

VALTIOVARAINVALIOKUNNAN MIETINTÖ 17/2007 vp

Hallituksen esitys laeiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta sekä sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta annettujen lakien muuttamisesta sekä laiksi yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 21 päivänä syyskuuta 2007 lähettänyt valtiovarainvaliokuntaan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen laeiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta sekä sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta annettujen lakien muuttamisesta sekä laiksi yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta (HE 61/2007 vp).

Toimenpideoite

Valiokunta on käsitellyt esityksen yhteydessä seuraavan toimenpideoitteen:

— TPA 17/2007 vp — Päivi Räsänen /kd: Vammaisten polttoaineveron palautus (läh. 19.6.2007)

Lausunnot

Eduskunnan päätöksen mukaisesti ympäristövaliokunta on antanut asiasta lausunnon (YmVL 10/2007 vp) ja valtiovarainvaliokunta on pyytänyt lausunnon talousvaliokunnalta (TaVL 17/2007 vp). Lausunnot on otettu tämän mietinnön liitteiksi.

Jaostovalmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan verojaostossa.

Asiantuntijat

Verojaostossa ovat olleet kuultavina

- neuvotteleva virkamies Leo Parkkonen, valtiovarainministeriö
- tullilylitarkastaja Markus Teräväinen, Tullihallitus
- ylitarkastaja Jukka Saarinen, kauppa- ja teollisuusministeriö
- yli-insinööri Magnus Cederlöf, ympäristöministeriö
- veroasiantuntija Mika Jokinen, Elinkeinoelämän keskusliitto
- yli-insinööri Timo Vapalahti, Energiamarkkinavirasto
- asiantuntija, sähköntuotanto Niina Honkasalo, Energiateollisuus ry
- projektipäällikkö Esa Mannisenmäki, Linja-autoliitto
- johtaja Timo Sipilä, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry
- hallituksen jäsen Torsten Hoffmann, Suomen Ilmailuliitto SIL ry
- johtaja Pasi Moisio, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

- toiminnanjohtaja Eero Yrjö-Koskinen, Suomen luonnonsuojeluliitto ry
- toiminnanjohtaja Hannu Laine, Suomen Veneilyliitto ry
- toimitusjohtaja Jouko Huju, Venealan Keskusliitto Finnboat ry

- toimitusjohtaja Jarmo Nupponen, Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto ry.

Kirjallisen lausunnon ovat toimittaneet Neste Oil Oyj, Suomen Biodieselyhdistys ry, Suomen Pellettiyhdistys ry ja valtiovarainministeriö. Ilmailulaitos Finavia on ilmoittanut, ettei sillä ole huomauttamista asiaan.

HALLITUKSEN ESITYS JA TOIMENPIDEALOITE

Hallituksen esitys

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettua lakia sekä sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta annettua lakia siten, että energiatuotteista ja sähköstä kannettavaa valmisteveroa korotetaan keskimäärin 9,8 prosenttia. Veronkorotuksen painopiste on päästökaupan ulkopuolisten sektoreiden käyttämissä polttoaineissa. Lisäksi ehdotetaan annettavaksi laki yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta.

Lämmityksessä ja työkoneiden polttoaineena käytettäväksi tarkoitettulle biopolttoöljylle ehdotetaan valmisteverottomuutta. Biopolttoöljyn pientuottajille ehdotetaan yksinkertaistettua valmisteveromenettelyä.

Harrasteilmailun ja huviveneilyn polttoaineet sekä jäteöljy ehdotetaan verollisiksi polttoaineiksi. Huviveneilyssä käytetyn polttoaineen käyttökieltoa, sanktioita ja valvontaa koskevat

säännökset sisältyvät lakiin yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta.

Energiaverotukseen liittyviä veronpalautusmenettelyjä ehdotetaan täsmennettäväksi ja yksinkertaistettaviksi. Nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettuun lakiin sekä sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta annettuun lakiin tehtäisiin lisäksi eräitä teknisluonteisia täsmennyksiä.

Esitys liittyy valtion vuoden 2008 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan vuoden 2008 alusta.

Toimenpidealoite

TPA 17/2007 vp. Toimenpidealoitteessa ehdotetaan, että hallitus ryhtyy pikaisesti toimenpiteisiin polttonesteiden hinnannousun korvaamiseksi vammaisille autoverolain palautuksesta määrättyihin kriteereihin.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Valiokunta puoltaa esityksen hyväksymistä eräin pienin täsmennyksin.

Yleistä

Hallituksen esitys sisältää kaksi merkittävää ja taustaltaan erilaista aihealuetta. Toinen niistä liittyy hallitusohjelman vero- ja ympäristöpolitiisiin tavoitteisiin ja sisältää ehdotuksen ener-

giaverojen korotuksesta keskimäärin 9,8 prosenttia. Samalla lämmityksessä ja työkoneissa käytettävä biopolttoöljy säädettäisiin verovapaaksi.

Toisten muutosesitysten taustalla on puolestaan vuoden 2004 alusta voimaan tullut energia-verodirektiivi, joka edellyttää pääosin teknisluonteisia muutoksia energiaverotukseen.

Esityksessä on lisäksi joukko kotoperäisiä, lainsäädäntöä selkiinnyttäviä ja menettelytapoja yksinkertaistavia muutosehdotuksia. Tällaisia ovat esimerkiksi eräät tarkennukset, joilla yhtenäistetään verottomien ja huoltovarmuuskustasta vapaiden tuotteiden joukko tai selkiinnytetään polttoaineiden verottomaan käyttöön liittyvän palautusmenettelyn ja nykyisen oikaisu-menettelyn välistä rajaa. — Valiokunnalla ei ole näihin ehdotuksiin huomautettavaa.

Valiokunta käsittelee seuraavassa esityksen keskeisiä muutosehdotuksia annettujen lausuntojen ja asiantuntijakuulemisessa esiin tuotujen näkökohtien valossa.

Esityksen taustaa

Energiaverojen korotusesitys on siis osa hallitusohjelmassa sovittuja veropoliittisia toimenpiteitä. Sillä pyritään yleisesti tukemaan myönteisiä muutoksia ympäristössä, edistämään energian säästöä ja energiatehokkuutta sekä tehostamaan omalta osaltaan ajoneuvojen käyttöön perustuvaa verotusta. Kevyen polttoöljyn ja I veroluokan sähkön keskimääräistä suuremmilla korotuksilla (23,2 % ja 18,8 %) pyritään lisäksi edistämään uusiutuvan energian käyttöä.

Korotus on ajoitettu suhdannehuipulle niin, että sillä voidaan edistää talouden vakaata kasvua ja turvata julkisen talouden pitkän ajan tasapainoinen kehitys. Korotus lisää valtion verotuloja noin 295 miljoonaa euroa vuodessa.

Energiaverodirektiivin edellyttämistä muutoksista on käytännön merkitystä sillä, että lämmitys- tai moottoripolttoaineena käytettävät biopolttoaineet on nyt määritelty veronalaisiksi energiatuotteiksi. Niiden verollisuus perustui tätä ennen ns. korvaavuusperiaatteeseen, mutta nyt niiden verotuksellista asemaa on selkiinnytetty tällä tavoin.

