

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettua lakia. Hiilidioksidiveron laskentaperustetta täsmennettäisiin eräiden liikennepolttoaineiden osalta siten, että biopolttoaineiden lisäksi fossiilisen moottoribensiinin ja dieselöljyn hiilidioksidipäästössä otettaisiin huomioon polttoaineen elinkaarenaikainen kasvihuonekaasupäästö eikä pelkästään niiden ajoneuvokäytöstä eli poltosta syntyvää päästöä. Moottoribensiinin ja dieselöljyn polton päästöihin lisättäisiin niiden tuotantoketjun

alkupäässä syntyvä keskimääräinen hiilidioksidiekvivalenttipäästö. Hiilidioksidipäästöjen kasvaminen ei kuitenkaan nostaisi polttoainelitrasta suoritettavan hiilidioksidiveron määrää, koska veron laskentaperusteena olevaa hiilidioksiditonin arvoa alennettaisiin nykyisestä 60 eurosta 50 euroon. Lain liitteen verotaulukossa säädettyihin verotasoihin ei siten ehdoteta muutoksia.

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan ensi tilassa.

PERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Lainsäädäntö

Nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettua lakia (1472/1994), jäljempänä *polttoaineverolaki*, muutettiin energiaverouudistuksen yhteydessä vuoden 2011 alusta voimaan tulleella lailla 1399/2010 perusteitaan siten, että polttoaineiden litrapohjainen valmistevero muutettiin polttoaineen energiasältöön perustuvaksi energiasältöveroksi ja hiilidioksidin ominaispäästöön perustuvaksi energiasältöön suhteutetuksi hiilidioksidiveroksi. Liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron laskenta-arvo nostettiin 50 eurosta 60 euroon hiilidioksiditonnilta vuoden 2012 alusta voimaan tulleella lailla 1443/2011. Liikennepolttoaineista fossiilisen bensiinin energiasältövero on 50,36 ja hiilidioksidivero 14 senttiä litralta. Dieselöljyn energiasältövero on 30,70 ja hiilidioksidivero 15,90 senttiä litralta.

Myös bioperäisten bensiini- ja diesellaatujen energiasältövero määräytyy niiden energiasällön eli tunnetun lämpöarvon perusteella. Koska se on fossiilisia polttoaineita

matalampi, myös bioperäisten polttoaineiden energiasältövero polttoainelitraa kohti on fossiilisia polttoaineita alempi.

Fossiilisten polttoaineiden hiilidioksidivero perustuu niiden poltosta syntyvään hiilidioksidin ominaispäästöön. Veron laskentaperusteissa ei oteta huomioon niitä kasvihuonekaasupäästöjä, jotka syntyvät polttoaineen elinkaaren aikana esimerkiksi tuotannossa ja kuljetuksessa. Bioperäisten bensiini- ja diesellaatujen hiilidioksidiveroa määritettäessä taas otetaan huomioon niiden elinkaaren aikainen kasvihuonekaasupäästö ja mahdollinen kasvihuonekaasupäästön vähenemä verrattuna fossiilisiin polttoaineisiin. Koska biopolttoaineiden todellista elinkaaren kasvihuonekaasutasetta ei käytännön syistä pystytä käyttämään verotuksen perusteena, biopolttoaineiden hiilidioksidivero on suhteutettu biopolttoainetta vastaavan fossiilisen polttoaineen polton hiilidioksidipäästöön ja verotaseeseen. Biopolttoaineiden kasvihuonekaasupäästöjen arvioinnissa on käytetty hyväksi EU:n kestävyyskriteerilainsäädännössä noudatettuja lähtökohtia. Kestävyyskriteereistä säädetään uusiutuvista energialähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä se-

