



Liikenteen, työkoneiden sekä lämmitys- ja voimalaitoksissa käytettävien polttoaineiden verotuet

VATT:n valmisteluraportissa Verotuet 2009 esitettiin vuoden 2009 verojärjestelmään sisältyvät verotuet verolajeittain sekä verotukien määrittämisessä tarpeelliset normijärjestelmät. Energiaverojen normitason määrittely perustui raportissa siihen, että eri tuotteiden verorasitusten tuli olla samoja suhteessa tuotteiden energiasisältöön (euroa/MJ). Raportissa todettiin tuolloin vaihtoehtoiseksi yhteismittaliseksi mittariksi normitasolle myös tuotteen hiilisisällön ja energiasisällön yhdistelmä. Raportin mukaan sen valmistelussa oli päädytty kuitenkin siihen, ettei normitasoa ollut mielekästä silloisessa verojärjestelmässä tarkastella erikseen perusveron (fiskaalinen vero) ja lisäveron (hiilidioksidiperusteinen vero) osalta, sillä tämän jaottelun todettiin syntyneen jokseenkin sattumavaraisesti. Liikenteen ja työkoneiden polttoaineiden normitasona oli moottoribensiinin verotaso ja lämmitys- ja voimalaitospolttoaineiden normitasona kevyen polttoöljyn verotaso.

Polttoaineiden verotasiin tehtiin vuoden 2011 alusta alkaen rakennemuutos. Uusi verorakenne ottaa objektiivisesti ja tekniikkaneutraalisti huomioon kunkin energiatuotteen energiasisällön, polton hiilidioksidipäästöt ja lähipäästöt. Energia- ja hiilisisällölle on määritelty hinnat euroina megajoulelta ja euroina hiilidioksiditonnilta. Yhdessä ne määräävät kunkin energiatuotteen verotason muodostavat energiasisältö- ja hiilidioksidiverot, jotka verotaulukkoon on selvyuden vuoksi ilmoitettu yksikköveroina (esimerkiksi senttiä litralta). Lisäksi polttoaineen alhaiset lähipäästöt oikeuttavat alennukseen energiasisältöverosta. Energia- ja hiilisisällön hinnat ovat alemmat työkone- ja lämmityspolttoaineilla kuin liikenteen polttoaineilla, koska liikenteen päästöjen vähentämiseksi tarvitaan tehokkaampia ohjauskeinoja ja koska työ- ja lämmityspolttoaineiden verotus kohdistuvat pääosin tuotantoon ja perustarpeisiin, joiden energiaverotusta on perinteisesti katsottu tarkoituksenmukaisena pitää liikennesektoria lievempänä.

Valtiovarainministeriön vero-osasto on yhdessä VATT:n kanssa tarkastellut liikenteen, työkoneiden sekä lämmitys- ja voimalaitoksissa käytettävien polttoaineiden verotukia uudessa tilanteessa vuonna 2011. Verotasojen määräytymisen uusi rakenne huomioiden ehdotamme, että liikenteen ja lämmityksen polttoaineiden normitason mittarina olisi verotukilaskennassa jatkossa energiatuotteen energiasisältö, hiilisisältö ja lähipäästöt. Liikenteen ja lämmityksen polttoaineita kohdeltaisiin edelleen erillisinä niin, että niiden normitasona olisivat molemmille erikseen määritetyt energia- ja hiilidioksidisisällön hinnat. Koska energiatuotteiden verotasot on pääasiallisesti määritelty edellä mainittujen komponenttien perusteella, muutos poistaa suurimman osan verotasiin liittyvistä verotuista. Verotukien laskennassa vastaava tapa on käytössä mm. Ruotsissa sillä erotuksella, että hiilidioksidiveron osalta liikenteen sekä työkone- ja lämmityskäytössä hiilidioksidin hintana käytetään samaa hintaa.



Liikenteen ja lämmityksen polttoaineiden verotasoja koskien jäljelle jäisivät vuonna 2012 seuraavat verotuet:

Dieselpolttoaineen alempi verokanta ¹	754 milj. euroa
Työkoneissa käytetyn kevyen polttoaineen alempi verokanta ²	409 milj. euroa
Turpeen alempi verokanta ³	129 milj. euroa
Maakaasun alempi verokanta	67 milj. euroa

Näistä maakaasun verotuki poistuu vuonna 2015 sen saavuttaessa lopullisen tasonsa portaittainen tehdyn veronkorotuksen johdosta. Lisäksi vuoden 2011 alusta yhdistetyn sähkön- ja lämmöntuotannonlaitokset maksavat 50 prosentilla alennettua hiilidioksidiveroa. Yhdistetty sähkön- ja lämmöntuotanto on valtaosin päästökaupan piirissä, joten alennus vähentää päällekkäistä taloudellista hiilidioksidiohjausta. Yhdistetyn sähkön- ja lämmöntuotannonlaitosten alennettua hiilidioksidivero ehdotetaan kuitenkin luettavaksi uudeksi verotueksi. Verotuen suuruus on noin 85 miljoonaa euroa. Energiaverotasiin liittyy myös teollisuuden ja kasvihuoneiden alennetun sähköveroluokan kautta saama verotuki, jonka suuruus on 404 miljoonaa euroa.

Liikenteen, työkoneiden sekä lämmitys- ja voimalaitoksissa käytettävien polttoaineiden osalta verotuet esitettäisiin vuoden 2012 talousarvioesityksessä edellä mainitulla tasolla.

¹ Dieselläkäyttöisiltä henkilöautoilta kannetaan tasapainoverona käyttövoimaveroa, joka tasapainottaa keskimääräisesti verorasituksen 25.000 km vuotuisella ajosuoritteella. Verosanktioksi luettava henkilö- ja pakettiautojen ajoneuvoveron käyttövoimaveron käyttövoimaveron, joka on suuruudeltaan noin 200 milj. euroa vuosittain.

² Verrattuna liikenteen polttoaineisiin

³ Turpeen verotus on energiaverodirektiivin soveltamisalan ulkopuolella.