Muutos merkitsee mm. sitä, että biopolttoaineen valmistajaan sovelletaan jatkossa valmisteverolainsäädännön mukaista valvontajärjestelmää täysimääräisesti. Tämä lisää ennen muuta maatilakohtaisten pientuottajien velvoitteita.

Menettelyä helpottaa kuitenkin esitykseen sisältyvä ehdotus biopolttoöljyn pientuotantoa koskevasta yksinkertaistetusta valvontajärjestel-

mästä. Sitä voitaisiin soveltaa silloin, kun tuotetaan käytetään työkone- ja lämmityspolttoaineena, eli vastaavasti kuin kevyttä polttoöljyä. Lisäksi edellytettäisiin, että tuotetun biopolttoöljyn määrä olisi enintään 100 000 litraa kalenterivuodessa.

Toinen käytännön kannalta keskeinen muutos liittyy jäsenvaltioille myönnettyjen poikkeusten päättymiseen vuoden 2006 lopussa. Valtaosa päättyneistä poikkeuksista on sisällytetty energiaverodirektiivin pysyviin säännöksiin, eikä niitä tarvita sen vuoksi erikseen. Näin on myös useimpien Suomea koskevien poikkeusten, kuten maakaasun tai biokaasujen huojenusten, laita.

Energiaverodirektiiviin ei otettu kuitenkaan säännöksiä huviveneilyssä tai -ilmailussa käytettävän polttoaineen eikä jäteöljyn verottomuudesta. Komissio ei suostunut myöskään jatkaamaan Suomea tai muita maita koskevia erityisiä poikkeuksia.

Komission ratkaisu merkitsee käytännössä mm. sitä, että dieselveilijöiden huviveneilyssä käyttämä polttoaine muuttuu verolliseksi. Verotaso on sama kuin dieselöljyllä muutoinkin.

Samoin harrasteilmailussa käytettävä polttoaine muuttuu verolliseksi. Huvi-ilmailussa pääasiallisesti käytettävän lentobensiinin verotaso olisi hieman EU:n minimitasoa korkeampi. Kaikkiaan lentobensiiniä verotettaisiin 19,7 senttiä litralta lievemmin kuin ajoneuvoissa käytettävää moottoribensiiniä.

Ympäristövaliokunnan lausunto

Ympäristövaliokunta on keskittynyt lausunnossaan lähinnä liikennepolttoaineiden veromuutoksiin. Sillä ei ole ollut ilmoituksensa mukaan mahdollisuutta keskittyä sähköverotusta koskeviin ehdotuksiin, minkä vuoksi se on kehottanut valtiovarainvaliokuntaa kiinnittämään huomiota näiden muutosten aluetaloudellisiin ja muihin vaikutuksiin.

Valiokunta on todennut yleisesti, että hallituksen esityksellä aloitetaan oikeasuuntaisesti siirtymä kohti verotuksen painopisteen muutosta käytön ja kulutuksen suuntaan. Verotuksen rakennetta tulisi kuitenkin tarkastella jatkossa

nyt esitettyä kokonaisvaltaisemmin, jotta erityisesti liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä voitaisiin hillitä tehokkaasti. Vaikka verotus on luonteeltaan pääasiassa fiskaalista ja summaarista, ilmasto- ja ympäristöhaasteet luovat selvän tarpeen sisällyttää verotukseen myös ympäristöohjaava elementti. Verotuksen rinnalle saatetaan joutua suunnittelemaan lisäksi myös aluepoliittisia ja sosiaalisia tukijärjestelmiä, jos verotuksella yksinään ei päästä sen summaarisen luonteen vuoksi haluttuun ohjausvaikutukseen.

Valiokunta arvioi, että ehdotettujen veronkorotusten vaikutukset liikenteen polttoaineiden kysyntään jäävät vähäisiksi, koska polttoaineiden hinnan ja ajosuoritteiden määrän välinen jousto on pieni nykyisillä polttonesteiden hinnoilla. Liikenteen ympäristöohjaus yksinomaan polttoaineiden veronkorotuksilla on sen vuoksi tehotonta. Ilmasto- ja ympäristöhaasteeseen vastaaminen edellyttäisi polttoaineiden kokonaiskulutuksen vähentämistä, ja se taas puolestaan ajosuoritteiden ja autojen ominaiskulutuksen pienentämistä. Valiokunta on viitannut lisäksi mm. tarpeeseen arvioida uudelleen esimerkiksi vapaan autoedun tyyppisiä mekanismeja, jotka itsessään kannustavat lisäämään ajosuoritteita.

Tehokas ohjaus edellyttää valiokunnan mielestä myös sitä, että ihmisillä on vaihtoehtoja auton käytölle. Näin on erityisesti, jos autoilusta tehdään nykyistä olennaisesti kalliimpaa. Vaihtoehtona lähinnä olevaa joukkoliikennettä tulisi kehittää samanaikaisesti, kun uudet maksut tai veronkorotukset otetaan käyttöön, koska tasa-arvo- ja oikeudenmukaisuuskysymykset ovat sääntelyn hyväksyttävyyden kannalta tärkeitä. Valiokunta on kiinnittänyt tässä mielessä lisäksi huomiota mm. verotuottojen käyttöön ja esittänyt, että kysymystä tarkastellaan jatkoselvityksissä muiden lausunnossa esiin tuotujen näkökohtien ohella.

Valiokunnan yksittäiset huomiot koskevat dieselöljyn bensiiniä suurempaa veronkorotusta, näiden polttoaineiden ympäristöhaittojen vertailua sekä eräitä esitykseen kaivattuja vaikutusarvioita. Kaikki huomiot ovat jossain määrin kriittisiä. — Valiokunta on pitänyt lisäksi epä johdonmukaisena sitä, että liikennepolttoainei-

siin sisältyvän biopolttoaineen osuudesta perittäisiin täysi valmistevero.

Biopolttoaineiden käytön edistämistä koskevassa osassa käsitellään ennen kaikkea tarvetta arvioida näiden polttoaineiden koko elinkaaren hiilitasetta ja muita päästöjä. Vaikka biopolttoaineet vähentävät yleensä ilmastoon kohdistuvaa kuormitusta, ne eivät ole kuitenkaan ilmastokannalta aina kestäviä vaihtoehtoja. Hiilitase on arvioitava sen vuoksi tapauskohtaisesti. — Suurimpiin päästövähennyksiin päästään vasta toisen sukupolven biopolttoaineilla. Kestäviä vaihtoehtoja niiden raaka-aineiksi ovat mm. yhdyskunta- ja muut jätteet, ruoantuotannon jäteöljyt, maanviljelystä hyödyntämättä jäävä biomassassa ja metsäteollisuuden hakuu- ja jätteenä.

Valiokunta on nostanut lisäksi esiin kysymyksen, tulisiko biomassan määrittelyssä mainita erikseen kalatalous maa- ja metsätalouden lisäksi, jotta kalatalouden jätteistä valmistetun biopolttoöljyn verovapaus olisi riidaton.

