ja alempaan veroluokkaan II (teollisuus, kaivostoiminta, konesalit ja maatalous, 0,703 snt/kWh)
- Itse tuotettu ja käytetty sähkö verotonta (tuotanto alle 800 000 kWh/vuosi)
- Maahantuotu ja Suomessa tuotettu sähkö siirretään verottomana sähköverkossa ja vero maksetaan, kun sähkö luovutetaan kulutukseen sähköverkosta.
- Tosin sanoen laissa on säädetty sähkön siirrot verottomaksi sähköverkkojen välillä ja sähköverkkojen ja voimalaitosten välillä

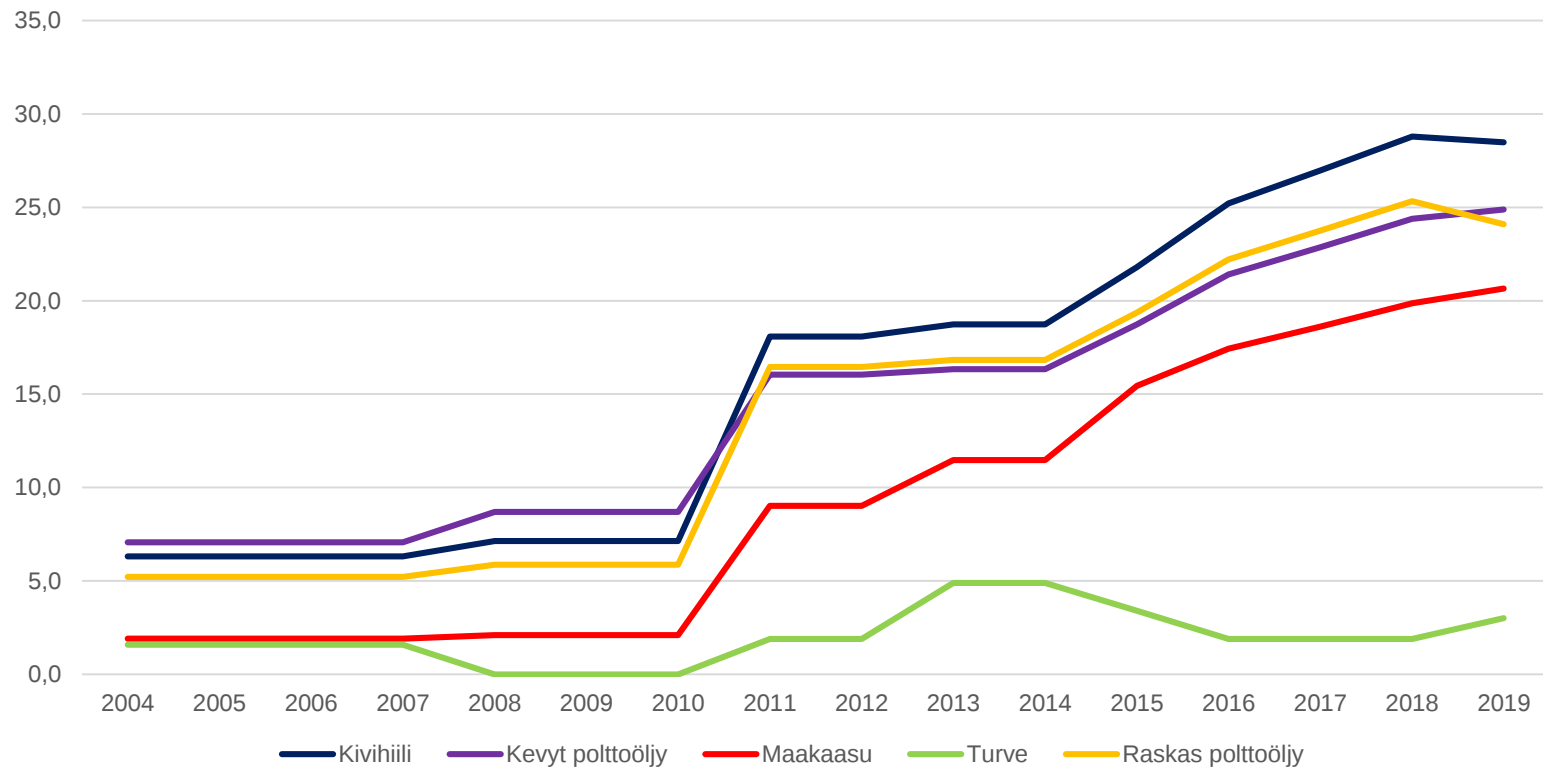
Energiaverotulot tuotteittain vuonna 2018