kä direktiivien 2001/77/EY ja 2003/30/EY muuttamisesta ja myöhemmästä kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/28/EY, jäljempänä *RES -direktiivi*. RES -direktiivissä arvioidaan sitä, millaisia elinkaarenaikaisia kasvihuonekaasupäästövähennyksiä biopolttoaineilla voidaan saavuttaa suhteessa fossiilisten polttoaineiden elinkaarenaikaisiin kasvihuonekaasupäästön vähennyksiin. RES -direktiivin lähtökohta on, että direktiivin mukaisilla kestäväillä biopolttoaineilla on saavutettava aluksi 35 ja myöhemmin vähintään 50 prosentin suuruinen kasvihuonekaasupäästöjen vähenemä vastaavaan fossiiliseen polttoaineeseen verrattuna. Mainitun direktiivin 21 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja jätteistä tai tähteistä taikka syötäväksi kelpaamattomasta selluloosasta tai lignoselluloosasta tuotetut biopolttoaineet, jäljempänä *tuplalaskettavat biopolttoaineet*, käsitellään siinä käytännössä lähes kasvihuonekaasuneutraaleina polttoaineina.

Polttoaineverolain mukaan edellä mainittujen kestävyyskriteerit täyttävien biopolttoaineiden hiilidioksidiveroa alennetaan suhteessa vastaavan fossiilisen polttoaineen verotukseen, koska niillä katsotaan saavutettavan elinkaaren aikana kasvihuonekaasupäästön vähenemää verrattuna vastaavaan fossiiliseen polttoaineeseen. RES -direktiivin vähimmäiskriteerit täyttävien biopolttoaineiden lämpöarvoon suhteutettu hiilidioksidivero on puolitetty vastaavaan fossiiliseen polttoaineeseen verrattuna. Näitä polttoaineita ovat tyypillisesti niin sanotut ensimmäisen sukupolven biopolttoaineet, kuten maatalousperäinen etanoli ja biodiesel. Tuplalaskettavat biopolttoaineet on vapautettu kokonaan hiilidioksidiverosta. Jos biopolttoaine ei täytä kestävyyskriteereitä, siitä kannetaan vastaavan fossiilisen polttoaineen hiilidioksidivero, joka on kuitenkin suhteutettu biopolttoaineen energiasisältöön.

Lähipäästöiltään perinteisiä fossiilisia polttoaineita parempien polttoainelaatujen energiasisältöverosta myönnetään alennus, joka vastaa päästöhyödyn laskennallista arvoa puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen edistämiseksi annetussa Euroopan parlamentin direktiivissä (2009/33/EY) esitettyjen periaatteiden mukaisesti.

Koska dieselöljyn ja sitä korvaavien biopolttoaineiden energiasisältövero on matalampi kuin moottoribensiinin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden, dieselkäyttöisistä henkilöautoista kannetaan ajoneuvoveron käyttövoimaveron, jolla tasapainotetaan bensiinin ja dieselöljyn erilaisesta verokohtelusta aiheutuvia kustannuseroja autoilijoille.

Suomessa liikenteen biopolttoaineiden käytön edistäminen perustuu polttoaineen jakelijoita koskevaan sitovaan velvoitteeseen toimittaa vuosittain liikennepolttoaineeksi laissa määrätty osuus biopolttoaineita. Biopolttoaineiden jakelovelvoitteesta säädetään biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetussa laissa (446/2007). Polttoaineiden verotuksen tarkoituksena ei ole edistää biopolttoaineiden käyttöä, vaan verottaa kaikkia polttoaineita mahdollisimman objektiivisesti ja neutraalisti niiden energiasisällön, hiilidioksidipäästön ja lähipäästöjen perusteella. Verotus tukee ympäristön kannalta parhaimpien fossiilisten ja bioperäisten polttoaineiden käyttöä.

1.2 EU:n lainsäädäntö

Energiaverodirektiivi

Kaikkien liikennepolttoaineiden ja polttoaineseosten valmistevero täyttää EU-lainsäädännössä edellytetyn vähimmäistason, josta säädetään energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta annetussa neuvoston direktiivissä 2003/96/EY, jäljempänä *energiaverodirektiivi*.