Talousvaliokunnan lausunto

Talousvaliokunta on kiinnittänyt huomiota esityksen eri tahoille aiheuttamiin taloudellisiin vaikutuksiin ja todennut yleisesti, että esityksen välittömiä ja välillisiä vaikutuksia — niin ohjaus- kuin taloudellisia — olisi tullut arvioida kaikkiaan nyt tehtyä laajemmin. Sähkön ja kaukolämmön päästöihin kohdistuu päästökaupunkaudella 2008—2012 joka tapauksessa noin 50 prosentin vähennystarve vuoteen 2006 verrattuna. Tällä tulee olemaan merkittäviä kustannusvaikutuksia niin elinkeinoelämälle kuin kotitalouksille. Sähköveron korotuksen arvioidaan aiheuttavan lisäksi teollisuudelle noin 14 miljoonan euron lisäkustannukset. Esityksen vaikutukset heijastuvat kotitalouksiin sekä sähkön hinnannousun että kaukolämmityksen kallistumisen myötä. Valiokunta on tuonut esiin yhdistetyn sähkön- ja lämmöntuotannon edut ja pitänyt tärkeänä, että kaukolämmitys säilyttää kilpailukykyä.

Dieselöljyn veronkorotuksesta kohdistuu puolestaan valtaosa, noin 80 miljoonaa euroa elinkeinoelämän kuljetuskustannuksiin ja joukkoliikenteeseen. Veronkorotuksen ohjausvaiku-

tus jää valiokunnan arvion mukaan tältä osin vähäiseksi. Lisäksi ensi vuoden alusta voimaan tuleva biopolttoaineiden käyttövelvoite tulee osaltaan nostamaan dieselöljyn hintaa. Veromuutokset olisi ollut valiokunnan mielestä perusteltua toteuttaa yhtä aikaa ajoneuvoveron kokonaisuudistuksen yhteydessä.

Valiokunta pitää ehdotettua biopolttoöljyn verovapautta tervetulleena uudistuksena.

Valtiovarainvaliokunnan kanta

Valtiovarainvaliokunta pitää esitystä tasapainoisena kompromissina veronkorotusten aiheuttamien lisäkustannusten hallittavuuden ja ympäristöohjauvuuden välillä. Veronkorotusten ohjausvaikutusta on lisäksi syytä arvioida osana sitä kokonaisuutta, johon liittyvät myös vastikään annetut autoverolain ja ajoneuvoverolain muutosesitykset. Niiden käyttäytymistä ohjaava yhteisvaikutus on valiokunnan arvion mukaan selvä ja merkittävä.

Esityksen arvioinnissa on huomattavaa myös se, että hallitus käynnistää ympäristöystävällisten polttoaineiden käytön edistämiseksi selvityksen, jossa tutkitaan mahdollisuutta porrastaa polttoaineiden energiaverot hiilidioksidin ja muihin päästöihin perustuvaksi. Selvitys kattaa myös liikenteen biopolttoaineet, esimerkiksi toisen sukupolven biodieselin. Sen yhteydessä käydään lävitse energiaverojen rakenne ja tarvittavat teknisestä kehityksestä johtuvat täsmennykset lainsäädäntöön. — Selvityksen on määrä valmistua vuoden 2008 aikana.

Valiokunta pitää veronkorotuksista keskimäärin aiheutuvaa räsitystä hallittavana niin kotitalouksille kuin elinkeinoelämälle. Esityksessä on arvioitu, että korotus kohdistuu hieman voimakkaammin henkilöihin tai kotitalouksiin, jotka asuvat omakotitalossa ja käyttävät henkilöautoa liikkumiseen. Korotuksen vaikutus vuositasolla on tällöinkin noin 90 euroa. Sitä voidaan pitää kohtuullisena, kun otetaan huomioon myös ennakoitu ansiotason nousu. Varsinainen asuuskustannuksiin kohdistuva veronkorotuksen vaikutus on tätä huomattavasti pienempi, asuismuodosta riippuen keskimäärin 3—34 euroa vuodessa.

Veronkorotuksen reaalin vaikutus päästökaupan piirissä oleville aloille on valiokunnan arvion mukaan vähäinen. Pääosa korotuksista, lähes 90 prosenttia, kohdistuu nimittäin päästökaupan ulkopuolisiin aloihin. Räsitystä keventää osaltaan myös vuoden alusta puolitettu teollisuuden sähkövero. Sähkön kokonaishinta veroineen on tällä hetkellä kaikista jäsenmaista viidenneksi edullisinta Suomessa, eikä korotus muuta olennaisesti tilannetta.

Energiaverotuksella on lisäksi yhä merkitystä päästökaupan rinnalla. Sen avulla voidaan ennen kaikkea varmistaa riittävän monipuolinen energianhankinta maassamme. Näitä näkökohtia on tarkasteltu laajemmin mm. vuoden 2006 energia- ja ilmastaselontekoon annetussa lausunnossa (VaVL 9/2006 vp — VNS 5/2005 vp).

Koska esityksen painopiste on päästökaupan ulkopuolisilla aloilla, korotukset kohdistuvat väistämättä öljytuotteiden ja sähkön veroon. Kun esityksessä on lisäksi haluttu kaventaa bensiinin ja dieselin välistä veroeroa, vaikutukset heijastuvat kuljetusalalle ja joukkoliikenteeseen. Niiden osuudeksi veronkorotuksista on arvioitu 80 ja 10 miljoonaa euroa vuodessa. Koska energiaveroja on korotettu viimeksi vuonna 2003, on osa korotuksista tosiasiallisesti veron reaaliarvon tarkistusta.

Valiokunta käsittelee lopuksi kysymystä bensiinin ja dieselöljyn veroerosta ja verolliseksi muuttuvan venedieselien siirtymävaiheen valvonnasta. Valiokunta esittää lisäksi kahta teknisluonteista täsmennystä nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muutosesitykseen. Ehdotuksia on perusteltu tarkemmin yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Bensiinin ja dieselöljyn veroero. Esityksessä ehdotetaan kavennettavaksi bensiinin ja dieselöljyn välistä veroeroa, joka on nyt 27 senttiä litralta — toiseksi eniten EU:ssa. Bensiinin valmisteveroa korotettaisiin 3,94 senttiä litralta (6,7 %), kun taas dieselöljyn korotus olisi 4,46 senttiä litralta (14,0 %).

Eron kaventamista on perusteltu niin yhteisötavoittein kuin ympäristösyin. — Eron perusteesta sinänsä ei ole ollut epäselvyyttä eikä eri-

mielisyyttä; valtaosa dieselöljystä, noin 80 prosenttia, kulutetaan hyötyliikenteessä. Verotaso on haluttu pitää Suomessa alhaisena pitkien kuljetusetäisyyksien vuoksi.

Yhteisötavoitteet lähtevät siitä, että minimiverokannoissa olevaa veroeroa kavennettaisiin asteittain ja lopulta poistettaisiin kokonaan. Komission tätä koskeva ehdotus energiaverodirektiivin muuttamisesta on annettu 13.3.2007, KOM(2007) 52 lopullinen¹, ja se on parhaillaan eduskunnan käsiteltävänä (U 34/2007 vp).