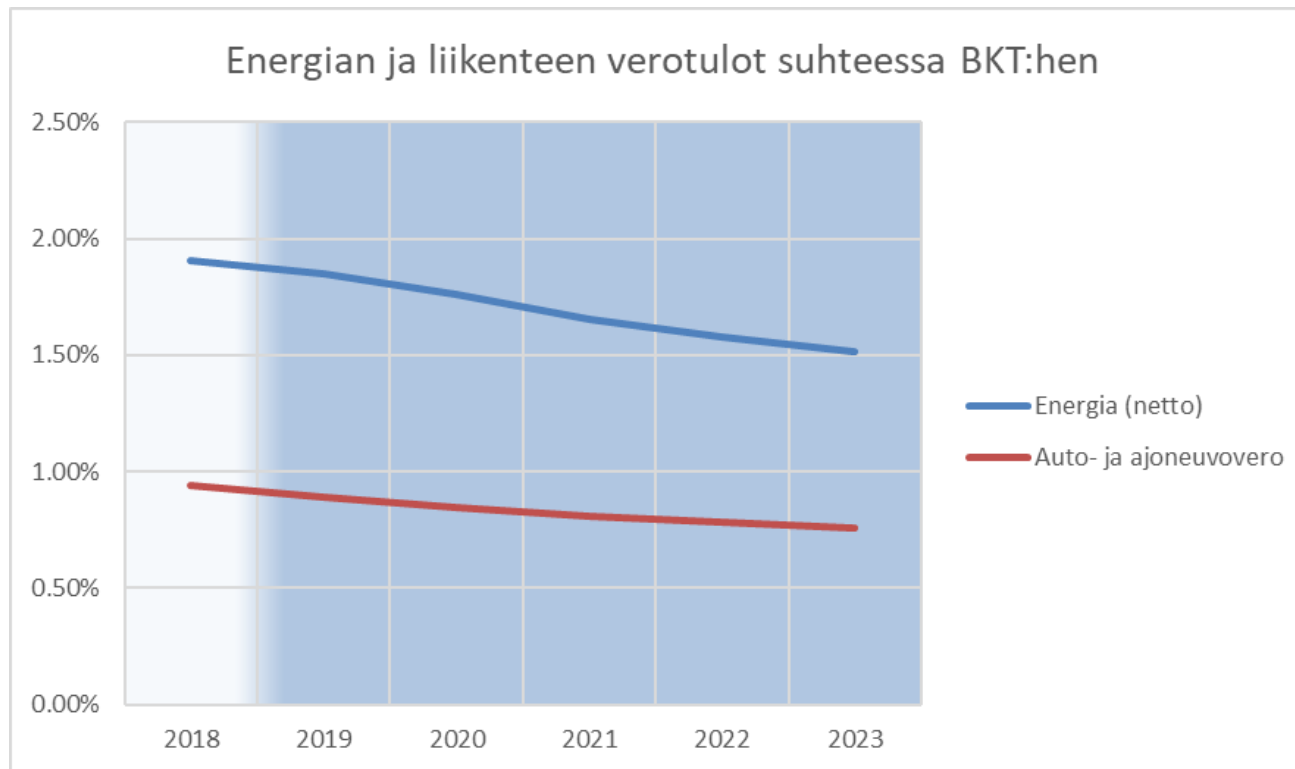


Energiaverotulojen kehitys, milj. euroa



Lämmityspolttoaineiden verojen yleisten nimellisten verotasojen kehitys, €/MWh





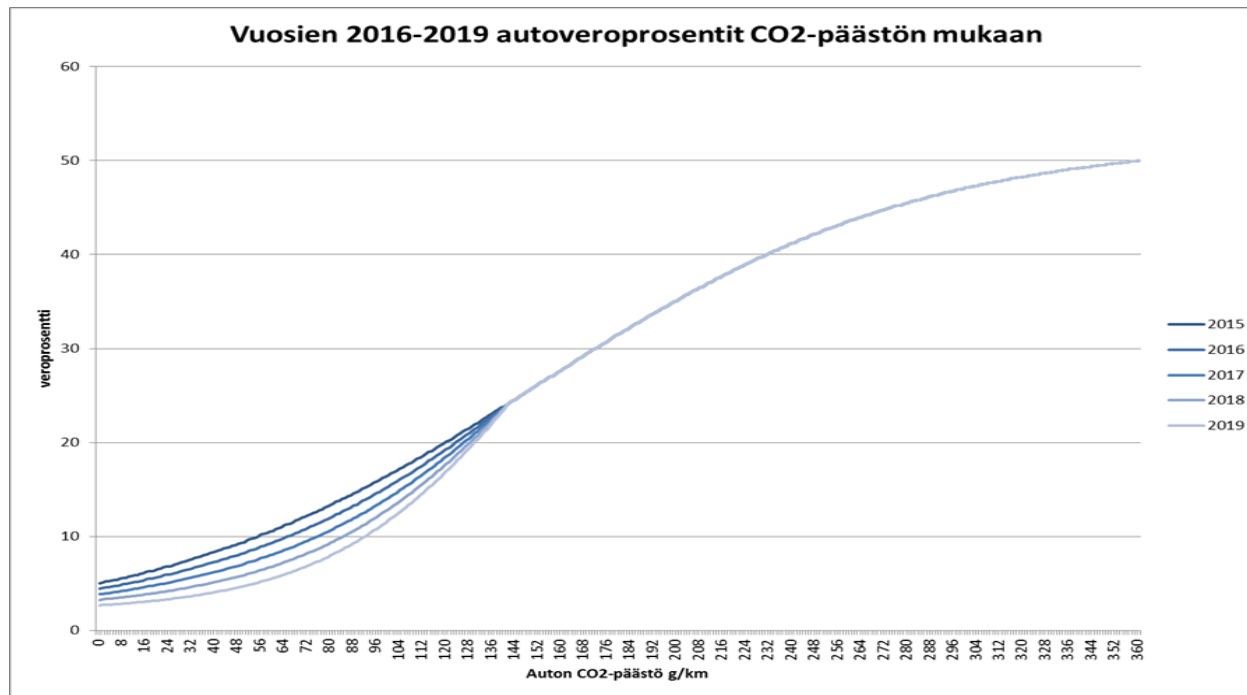
Auto- ja ajoneuvoverotus

Energia- ja liikenneverotus, rakenne



Autovero

- Autovero perustuu henkilö- ja pakettiauton vähittäismyyntiarvoon (verotusarvo), josta kannetaan veroa ajoneuvon hiilidioksidipäästöön (CO₂g/km) perustuvan veroprosentin mukaisesti.