Energiaverodirektiivin mukaan myös erilaiset bioperäiset polttoaineet, kuten alkoholit ja rasvat, on verotettava samojen perusteiden mukaan kuin fossiilinen moottoribensiini tai dieselöljy. Direktiivin mukaan on mahdollista tietyin edellytyksin myöntää verottomuus tai veronalennus bioperäisille polttoaineille. Veronalennus voi koskea vain sitä osaa polttoaineesta tai polttoaineseoksesta, joka on kokonaan bioperäistä. Bioperäistä tuotetta sisältävän polttoaineen verotaso voi myös alittaa energiverodirektiivissä moottoribensiinille tai dieselöljylle säädetyn vähimmäisverotason. Jos kysymyksessä on polttoaineseos, joka muodostuu biokomponentista ja fossiili-

sesta polttoaineesta, on fossiilisen polttoaineen osalta suoritettava normaali bensiniin tai dieselöljyn vero. Veronalennus voidaan myöntää vain ajallisesti rajattuna siten, että alennuksen enimmäiskesto on kerrallaan kuusi vuotta. Jäsenvaltioilla on mahdollisuus tukiohjelman käyttöönottamiseen vuosina 2004—2012. Ylisuuren tuen välttämiseksi jäsenvaltioiden tulee mukauttaa biopolttoaineen verotuen määrä esimerkiksi raakaöljyn ja biopolttoaineen hinnanvaihtelujen mukaan. Lisäksi komissiolle on vuosittain raportoitava sovellettavista veronalennusohjelmista. Energiaverodirektiivissä mahdollistetun biopolttoaineiden käytön edistämiseksi tarkoitettua tukiohjelman kansallinen käyttöönotto edellyttää aina EU:n valtiontukimenettelyä ja siten myös komission etukäteishyväksyntää tukitoimenpiteelle. Suomessa tätä menettelyä on sovellettu eräissä kokeiluhankkeissa käytetyille biopolttoaineille.

Valtiontukimääräykset

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen määräykset rajoittavat valtiontukien käyttöä talouspolitiikan välineenä. Sopimuksen 107 artiklan mukaan jäsenvaltion myöntämä tuki valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannon alaa, ei sovellettu yhteismarkkinoille siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Esimerkiksi veron porrastaminen tai verovapauden myöntäminen jollekin tuotteelle täyttää yleensä valtiontukien tunnusmerkistön ja edellyttää siten pääsääntöisesti komission hyväksyntää. Komissio on useissa tapauksissa hyväksynyt tukia erityisesti, jos tukijärjestelyä voidaan perustella esimerkiksi ympäristösyillä. Energiaverotukseen tulevat tällöin sovellettaviksi komission vahvistamat yhteisön suuntaviivat valtiontuesta ympäristön suojelulle (2008/C 82/01). Tietyillä edellytyksillä verotuksellinen tuki voidaan ottaa käyttöön myös ilman komission etukäteishyväksyntää. Tuki katsotaan kuitenkin oikeudellisesti arvioiden tällöinkin valtiontueksi.

Siitä periaatteesta, että veron porrastamista pidetään komission hyväksyntää edellyttävänä

valtiontukena, EU:n valtiontukisääntely ja sen tulkinta tuntee verotusta koskevan poikkeuksen. Sen mukaan verotuksellista toimenpidettä ei pidetä valtiontukena, jos se on verojärjestelmän luonteen, rakenteen ja loogiikan mukainen ja jos sitä sovelletaan johdonmukaisesti kaikkiin tuotteisiin. Esimerkkinä tällaisesta toimenpiteestä voidaan pitää veron porrastamista tuotteen haitallisen ominaisuuden perusteella. Muita vähemmän haittaa aiheuttava tuote voidaan verottaa muita lievemmin ilman, että asia tulisi arvioitavaksi lievemmin verotetun tuotteen valtiontukena. Veron perusteen tulee kuitenkin olla objektiivinen ja sitä tulee soveltaa yhdenmukaisesti kaikkiin kilpaileviin tuotteisiin.

Eräs valtiontukisääntelyn ja sen soveltamisen lähtökohta on, että toimenpidettä, joka on säädetty pakolliseksi, ei saa tukea esimerkiksi veronalennuksin tai muilla taloudellisilla tukitoimilla. Tämän on katsottu tarkoittavan esimerkiksi sitä, että biopolttoaineiden käytön edistäminen on kiellettyä verotuin, jos yrityksille on säädetty sitova velvoite toimittaa markkinoille tietty osuus tällaisia polttoaineita.