Komission tavoitteena on lähentää ammattikäyttöön tarkoitettua dieselöljyn valmisteverokantoja eri jäsenvaltioissa ja estää kilpailun vääristymiä sekä erityisesti Keski-Euroopassa yleisiä ns. tankkausturismia.

Dieselöljyn minimivero nousisi komission ehdotuksen mukaan vuonna 2012 samaksi kuin moottoribensiinillä on nykyisin. Sen jälkeen verokantoja korotettaisiin ja ne yhtenäistettäisiin vuonna 2014. Tavoitteena tuolloin oleva minimivero 38 senttiä litralta ylittää dieselöljylle meillä nyt ehdotetun verotason 36,40 senttiä litralta. — Komission ehdotuksen käsittely on sinänsä kesken, eikä eduskunta ole ilmaisussut vielä kantaansa vireillä olevassa asiassa.

Ympäristönäkökulmasta on hyvä puolestaan nähdä ero bensiinin ja dieselöljyn ominaispäästöjen ja moottoritekniikan synnyttämien erojen välillä. Litraasta dieselöljyä syntyy näet hieman enemmän hiilidioksidia kuin bensiinilitrasta.² Dieselmoottorien paremmasta hyötysuhteesta johtuu kuitenkin se, että dieselautojen hiilidioksidipäästöt ovat noin 20 prosenttia pienemmät kuin bensiinikäyttöisen auton. Ero selittyy siis pienemmällä polttoaineen kulutuksella — ei paremmalla polttoaineella. Ympäristöministeriö on todennut osaltaan tämän vuoksi, ettei ympäristönäkökulmasta ole perusteita verottaa dieselöljyä selvästi lievemmin kuin bensiiniä.

¹ Komission ehdotus neuvoston direktiiviksi direktiivin 2003/96/EY muuttamisesta moottoripolttoaineena ammattitarkoitukseen käytettävään kaasuöljyyn sovellettavien erityisten verojärjestelyiden tarkistamiseksi sekä lyijyttömän bensiinin ja moottoripolttoaineena käytettävän kaasuöljyn verotuksen koordinoimiseksi KOM(2007) 52 lopullinen.

Valiokunta pitää ehdotettua ratkaisua verotason lähentämisestä näistä syistä perusteltuna.

Hallitusohjelmassa on lisäksi sovittu siitä, että valtio osallistuu suurten kaupunkien joukkoliikenteen rahoitukseen edellyttäen, että rahoitus lisää joukkoliikenteen käyttöä ja parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä. Lisäksi edellytetään, että kaupungit lisäävät omaa panostustaan joukkoliikenteeseen. Tuen tasosta ei ole tehty vielä päätöstä, mutta tuen aloitusta on päätetty aientaa auto- ja ajoneuvoverotusta koskevien tuoreiden esitysten antamisen yhteydessä vuoteen 2009.

Valiokunta pitää joukkoliikennetukea tärkeänä ja sen aientamista koskevaa päätöstä hyvänä. Niillä voidaan tukea linja-autoliikenteen toimintaedellytyksiä ja vähentää joukkoliikenteeseen kohdistuvia kustannuspaineita.

Dieselveineilijöiden siirtymäkausi. Yhteisölaainsäädännössä tehdyt ratkaisut johtavat siihen, että huviveneiden veropoikkeus on päätynyt viime vuoden lopussa. Polttoaineesta on perittävä vero, eikä esitykseen ole tältä osin huomautettavaa.

Valiokunta kiinnittää kuitenkin huomiota siihen siirtymävaiheeseen, joka on edessä. Hallituksen esityksessä on todettu nimenomaisesti, että siirtymisvaihe on tarkoitus toteuttaa joustavasti. Huoltoaseman pitäjien tai veneilijöiden ei siis tarvitsisi vaihtaa säiliöissä olevaa polttoainetta. Selvää on myös se, että kestää jonkin aikaa, ennen kuin kevyen polttoöljyn värjäyksessä käytetyt merkki- ja väriaineet häviävät asemien ja veneiden tankeista.

Tulli on osaltaan yhtynyt näihin näkemyksiin ja todennut, ettei erillinen siirtymäsäännös ole käytännön kannalta tarpeen. Tulli huolehtii ohjeistuksellaan ja valvonnan ajoituksella, että toimintalinja on hallittu. Säiliöiden vaihto tai

² Litraasta dieselöljyä syntyy 2 660 grammaa hiilidioksidia ja litraasta bensiiniä 2 350 grammaa. — Vaikka dieselauton hiilidioksidipäästöt ovat noin 20 prosenttia pienemmät kuin bensiinikäyttöisen auton, sen tyyppien oksidien päästöt ja hiukkaspäästöt ovat bensiinautoja suurempia.

pesu polttoainejäämien poistamiseksi ei tule olemaan tarpeen.

Valiokunta pitää valittua toimintatapaa joustavana ja katsoo sen takaavan veneilijöiden oikeudet luotettavalla tavalla. — Valvontaa varten on sinänsä perusteltua säätää kevyen polttoöljyn käytön kieltävä ja sanktioiva erillislaki, kuten hallitus esittää.

Yksityiskohtaiset perustelut

Valiokunta esittää seuraavia muutoksia nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettuun lakiin.

2 §. Pykälä sisältää valmisteveron ja huoltovarmuusmaksun alaiisten tuotteiden määritelmät sekä eräiden muiden laissa tarkoitettujen käsitteiden määritelmät.

Pykälän 11) kohdassa määriteltäisiin biopolttoöljy. Sillä tarkoitettaisiin biomassasta peräisin olevaa polttoainetta, jota käytettäisiin kuten kevyttä polttoöljyä lämmityksessä, kiinteissä dieselmoottoreissa tai erilaisissa dieselmoottorilla varustetuissa työkonneissa. Biomassalla tarkoitettaisiin maataloudesta, kasvi- ja eläinainet mukaan lukien, metsätaloudesta ja niihin liittyvästä teollisuudesta peräisin olevien tuotteiden, jätteiden ja jätetuotteiden biohajoavaa osaa sekä teollisuus- ja yhdyskuntajätteiden biohajoavaa osaa.

Valiokunta esittää, että biomassan määritelmää selvennetään siten, että siinä mainitaan maatalouden ja metsätalouden lisäksi erikseen myös kalatalous, jotta verokohtelusta ei syntyisi epäselvyyttä. Markkinoilla on jo kalanperkauksesta syntyvästä sivutuotteesta valmistettua biopolttoöljyä, joka säännöksen tavoin käytettynä on siis valmisteverosta vapaata.

12 a §. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi muun ohessa uusi 12 a §. Siinä säädettäisiin tulliviranomaisen oikeudesta saada Ilmailulaitokselta tietoja lentopolttoaineiden verotusta ja valvontaa varten.