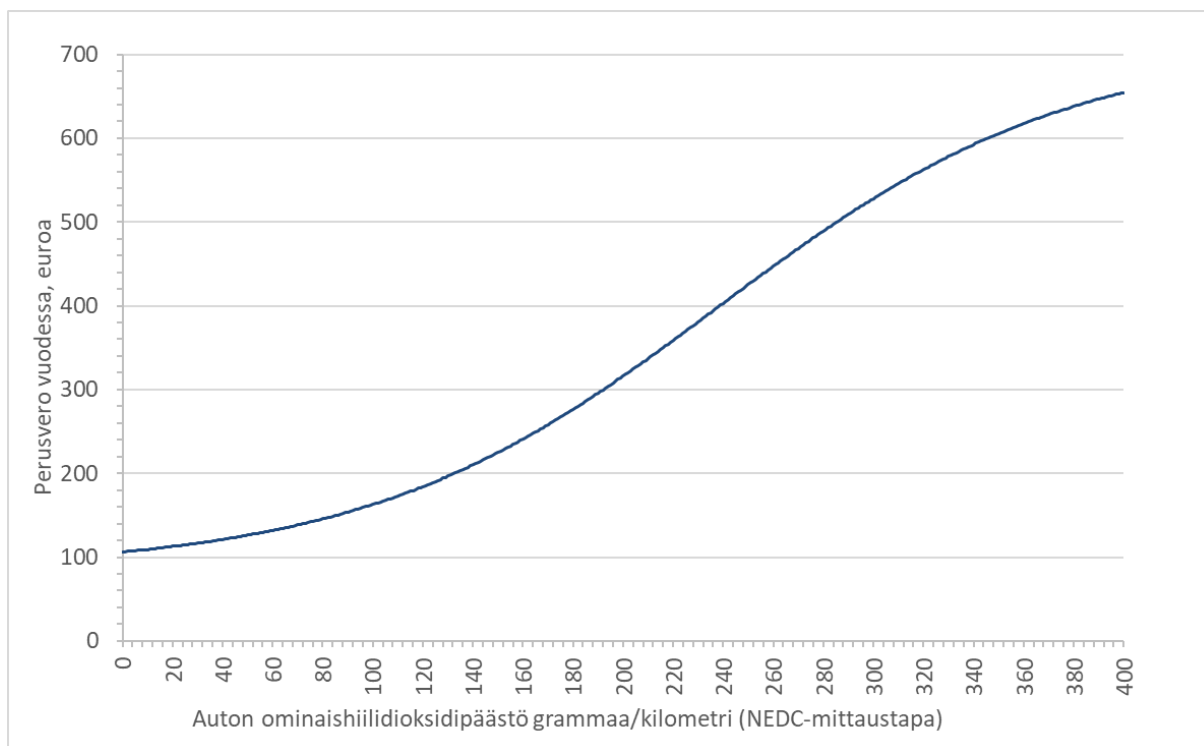


Energia- ja liikenneverotus, rakenne

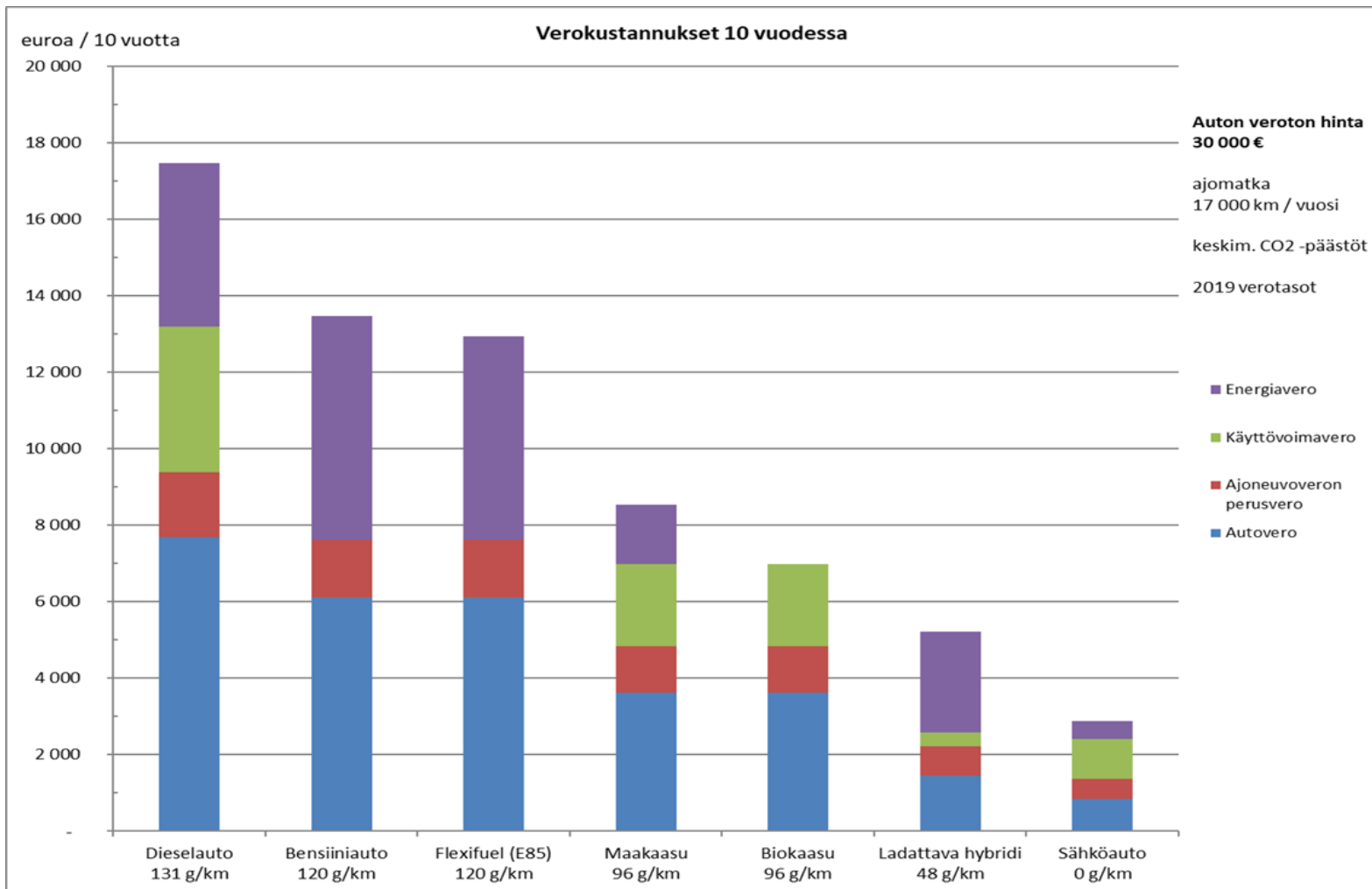


Ajoneuvovero

- Ajoneuvoveron perusvero määräytyy henkilö- ja pakettiauton hiilidioksidipäästön perusteella 0-päästöisen sähköauton 110 eurosta 400 grammaa päästävän ajoneuvon noin 660 euroon vuodessa.



Liikenteen verokustannukset 10 vuodessa, mallilaskelma verojärjestelmän toiminnasta



Euroopan Autojärjestön ACEA, vaihtoehtoisten käyttövoimien osuudet 2018

MARKET SHARE OF ALTERNATIVELY-POWERED CARS, BY COUNTRY

														
	AT	BE	BG	HR	CY	CZ	DK	EE	FI	FR	DE	GR	HU	IE
ECVs	2.5%	2.4%	0.6%	0.0%	0.0%	0.4%	2.1%	0.5%	4.7%	2.1%	2.0%	0.3%	1.5%	1.6%
HEVs	2.2%	2.8%	4.7%	0.0%	0.0%	1.7%	4.0%	6.2%	9.8%	4.2%	2.9%	3.5%	4.1%	5.5%
FCEVs	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
NGVs	0.0%	0.7%	0.9%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	1.0%	0.0%	0.3%	1.0%	0.0%	0.0%
OTHER	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%

														
	IT	LV	LT	LU	MT	NL	PL	PT	RO	SK	SI	ES	SE	GB
ECVs	0.5%	0.6%	0.4%	0.0%	0.0%	6.7%	0.2%	3.4%	0.5%	0.3%	0.9%	0.9%	8.0%	2.5%
HEVs	4.3%	4.0%	7.2%	0.0%	0.0%	4.6%	4.3%	3.2%	2.9%	2.5%	2.0%	5.7%	5.8%	3.4%
FCEVs	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