2 Ehdotetut muutokset

Energiaverotuksen rakenteellisen uudistuksen yhteydessä on pyritty komission kilpailupääosaston kanssa varmistamaan, ettei erityisesti liikennepolttoaineiden verojärjestelmään katsottaisi sisältyvän valtiontukea. Tämä on tarpeen, jottei energiaverojärjestelmän mukaisille veroporrastuksille tarvitsisi hakea valtiontukena komission hyväksyntää, joka on määräaikainen. Erityisen tärkeäksi asia muodostuu Suomessa noudatettujen liikenteen biopolttoaineiden edistämistavoitteiden ja toimenpiteiden kannalta. Biopolttoaineiden edistäminen perustuu yrityksiä sitovaan biopolttoaineiden jakeluvoitteeseen, jota ei EU-lainsäädännön mukaisesti saa tukea lisäksi taloudellisilla kannustimilla, kuten esimerkiksi biopolttoaineiden verotuilla. Jos liikennepolttoaineiden verojärjestelmään sisältyisi biopolttoaineiden valtiontueksi katsottavia elementtejä, aiheutuisi siitä merkittävä ongelma biopolttoaineiden käyttötavoitteiden saavuttamisessa kustannustehokkaalla tavalla. Käyttötavoitteisiin ja jakeluvoitelain-

säädäntöön jouduttaisiin todennäköisesti tekemään muutoksia ja uusia edistämiskeinoja olisi etsittävä, mikä ainakin nykyisessä valtiotaloudellisessa tilanteessa olisi erittäin haastavaa. Vaihtoehtoisesti muutoksia olisi tehtävä polttoaineiden verotukseen.

Suomi on katsonut, ettei nykyiseen verojärjestelmään sisälly valtiontukea, vaikka eri polttoaineiden litramääräinen vero vaihtelee. Verotus perustuu polttoaineiden ominaisuuksiin, joita arvioitaessa käytetään hyväksi EU:n säännöksiä ja tehtyjä tutkimuksia polttoaineiden energiasisällöstä ja biopolttoaineiden elinkaarenaikaisista kasvihuonekaasupäästövähennyksistä.

Komissio ei ole nähnyt ongelmaa moottoribensiinin ja dieselöljyn eritasoisissa energiasisältöveroissa, koska samaa perustetta (polttoaineen mitattu lämpöarvo) sovelletaan yhdenmukaisesti moottoribensiiniin ja sitä korvaaviin biopolttoaineisiin ja dieselöljyyn ja sitä korvaaviin biopolttoaineisiin. Energiasisältöveron määräytyminen on valtiontuki-mielessä veron luonteen ja logiikan mukaista eikä siihen siten sisälly valtiontukea.

Komission mukaan polttoaineiden hiilidioksidiverotus sitä vastoin edellyttää täsmen-tämistä valtiontukitarkastelun välttämiseksi. Ratkaisuna olisi Suomen ehdottamalla tavalla se, että fossiilisten polttoaineiden polton hiilidioksidipäästöön lisätään polttoaineen tuotannon ja kuljetusten keskimääräinen laskennallinen hiilidioksidiekvivalenttipäästö, jolloin käytettäisiin yhdenmukaista elinkaariajatteluun perustuvaa laskentaperustetta sekä fossiilisille että biopolttoaineille. Hiilidioksidiekvivalenttipäästöissä otetaan huomioon hiilidioksidin lisäksi myös muut kasvihuonekaasut kuten metaani ja typpioksiduuli.

Jotta verojärjestelmään ei sisältyisi EU:n valtiotukisääntöjen mukaista valtiontukea liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron laskentaperusteisiin ehdotetaan tehtäväksi edellä mainittu tarkennus. Moottoribensiinin, dieselöljyn ja niitä korvaavien muiden polttoaineiden hiilidioksidiveron laskentaperustetta täsmennettäisiin siten, että fossiilisen moottoribensiinin ja dieselöljyn hiilidioksidipäästössä otettaisiin nykyistä selvemmin huomioon polttoaineen koko elinkaarenaikainen päästö poltosta syntyvän päästön lisäksi. Laskentaperiaatetta koskeva tarkennus lisät-

täisiin polttoaineeverolain 1 §:ään. Biopolttoaineiden hiilidioksidiverolaskenta perustuu jo tällä hetkellä elinkaarenaikaisiin päästöihin, joten siihen ei ole tarvetta tehdä muutoksia.