Ilmailuviranomaisten työnjakoa on kuitenkin muutettu 1.1.2006 lukien siten, että Ilmailulaitoksen viranomaisyksiköstä on muodostettu Ilmailuhallinto-niminen liikenne- ja viestintäministeriön alainen itsenäinen virasto, joka vastaa lentoturvallisuudesta ja siviili-ilmailun viranomaistehtävistä. Ilmailulaitos puolestaan jatkaa valtion liikelaitoksena ja huolehtii edelleen Suomen lennonvarmistusjärjestelmästä ja valtion lentoasemista.

Ehdotukseen sisältyvää uutta 12 a §:ää tulisi tarkentaa näistä syistä siten, että tulliviranomaisella olisi oikeus saada säännöksessä tarkoitettu- ja tietoja Ilmailuhallinnolta.

Toimenpidealoite

Valiokunta on päätenyt käsittelemänsä toimenpidealoitteen suhteen kielteiselle kannalle.

Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella valtiovarainvaliokunta ehdottaa,

että 2. ja 3. lakiehdotus hyväksytään muuttamattomina,

että 1. lakiehdotus hyväksytään muuten hallituksen esityksen mukaisena paitsi 2 §:n 1 momentin 11 kohta sekä 12 a § muutettuina (Valiokunnan muutosesitykset) ja

että toimenpidealoite TPA 17/2007 vp hylätään.

Valiokunnan muutosesitykset

1. lakiehdotus

2 §

Tässä laissa tarkoitetaan:

(1—10 kohta kuten HE)

11) *biopolttoöljyllä* lämmityksessä sekä kiinteästi asennetuissa dieselmoottoreissa ja dieselmoottorilla varustetuissa työkoneissa käytettäväksi soveltuva polttoainetta, joka on valmistettu biomassasta; biomassalla tarkoitetaan maataloudesta, kasvi- ja eläinaineet mukaan lukien,

kalataloudesta, metsätaloudesta ja niihin liittyvästä teollisuudesta peräisin olevien tuotteiden, jätteiden ja jätetuotteiden biohajoavaa osaa sekä teollisuus- ja yhdyskuntajätteiden biohajoavaa osaa;

(12—18 kohta kuten HE)

12 a §

Tulliviranomaisella on oikeus saada lentobensiinin ja -petrolin verotusta ja sen valvontaa varten tarpeellisia tietoja Ilmailuhallinnolta.

Helsingissä 13 päivänä marraskuuta 2007

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Hannes Manninen /kesk	Heli Paasio /sd
vpj.	Kari Rajamäki /sd	Markku Rossi /kesk
jäs.	Christina Gestrin /r	Matti Saarinen /sd (osittain)
	Bjarne Kallis /kd	Minna Sirnö /vas (osittain)
	Kyösti Karjula /kesk	Pia Viitanen /sd (osittain)
	Esko Kiviranta /kesk	vjäs. Hanna-Leena Hemming /kok
	Jari Koskinen /kok	Matti Kauppila /vas (osittain)
	Mikko Kuoppa /vas	Miapetra Kumpula-Natri /sd (osittain)
	Reijo Laitinen /sd (osittain)	Lauri Kähkönen /sd (osittain)
	Mika Lintilä /kesk	Reijo Paajanen /kok
	Olli Nepponen /kok (osittain)	Kimmo Sasi /kok (osittain)
	Tuija Nurmi /kok	Jutta Urpilainen /sd (osittain)
	Kirsi Ojansuu /vihr (osittain)	Tuula Väättäinen /sd (osittain).
	Heikki A. Ollila /kok	

Valiokunnan sihteerinä jaostokäsittelyssä on toiminut

valiokuntaneuvos Maarit Pekkanen.

VASTALAUSE 1

Perustelut

Hallituksen esitykseen (HE 61/2007 vp) sisältyy korotuksia niin nestemäisten polttoaineiden valmisteveroon kuin sähkön valmisteveroonkin. Korotukset ovat senttimäärältään pieniä mutta prosentuaalisesti suuria. Hallitus perustelee korotusesitystään mm. sillä, että valmisteveroihin ei ole tehty korotuksia vuoden 2003 jälkeen, sekä sillä, että korotukset ohjaavat kuluttajia vähentämään energiankulutustaan.

Asiantuntijakuulemisissa on mielestäni käynyt selvästi esille, ettei esitetyillä korotuksilla tule olemaan vaikutusta kuluttajien energiankulutukseen. Korotusten ilmeinen tarkoitus onkin fiskaalinen eli saada enemmän rahaa valtion kassaan.

Tilanteessa, jossa energian hinta eri syistä uhkaa nousta, en pidä oikeana lisätä tätä korotuspainetta niin sanotun kotitaloussähkön osalta. Korotuksen senttimäärä kWh:lta on 0,14 snt mutta prosentuaalinen korotus peräti 18 %.

Rikittömän dieselöljyn valmisteveroon hallitus esittää lisää 4,46 snt/l eli 14 %. Valtiovarainvaliokunnan mietinnössä todetaan, miten dieselmoottorien parempi hyötysuhde merkitsee sitä, että niiden hiilidioksidipäästöt ovat noin 20 % pienemmät kuin bensiinikäyttöisen auton.

Ympäristöpoliittisista syistä tulisi suosia diesel-autoja, ja siinä mielessä hallituksen esitys on riskitiedassa hallituksen omien puheiden kanssa siitä, että pieniinkin toimiin hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi tulisi ryhtyä.

Rikittömän dieselöljyn valmisteveron korotus lisäisi tavarankuljetusten kustannuksia noin 80 miljoonalla eurolla. Tämä heikentäisi suomalaisen elinkeinoelämän kilpailukykyä, koska kovan kilpailutilanteen vuoksi merkittävä osa veronkorotuksista jäisi elinkeinoelämän kannettavaksi, kun niitä ei voida siirtää hintoihin.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että 3. lakiehdotus hyväksytään valiokunnan mietinnön mukaisena,

että 1. lakiehdotus hyväksytään muutoin valiokunnan mietinnön mukaisena paitsi verotaulukko muutettuna (Vastalauseen muutosehdotukset) ja

että 2. lakiehdotus hyväksytään muutoin valiokunnan mietinnön mukaisena paitsi verotaulukko muutettuna (Vastalauseen muutosehdotukset).

Vastalauseen muutosehdotukset**1.****Laki****nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun lain (1472/1994) 1, 2, 2 a ja 3 §, 7 §:n 2 momentti, 9, 9 a ja 10 § sekä lain liitteenä oleva verotaulukko,

sellaisina kuin niistä ovat 2 § osaksi laeissa 901/1995, 1259/1996, 921/1997, 757/2001, 1169/2002 ja 394/2004, 2 a § mainitussa laissa 921/1997, 3 § mainitussa laissa 901/1995, 9 § mainituissa laeissa 1259/1996, 921/1997 ja 1169/2002, 9 a § mainitussa laissa 921/1997 ja laissa 918/2001, 10 § osaksi mainitussa laissa 1259/1996 ja verotaulukko laissa 394/2004, sekä

lisätään lakiin uusi 2 b, 2 c, 11 a ja 12 a § seuraavasti:

1, 2, 2 a—c, 3, 7, 9, 9 a, 10, 11 a ja 12 a §
(Kuten VaVM)

Voimaantulosäännös
(Kuten VaVM)

Liite

VEROTAULUKKO

Tuote	Tuote-ryhmä	Perusvero	Lisävero	Huoltovarmuusmaksu
Moottoribensiini snt/l				
— reformuloitu rikitön	11	57,24	4,78	0,68
— muu laatu	21	59,89	4,78	0,68
Dieselöljy snt/l				
— rikitön	31	26,83	4,76	0,35
— muu laatu	41	33,32	5,38	0,35
Kevyt polttoöljy snt/l	51	2,94	5,41	0,35
Raskas polttoöljy snt/kg	61	—	6,42	0,28
Lentopetroli snt/l	71	33,32	5,38	0,35
Lentobensiini snt/l	81	37,54	4,78	0,68

2.

Laki

sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta 30 päivänä joulukuuta 1996 annetun lain (1260/1996) 13 § ja 24 §:n 2 momentti,

muutetaan 1 ja 2 §, 7 §:n 6 kohta, 14 §, 15 §:n edellä oleva väliotsikko, 20 ja 22 § ja lain liitteenä oleva verotaulukko,

sellaisina kuin niistä ovat 1 § osaksi laissa 447/2005, 2 § osaksi laeissa 510/1998 ja 1168/2022 sekä mainitussa laissa 447/2005, 7 §:n 6 kohta laissa 1058/2006 ja lain liitteenä oleva verotaulukko mainitussa laissa 1058/2006, sekä

lisätään lakiin uusi 2 a ja 2 b § seuraavasti:

1, 2, 2 a—b, 7, 14, 15, 20 ja 22 §
(Kuten VaVM)

Voimaantulosäännös
(Kuten VaVM)

Liite

VEROTAULUKKO

Tuote	Tuote-ryhmä	Perus-vero	Lisä-vero	Huolto-varmuus-maksu
Sähkö snt/kWh				
— veroluokka I	1	—	0,73	0,013
— veroluokka II	2	—	0,25	0,013
Kivihiili, kivihiilibriketit, kivihiilestä valmistetut kiinteät polttoaineet euroa/t	3	—	49,32	1,18
Maakaasu, kaasumainen euroa/MWh	5	—	2,016	0,084
Mäntyöljy snt/kg	6	6,70	—	—

Helsingissä 13 päivänä marraskuuta 2007

Bjarne Kallis /kd

Yhdyn vastalauseeseen 1. lakiehdotusta koskevalta osalta

Minna Sirnö /vas

VASTALAUSE 2

Perustelut

Vastalauseen sisältämällä muutosehdotuksella kohdennetaan veromuutokset ympäristön suojelun kannalta paremmin sekä tehdään korotukset sosiaalisesti oikeudenmukaisemmin. Talouden hintakehityksen kannalta hallituksen esitykset ovat täysin ristiriitaisia. Samalla kun talouspolitiikassa pyritään hillitsemään inflaatiota, niin omin verotoimin sitä vauhditetaan.

Tekemällä polttoaineveroihin prosentuaalisesti samansuuruiset korotukset voidaan parhaiten vaikuttaa liikenteen päästöihin. Hallituksen esityksessä tämä näkökohta puuttui kokonaan, koska juuri polttoaineveroon sisältyvää hiili-dioksidin perusteella määräytyvää lisäveroa nostetaan prosentuaalisesti sekä bensiinissä että dieselissä yhtä paljon. Lisäksi veron fiskaalista osaa nostetaan dieselin osalta paljon enemmän. Hallituksen esityksellä ei siis pyritä ympäristön kannalta myönteisiin tavoitteisiin, vaan ensisijaiset tavoitteet ovat veropoliittisia. Tällä lakiesityksellä sekä bensiinin että dieselin perus- ja lisäveroa nostetaan prosentuaalisesti yhtä paljon. Perusvero nousee molemmissa laaduissa noin 6 prosenttia ja lisävero 13 prosenttia.

Tällä tavalla tehty korotus on ympäristön kannalta hyvä vaihtoehto, koska pienempipäästöisten dieselkäyttöisten autojen käyttöä ei pitäisi ainakaan verotuksella rangaista. Dieselmootto-reiden muita suurempia hiukkaspäästöjä pitäisi samanaikaisesti pyrkiä vähentämään mm. edistämällä hiukkassuodatinten käyttöä.

Yhtäläinen verokohtelu tukee joukkoliikennettä hallituksen esitystä paremmin. Suomessa dieselöljyn käytöstä, joka on yhteensä noin 2,5 miljardia litraa vuodessa, henkilöautot käyttävät noin 21 prosenttia, muu käytetään kuorma-, paketti- ja linja-autoissa. Valtaosa dieselöljyn veronkorotuksesta kohdistuu siten elinkeinoelämän kuljetuskustannuksiin ja joukkoliikenteeseen eikä henkilöautoihin.

Veronkorotuksen kohdentaminen suurempana dieselöljyyn kuin bensiiniin on hämmästy-

tävää tilanteessa, jossa hallitus on sitoutunut edistämään joukkoliikenteen käyttöä ympäristöystävällisenä kulkumuotona.

Veronkorotus lisää bussiliikenteen kustannuksia vuositasona noin 10 miljoonaa euroa. Kustannusten nousu on yhtä suuri kuin kaupunki- ja seutulippujen valtionavustuksiin osoitetut määrärahat valtion budjetissa.

Veron ja veronkorotuksen maksumiehiksi joutuvat bussimatkatustajat ja erityisesti syrjäseutujen joukkoliikennettä käyttävät matkustajat, kun matkalipun hinta nousee. Tuntuu jopa uskottomalta rangaista kuluttajia puhtaamman kulkumuodon käytöstä. Valtion tulisi verotuksella päinvastoin ohjata ihmisten siirtymistä henkilöautoista joukkoliikenteen käyttöön eikä päinvastoin.

Hallituksen veropoliittikan hapuilu käy hyvin ilmi polttoaineveron sekä autoveroon liittyvien ratkaisujen yhteydessä. Veronmuutoksista jää selvästi se vaikutelma, että autoverotuksen kokonaisuutta ei ole riittävän hyvin arvioitu ympäristönäkökohdista käsin.

Päästökauppajärjestelmä ja polttoaineiden hinnan nousu nostavat energian hintaa reippaasti tulevina vuosina. Arvioiden mukaan sähkön hinta on ilman energiaverojen lisäystäkin nousmassa selvästi ensi vuoden alussa, ja tukkumarkkinahinnan on arveltu jopa kaksinkertaistuvan. Sähkön hintaa nostavat toisaalta päästöoikeuksien hinnan voimakas nousu uuden päästökaupakauden alkaessa ja toisaalta vesitilanteen normalisoituminen Pohjoismaissa. Esitetyt veronkorotukset nostavat siten erityisesti kotitalouksien asumiskustannuksia.