NGVs	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.3%	0.9%	0.0%
OTHER	6.5%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	1.4%	0.8%	1.0%	0.5%	0.3%	1.3%	0.3%	0.0%

ECVs = ELECTRICALLY-CHARGEABLE VEHICLES

HEVs = HYBRID ELECTRIC VEHICLES

FCEVs = FUEL CELL ELECTRIC VEHICLES

NGVs = NATURAL GAS VEHICLES (CNG)

OTHER = OTHER ALTERNATIVELY-POWERED
VEHICLES (LPG + E85)

Energiaverotuksen arviointia ja tulevaisuus

- Liikenteen ja lämmityksen verotuksessa käytössä monipuolinen hankinnan ja käytön eri vaiheisiin kohdistuva ympäristöperusteinen verotus – se on tekniikkaneutraali, ohjaava ja ennakoitava siten myös kustannustehokas toimi päästöjen vähentämisessä.
- Valmisteverotus on halpa tapa kerätä tuloja (kantokustannukset noin 0.05 %).
- Verotuotot vähenevät energiatehokkuuden parantuessa, uusiutuvan energian käytön lisääntyessä ja tehtyjen veron-alennusten johdosta, mutta mitään dramaattista tuottojen vähenemistä ei ole näköpiirissä keskipitkälläkään aikavälillä.
- Koska valmisteverot ovat yksikköperusteisia (esim. snt/l) veropohja rapautuu ilman ”inflaatiotarkistuksia”
- Suomessa energiatuotteiden ja muun valmisteverotuksen taso on korkea, kun verrataan muihin jäsenvaltioihin.