Moottoribensiinin ja dieselöljyn polton hiilidioksidipäästöä laskettaessa on käytetty perusteena Tilastokeskuksen Polttoaineluokituksessa 2010 käytettyjä arvoja. Bensiinin hiilidioksidipäästö on 72,9 ja dieselöljyn 73,6 grammaa megajoulelta. Siirryttäessä myös fossiilisten polttoaineiden osalta käyttämään elinkaarenaikaista päästöä ehdotetaan laskennan perusteena käytettäväksi komission Yhteisen Tutkimuskeskuksen (Joint Research Centre) raportissaan Well-to-wheels Analysis of Future Automotive Fuels and Powertrains in the European Context, Well-to-Wheels Report, Version 3c, July 2011 käyttämiä polton hiilidioksidin ominaispäästöjä, jotka ovat vuoden 2010 rikkipitoisuusvaatimuksen mukaiselle bensiinille 73,38 ja dieselöljylle 73,25 grammaa megajoulelta. Polton päästöjen vähäisellä muutoksella ei olisi käytännössä vaikutusta verotukseen. Moottoribensiinin ja dieselöljyn tuotantoketjun alkupään keskimääräinen laskennallinen hiilidioksidipäästö perustuisi komission Yhteisen Tutkimuskeskuksen raporttiin Well-to-wheels Analysis of Future Automotive Fuels and Powertrains in the European Context, WTT APPENDIX 2, 2011. Sen mukaan elinkaarenaikaisten hiilidioksidiekvivalenttipäästöjen huomioimiseksi verotuksessa tulisi tuotantoketjun alkupään osalta lisätä bensiinin päästöä 14,2 ja dieselöljyn päästöä 15,9 grammaa megajoulelta. Vaikka nykyisin käytössä olevat Tilastokeskuksen arvot ja Yhteisen Tutkimuskeskuksen laskemat polton hiilidioksidipäästöarvot poikkeavat vain hieman toisistaan, viimeksi mainittuja on perusteltua siirtyä käyttämään myös polton osalta, jotta laskentaperuste olisi yhdenmukainen polttoaineiden elinkaarenaikaisen päästön osalta ja saman tutkimuskeskuksen arvioima. Lisäksi kysymyksessä on komission oma tutkimuskeskus, jonka käyttämiä arvoja on tarkoituk-senmukaista hyödyntää tehtäessä komission vaatimukseen perustuvaa laskentaperusteen muutosta.

Ehdotettu muutos merkitsisi fossiilisen moottoribensiinin ja dieselöljyn hiilidioksidipäästökertoimen korotusta noin 20 prosen-

tilla. Koska tarkoituksena ei kuitenkaan ole muuttaa polttoaineiden litrakohtaisia verotasoja, liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron laskentaperusteena olevaa hiilidioksiditonin arvoa laskettaisiin nykyisestä 60 eurosta 50 euroon. Laskentaperusteiden muutos edellyttäisi periaatteessa vähäisiä muutoksia joidenkin polttoaineiden hiilidioksidiverotasoihin. Koska muutokset olisivat suurimmillaankin 15 sentin sadasosan luokkaa, polttoaineverolain verotaulukkoa ei siten ole tarkoituksenmukaista muuttaa tässä yhteydessä.

Fossiilisten lämmitys-, voimalaitos- ja työkonepolttoaineiden hiilidioksidiveron laskentaperusteisiin ei ainakaan tässä vaiheessa ehdoteta tehtäväksi vastaavaa elinkaari päästöt huomioivaa tarkennusta, koska asiaan liittyy teknisiä- ja tietopohjaongelmia, joita ei ole voitu ratkaista esityksen antamisen edellyttämässä aikataulussa. Lämmityspolttoaineiden osalta ongelma on toisaalta lievempi, koska fossiilisten ja veronalaisten bioperäisten polttonesteiden kesken kilpailu voi koskea käytännössä vain kevyttä polttoöljyä ja biopolttoöljyä. Niihin ei liity myöskään jakeluvaikeuksista kysymystä, joka on liikennepolttoaineiden osalta merkittävä ongelma-kohta. Kevyen ja raskaan polttoöljyn sekä niitä korvaavien polttoaineiden veron laskentaperusteet eivät muuttuisi.