Edellä olevasta johtuen esitämme, että ensimmäisen sähköveroluokan korotusta ei pidä tehdä. Ensimmäiseen sähköveroluokkaan kuuluvat kotitaloudet ja palvelualojen yritykset. Sähkön hinta tulee lähiaikoina nousemaan mm. päästökaupasta ja raaka-aineiden hinnan noususta johtuen muutenkin varsin tuntuvasti.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että 3. lakiehdotus hyväksytään valiokunnan mietinnön mukaisena,

että 1. lakiehdotus hyväksytään muutoin valiokunnan mietinnön mukaisena

paitsi verotaulukko muutettuna (Vastalauseen muutosehdotukset) ja

että 2. lakiehdotus hyväksytään muutoin valiokunnan mietinnön mukaisena paitsi verotaulukko muutettuna (Vastalauseen muutosehdotukset).

Vastalauseen muutosehdotukset**1.****Laki****nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun lain (1472/1994) 1, 2, 2 a ja 3 §, 7 §:n 2 momentti, 9, 9 a ja 10 § sekä lain liitteenä oleva verotaulukko, sellaisina kuin niistä ovat 2 § osaksi laeissa 901/1995, 1259/1996, 921/1997, 757/2001, 1169/2002 ja 394/2004, 2 a § mainitussa laissa 921/1997, 3 § mainitussa laissa 901/1995, 9 § mainituissa laeissa 1259/1996, 921/1997 ja 1169/2002, 9 a § mainitussa laissa 921/1997 ja laissa 918/2001, 10 § osaksi mainitussa laissa 1259/1996 ja verotaulukko laissa 394/2004, sekä

lisätään lakiin uusi 2 b, 2 c, 11 a ja 12 a § seuraavasti:

1, 2, 2 a—c, 3, 7, 9, 9 a, 10, 11 a ja 12 a §
(Kuten VaVM)

Voimaantulosäännös
(Kuten VaVM)

VEROTAULUKKO

Tuote	Tuote-ryhmä	Perusvero	Lisävero	Huolto-varmuus-maksu
Moottoribensiini snt/l				
— reformuloitu rikitön	11	57,24	4,78	0,68
— muu laatu	21	59,89	4,78	0,68
Dieselöljy snt/l				
— rikitön	31	28,44	5,38	0,35
— muu laatu	41	31,25	5,38	0,35
Kevyt polttoöljy snt/l	51	2,94	5,41	0,35
Raskas polttoöljy snt/kg	61	—	6,42	0,28
Lentopetroli snt/l	71	33,32	5,38	0,35
Lentobensiini snt/l	81	37,54	4,78	0,68

2.

Laki**sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta 30 päivänä joulukuuta 1996 annetun lain (1260/1996) 13 § ja 24 §:n 2 momentti,
muutetaan 1 ja 2 §, 7 §:n 6 kohta, 14 §, 15 §:n edellä oleva väliotsikko, 20 ja 22 § ja lain liitteenä oleva verotaulukko,

sellaisina kuin niistä ovat 1 § osaksi laissa 447/2005, 2 § osaksi laeissa 510/1998 ja 1168/2022 sekä mainitussa laissa 447/2005, 7 §:n 6 kohta laissa 1058/2006 ja lain liitteenä oleva verotaulukko mainitussa laissa 1058/2006, sekä

lisätään lakiin uusi 2 a ja 2 b § seuraavasti:

1, 2, 2 a—b, 7, 14, 15, 20 ja 22 §
(Kuten VaVM)

Voimaantulosäännös
(Kuten VaVM)

Liite

VEROTAULUKKO

Tuote	Tuote-ryhmä	Perus-vero	Lisä-vero	Huolto-varmuus-maksu
Sähkö snt/kWh				
— veroluokka I	1	—	0,73	0,013
— veroluokka II	2	—	0,25	0,013
Kivihiili, kivihiilibriketit, kivihiilestä valmistetut kiinteät polttoaineet euroa/t	3	—	49,32	1,18
Maakaasu, kaasumainen euroa/MWh	5	—	2,016	0,084
Mäntyöljy snt/kg	6	6,70	—	—

Helsingissä 13 päivänä marraskuuta 2007

Miapetra Kumpula-Natri /sd
Kari Rajamäki /sd
Reijo Laitinen /sd
Heli Paasio /sd
Matti Saarinen /sd

Pia Viitanen /sd
Lauri Kähkönen /sd
Jutta Urpilainen /sd
Tuula Väätäinen /sd

VASTALAUSE 3

Perustelut

Hallituksen esitys koostuu kolmesta lakiehdotuksesta:

- 1) Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamisesta,
- 2) Laki sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamisesta sekä
- 3) Laki yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta.

Näihin on tässä vastalauseessa otettu kuhunkin erikseen kantaa.

Mietintöön sisältyvä 3. lakiehdotus voidaan hyväksyä valiokunnan mietinnön mukaisena.

Emme ole tyytyväisiä 1. lakiehdotuksen sisältöön.

Ympäristövaliokunnan lausunnossa todetaan mm.: "Liikenne on yksi suurimmista kasvihuonekaasulähteistä ja sen osuus kasvihuonekaasupäästöistä kasvaa edelleen. Tieliikenteen hiilidioksidipäästöt olivat vuonna 2005 noin 12 Mt, mikä oli 70 prosenttia liikennesektorin kokonaispäästöistä (17 Mt) ja noin 17 % kaikista Suomen kasvihuonekaasupäästöistä. Henkilö- ja pakettiautojen osuus tieliikenteen hiilidioksidipäästöistä oli yli 8 Mt ja kuorma-autojen hieman alle 3 Mt." Siten on välttämätöntä etsiä tarkoituksenmukaisia ja toimivia tapoja liikenteen päästöjen rajoittamiseksi.

Hallituksen esitys valitettavasti tähtää dieselveron korottamiseen jopa bensiiniä enemmän. Sillä on suuri vaikutus joukkoliikenteeseen varsinkin, kun hallitus on antanut vastikään esityksen myös autoveron muuttamisesta niin, että valtaosan autoista autovero laskee. Näin sekä dieselveron korotuksella että autoveron alennuksella hallitus heikentää joukkoliikenteen kilpailuedellytyksiä henkilöautoihin nähden.

Liikenteen sääntely polttoaineveron avulla osana ilmasto- ja ympäristöpolitiikkaa on valitettavasti ongelmallista Suomen kaltaiselle maalle, jossa merkittävä osa väestöstä asuu haja-asutusalueilla joutuen työ-, asiointi- ja ajanviet-

tomatkoillaan turvautumaan henkilöautoon varsinkin, kun vuosien saatossa maaseudun väestön hupeneminen on johtanut joukkoliikenteen hii-pumiseen niin, että julkisen vallan ostamillakaan vuoroilla ei enää kyetä turvaamaan tyydyttävää joukkoliikennettä suureen osaan maata.

Tällaisessa tilanteessa olisi tehokasta kohdistaa tehokkaat toimenpiteet sinne, missä väestön suuren määrän ja tiheämmän asutuksen takia on edellytyksiä hyvään ja toimivaan joukkoliikenteeseen. Tällöin voidaan työmatkoja ohjata joukkoliikenteelle yksityisautoilua ruuhka-aikana rajoittavien ruuhkamaksujen tai tietullien ja joukkoliikenteen riittävän julkisen tuen avulla. Ehdotamme, että hallitus valmistelisi vuoden 2009 talousarvion yhteyteen toimenpideohjelman, jolla ohjattaisiin liikenteen kehitystä ympäristömyönteisempään suuntaan. Tarkoituksemme oli tässä yhteydessä ehdottaa myös lausumaa autoveron porrastamisesta toisella tavalla, mutta hallituksen nyt annettua esityksensä luovumme tällaisesta lausumasta. Itse autoveron käsittelyn yhteydessä puutemme hallituksen autoveroesityksen puutteisiin.

Sähköveron osalta (2. lakiehdotus) esitämme muutosta verotaulukkoon. Sähkön valmistevero on porrastettu alempaan (II) ja korkeampaan (I) veroluokkaan. Teollisuudessa ja ammattimaisessa kasvihuoneviljelyssä käytetystä sähköstä suoritetaan alemman veroluokan mukainen vero. Veroluokan I veroa suoritetaan sähköstä, joka käytetään esimerkiksi yksityistaloudessa, maaja metsätaloudessa, rakentamisessa, tukku- ja vähittäiskaupassa, majoitus- ja ravitsemustoiminnassa sekä yleensäkin palvelutoiminnassa. Sähköstä vero suoritetaan siinä vaiheessa, kun se luovutetaan sähköverkosta loppukuluttajalle. Tiettyjen sähkön tuotantomuotojen ja käyttökohteiden osalta on otettu käyttöön veron palautusjärjestelmä. Tämä energiaverotukseen sähköveroporrastuksen lisäksi sisältyvä tukijärjestelmä muodostuu tiettyistä sähkön tuotannon

tuista ja energiaintensiivisen teollisuuden osittaisesta veronpalautuksesta.

Sähkötuotannon tukijärjestelmä muodostuu tuulivoiman, pienvesivoiman, metsähakkeen, kierrätyspolttoaineen ja biokaasun tuista. Tuen perusmäärä on 0,42 senttiä kilowattitunnilta. Tuulivoiman ja metsähakkeen kilpailukyvyyn turvaamiseksi ja parantamiseksi tuulivoimalla ja metsähakkeella tuotetulla sähköllä on korotettu tuki 0,69 senttiä kilowattitunnilta. Kierrätyspolttoaineella tuotetun sähkön tuki on 0,25 senttiä kilowattitunnilta, koska kierrätyspolttoaine ei ole kokonaisuudessaan bioenergiaa.

Paljon energiaa käyttävät yritykset saavat maksamistaan energiaveroista osittaisen palautuksen. Energiaintensiivinen yritys voi saada veronpalautusta siltä osin kuin sen maksamien valmisteverojen määrä on enemmän kuin 3,7 prosenttia yrityksen jalostusarvosta. Tältä osin yrityksellä on oikeus saada palautuksena energiaveroa 85 prosenttia. Näin lasketusta palautuksesta maksetaan kuitenkin vain 50 000 euroa ylittävä osuus.

Toisen lakiehdotuksen osalta ehdotamme, että kotitaloussähkön veron korottamisesta luovutaan ja että teollisuuden käyttämän sähkön (II veroluokka) lisävero olisi hallituksen esittämän

0,25 senttiä/kWh asemasta 0,30 senttiä/kWh. Nythän vero on 0,22 senttiä/kWh. Näin voitaisiin pienentää sitä tulonmenetystä, joka aiheutuu ehdottamistamme muista muutoksista.

Tämän lisäksi on tarpeen rajoittaa suoran sähkölämmityksen käyttöönottoa erityisesti siellä, missä kaukolämpö tarjoaa paremman vaihtoehdon. Rakennuttajilla on useinkin houkutuksena päätyä suoraan sähkölämmitykseen, koska se alentaa rakennusinvestoinnin kustannuksia, kun taas kohteen myyntihinta säilyy ennallaan.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että 3. lakiehdotus hyväksytään valiokunnan mietinnön mukaisena,

että 1. lakiehdotus hylätään,

että 2. lakiehdotus hyväksytään muutoin valiokunnan mietinnön mukaisena paitsi verotaulukko muutettuna (Vastalauseen muutosehdotukset) ja

että hyväksytään kaksi lausumaa (Vastalauseen lausumaehdotukset).

Vastalauseen muutosehdotukset

2.

Laki

sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta 30 päivänä joulukuuta 1996 annetun lain (1260/1996) 13 § ja 24 §:n 2 momentti,

muutetaan 1 ja 2 §, 7 §:n 6 kohta, 14 §, 15 §:n edellä oleva väliotsikko, 20 ja 22 § ja lain liitteenä oleva verotaulukko,

sellaisina kuin niistä ovat 1 § osaksi laissa 447/2005, 2 § osaksi laeissa 510/1998 ja 1168/2022 sekä mainitussa laissa 447/2005, 7 §:n 6 kohta laissa 1058/2006 ja lain liitteenä oleva verotaulukko mainitussa laissa 1058/2006, sekä

lisätään lakiin uusi 2 a ja 2 b § seuraavasti:

1, 2, 2 a—b, 7, 14, 15, 20 ja 22 §
(Kuten VaVM)

Voimaantulosäännös
(Kuten VaVM)

Liite

VEROTAULUKKO

Tuote	Tuote-ryhmä	Perus-vero	Lisä-vero	Huolto-varmuus-maksu
Sähkö snt/kWh				
— veroluokka I	1	—	0,73	0,013
— veroluokka II	2	—	0,30	0,013
Kivihiili, kivihiilibriketit, kivihiilestä valmistetut kiinteät polttoaineet euroa/t	3	—	49,32	1,18
Maakaasu, kaasumainen euroa/MWh	5	—	2,016	0,084
Mäntyöljy snt/kg	6	6,70	—	—

Vastalauseen lausumaehdotukset

1. *Eduskunta edellyttää hallituksen valmistelevan valtion vuoden 2009 talousarvion yhteydessä päätettäväksi ohjelman liikenteen päästöjen rajoittamisesta mm. siten, että otetaan käyttöön tietullit tai ruuhkamaksut suurilla kaupunkiseuduilla, sisällytetään talousarvioehdotukseen riittävät määrärahat näi-*

den kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tason parantamiseksi ja matkalippujen hintojen kohtuullistamiseksi sekä yleensäkin raideliikenteen ja muun joukkoliikenteen edistämiseksi ja hintatason alentamiseksi myös koko maassa.

2. *Eduskunta edellyttää hallituksen valmistelevan esityksen uuden suoran sähkölämmityksen käyttöönoton vähentä-*

*misestä ja vaihtoehtoisten lämmitys-
muotojen, kuten esimerkiksi lämpö-*

*pumppujen ja kaukolämpöverkoston,
riittävästä tukemisesta.*

Helsingissä 13 päivänä marraskuuta 2007

Mikko Kuoppa /vas
Matti Kauppila /vas

Yhdyn vastalauseeseen 2. ja 3. lakiehdotusta koskevilta osilta

Minna Sirnö /vas