Energiaverojärjestelmän tukia

Energiaverojärjestelmän tukia

- Teollisuuden (teollisuus, kaivostoiminta, konesalit, maatalous) alempi sähköverokanta, tuki n. 650 m€
- Energiaintensiivisen teollisuuden osittainen energiaveron palautus n. 220 m€
- Maatalouden energiaveron palautus n. 30 m€
- Työkoneiden käyttämä kevyt polttoöljy n. 450 m€
- Yhdistetyn tuotannon n. 90 m€
- Dieselöljyn ympäristöperustetta alempi verotaso (26 snt/l) hyötyliikenteelle (kuorma-, paketti- ja linja-autot) n. 450 m€. Tuki ei kohdistu esim. dieselhenkilöautoihin, koska niiltä kannetaan käyttövoimaverot.



Hallituksen esitys liikennepolttoaineiden veronkorotuksesta

Hallituksen esityksen keskeinen sisältö

- Hallitusohjelman mukaisesti korotetaan liikennepolttoaineiden valmisteveroja noin 250 miljoonalla eurolla.
- Veronkorotuksella tavoitellaan sekä verotuottojen että päästöohjauksen säilyttämistä.
- Fossiilisen bensiinin vero nousisi 5,71 snt/l ja fossiilisen dieselöljyn 6,46 snt/l.
- Uusiutuvista raaka-aineista valmistettujen biopolttoaineiden veronkorotus jäisi tätä pienemmäksi. Esimerkiksi 100 % parafiinisen, tuplalaskettavan biodiesel-öljyn (MY diesel) vero ei nousisi käytännössä lainkaan.
- Korotus kohdistuisi sekä energiasisältö- että hiilioksidiveroon.
- Edellä mainitulla rakenneratkaisulla ennakoidaan parafiinisen dieselöljyn verotuen poistamista yritystukityöryhmän ehdotusten ja hallituksen budjettiriihessä tekemien linjausten mukaisesti.



Hallituksen esityksen keskeinen sisältö

- Hiilidioksidiveron laskentaperusteen hiilidioksiditonnin arvo nousisi 62 eurosta 77 euroon.
- Energiasisältöveron laskentaperuste nousisi 0,01631 eurosta 0,01681 euroon megajoulelta.
- Bensiinille ja sitä korvaaville tuotteille veronkorotus olisi keskimäärin 5,3 snt/l ja dieselöljylle ja sitä korvaaville tuotteille 5,6 snt/l.
- Kuorma-auton polttoainekustannukset nousisivat 2 127 eurolla (100 000 km, kulutus 38 l/100 km).
- 17 000 km vuotuisella ajosuoritteella bensiiniauton (kulutus 6,4 l/100 km) kustannukset nousisivat 72 eurolla ja dieselautolla (kulutus 5,6 l/100 km) 66 eurolla.



Hallituksen esityksen keskeinen sisältö



- Parafiininen diesel on CEN standardin mukainen **fossiilinen tai bioperäinen** parafiinidieselöljy, jolla saavutetaan terveydelle haitallisten **lähipäästöjen osalta taajamaliikenteessä** tyypillisesti 10 % NOx-päästöjen ja 30 % hiukkaspäästövähennelmä EU:n peruslaatuiseen dieselöljyyn verrattuna.
- Nykyinen parafiinisen dieselin päästöhyöty (5 snt/l) on laskettu EURO II/III kalustolla. Uusimmalla kalustolla parafiinisellä dieselillä ei juurikaan saavuteta päästöhyötyä ja lisäksi otettaessa huomioon ajoneuvojen katusuoriteosuus, merkitys on vieläkin vähäisempi.
- Parafiinisen dieselöljyn verotuen poistosta annetaan erillinen hallituksen esitys kevätistunto-kauden alussa.