Bioperäisten, nestemäisten liikennepolttoaineiden verotus säilyisi niin ikään nykyisellään. Niiden hiilidioksidiveroa alennettaisiin nykyisen verorakenteen mukaisesti siten, että kestävien ensimmäisen sukupolven biopolttoaineiden hiilidioksidivero olisi puolitettu. Toisen sukupolven tuplalaskettavilta biopolttoaineilta ei kannettaisi edelleenkaan hiilidioksidiveroa.

Muutoksia ei ehdoteta liikennepolttoaineiden energiasisältöveron laskentaperusteisiin eikä verotasoon. Myös huoltovarmuusmaksu säilyisi nykyisellään.

3 Esityksen vaikutukset

Ehdotettu muutos koskee ainoastaan nestemäisten liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron laskenta-perustetta. Koska polttoaineista kannettavat litramääräiset verot säilyisivät nykyisellään, esityksellä ei ole valtiontaloudellisia vaikutuksia eikä vaikutusta nestemäisten polttoaineiden hintoihin.

Nykyinen liikennepolttoaineiden hiilidioksidivero perustuu paitsi polton päästöihin myös RES -direktiivin logiikan mukaisesti fossiilisten polttoaineiden ja biopolttoaineiden elinkaarenaikaisten kasvihuonekaasutaseiden vertailuun ja sitä kautta hiilidioksidiverotuksessa toteutuu varsin pitkälle elinkaariajattelu jo nyt. Ehdotetun muutoksen myötä elinkaariajattelu toteutuisi nykyistä selvemmin ja läpinäkyvämmän polttoaineiden hiilidioksidipäästöihin perustuvassa verotuksessa, jonka laskenta perustuisi komission omiin lukuihin. Ehdotetulla muutoksella ei kuitenkaan arvioida olevan ympäristövaikutuksia, koska hiilidioksidiveron painoarvo säilyisi käytännössä entisellään.

Esityksellä ei ole vaikutusta viranomais-toimintaan.

4 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu valtiovarainministeriössä yhteistyössä Teknologian tutkimuskeskus VTT:n, työ- ja elinkeinoministeriön, ympäristöministeriön ja Tullihallituksen kanssa.

5 Voimaantulo

Valtiontukikysymyksen välttämiseksi laki ehdotetaan tulevaksi voimaan ensi tilassa.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki**nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1472/1994) 1 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1399/2010, seuraavasti:

1 §
Nestemäisistä polttoaineista ja 2 a §:ssä tarkoitetuista tuotteista on suoritettava valtiolle valmisteverona energiasisältövero ja hiilidioksidivero sen mukaan kuin tässä laissa säädetään. Moottoribensiinin ja dieselöljyn sekä niitä korvaavien bioperäisten polttoaineiden hiilidioksidivero laskettaessa otetaan huomioon polttoaineen elinkaaren aikana syntyvät ekvivalenttiset hiilidioksidipäästöt.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 .

Helsingissä 29 päivänä maaliskuuta 2012

Pääministeri

JYRKI KATAINEN

Valtiovarainministeri *Jutta Urpilainen*

*Liite
Rinnakkaisteksti*

Laki

nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1472/1994) 1 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1399/2010, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

Nestemäisistä polttoaineista ja 2 a §:ssä tarkoitetuista tuotteista on suoritettava valtiolle valmisteverona energiasäiltöveroa ja hiilidioksidiveroa sen mukaan kuin tässä laissa säädetään.

1 §

Nestemäisistä polttoaineista ja 2 a §:ssä tarkoitetuista tuotteista on suoritettava valtiolle valmisteverona energiasäiltöveroa ja hiilidioksidiveroa sen mukaan kuin tässä laissa säädetään. *Moottoribensiinin ja dieselöljyn sekä niitä korvaavien bioperäisten polttoaineiden hiilidioksidiveroa laskettaessa otetaan huomioon polttoaineen elinkaaren aikana syntyvät ekvivalenttiset hiilidioksidipäästöt.*

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .*