

LAUSUNTO

Asia: VN/7054/2024 Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta. Valtiovarainministeriö, 22.9.2025.

Suomen ilmastopaneeli

Heikki Liimatainen, Jyri Seppälä, sihteeristö: Marja Salo

TAUSTAA

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen verotaulukkoa siten, että liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron määrän laskentaperusteena olevaa hiilidioksiditonnin arvoa alennettaisiin kahdessa vaiheessa 62 eurosta 51,3 euroon. Valmisteveron alennus olisi bensiinille ja sitä korvaaville tuotteille yhteensä keskimäärin 2,7 senttiä litralta ja dieselille ja sitä korvaaville polttoaineille yhteensä keskimäärin 2,4 senttiä litralta.

Vaikutusarvioinnin mukaan ehdotetulla veronalennuksella olisi negatiivinen vaikutus päästökaupan ulkopuolisen liikennesektorin hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä.

Veronalennusta seuraavan polttoaineiden kulutuksen nousun vuoksi taakanjakosektorin laskennallisten päästöjen arvioidaan nousevan vuoden 2027 tasolla noin 0,02 miljoonaa hiilidioksidiekvivalenttitonnia (Mt CO₂-ekv.) eli noin 0,2 prosenttia.

Ilman kompensoivia päästövähennystoimenpiteitä liikennepolttoaineiden valmisteveron alennuksesta aiheutuva taakanjakosektorin päästöjen nousu voisi lisätä valtion menoja taakanjakosektorin päästöyksiköiden hankinnan takia tai vähentää päästöyksiköiden myynnistä saatavia tuloja.

SUOMEN ILMASTOPANEELIN NÄKEMYKSET

Suomen ilmastopaneeli pitää huolestuttavana esityksen hiilidioksidipäästöjä kasvattavia ja taloudellisia vaikutuksia.

Esityksen arvioidaan kasvattavan taakanjakosektorin päästöjä ja merkittävästi pienentävän liikenteen verotuloja. Molemmat edellä mainitut kehityskulut ovat ongelmallisia Suomen nykytilanteessa. Liikenteen hiilidioksidipäästöt kasvoivat vuonna 2024 0,4 Mt CO₂-ekv. vuoteen 2023 verrattuna (Tilastokeskus, 22.5.2025). Ilmastopaneelin näkemyksen mukaan taakanjakosektorin EU:ssa sovittujen päästövähennysveloitteiden saavuttaminen nykytoimin on epävarmaa (Ilmastopaneeli, 20.8.2025). Lisäksi julkisen talouden kestävyysvaje on ilmeinen, jolloin ei voida pitää vastuullisena hallituksen esitystä, joka voi kasvattaa taakanjakosektorin päästöjä ja merkittävästi pienentää liikenteen verotuloja.

Hiilidioksidiveron alentamisen pääasiallinen perustelu on kotitalouksien ostovoiman vahvistaminen. On selvää, että 2–3 sentin hinnanalennus polttoainelitralla mahtuu polttoaineenjakeluasemien päivittäisen hinnanvaihtelun piiriin, eikä tule siirtymään kotitalouksien ostovoiman vahvistamiseen millään merkittävällä tavalla. Hiilidioksidiveron alentaminen tulee siten täysimääräisesti syventämään julkisen talouden kestävyysvajetta, saamatta aikaan talouskasvua tukevia dynaamisia vaikutuksia.

Hallituksen esityksen perusteluteksti osoittaa, että polttoaineverojen taso on reaalisesti laskenut merkittävästi vuoden 2005 tasosta. Samaan aikaan polttoaineiden pakokaasupäästöistä aiheutuvien suorien terveysvaikutusten hoidon kustannukset (Mäcklin S. & Kokko T., 2020) ja ilmastomuutoksen aiheuttamat kustannukset ovat reaalisesti nousseet, minkä vuoksi polttoaineverojen olisi pitänyt nousta. Tieliikenteen verot eivät myöskään ole aiemminkaan kattaneet infrastruktuuri- ja ulkoiskustannuksia (Schroten, A. ym., 2022).

Hiilidioksidiveron taso on siis jo ollut liian alhainen, myös kun sitä verrataan esimerkiksi EU:n päästökaupan viime vuosien hintatasoon (EU Carbon Permits -sivusto), EU:n tieliikenteen päästökaupan oletettuun hintakehitykseen (Koljonen ym. 2025) ja Suomessa liikenneinfrainvestointien hankearvioinnissa käytettäviin hiilidioksidipäästöjen yksikköarvoihin (Väylävirasto, 2024). Jatkuvasti pahenevien ilmastomuutoksen aiheuttamien seurausten ja kustannusten vuoksi hiilidioksidipäästöjen hinnan tulisi jatkuvasti nousta, kuten esimerkiksi hankearvioinnin yksikköarvoissa tehdään.

Hiilidioksidiveron alentaminen on hallitukselta myös viestinnällinen toimenpide, joka tukee joidenkin kotitalouksien ja kuljetusyritysten käsitystä siitä, että polttomoottoriautoilla voidaan tulevaisuudessakin ajaa suunnilleen nykyisillä kustannuksilla, eikä tarvetta sähköautoon siirtymiseen tai kulkutapa- ja kuljetusmuotomuutoksiin ole. Tämä viesti on virheellinen, koska polttomoottoriautoilun kustannukset tulevat vuoteen 2030 mennessä kasvamaan huomattavasti tieliikenteen päästökaupan ja kotimaisen jakeluvelvoitteen nousun myötä. Viesti saattaa kuitenkin vaikuttaa kotitalouksien ja kuljetusyritysten hankintapäätökseen seuraavan auton käyttövoimasta, jolloin siirtyminen sähköautoon siirtyy vuosia eteenpäin, kasvattaen kotitalouden liikennekustannuksia ja vaikeuttaen Suomen päästövelvoitteiden täyttämistä vuosiksi. Tämä lisää myös valtion kuluja ensivuosisikymmenellä, koska päästöjen vähentämistoimiin tulee panostaa enemmän kuin jos sähköistyminen etenisi nopeammin. Hiilidioksidiveron alentamisen sijaan hallituksen viestin tulisi määrätietoisesti korostaa polttomoottoriautolla ajamisen kustannusten merkittävää kasvua vuoteen 2030 mennessä.

Kuten perustelumuistiossa todetaan, päästöjen nousu voisi lisätä valtion menoja taakanjakosektorin päästöyksiköiden hankinnan takia tai vähentää päästöyksiköiden myynnistä saatavia tuloja. Tämän lisäksi toimenpide vaarantaa entisestään liikenteen päästöjen puoliutumistavoitetta vuoteen 2030 mennessä. Tavoite on osa Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaa. Mikäli tavoitteeseen ei päästä, voi siitä seurata Suomelle jopa noin 80 M€ tulonmenetys EU:n elpymisvälineeseen kuuluvassa rahoituksessa.

Viitteet

EU Carbon Permits. Verkkosivusto: <https://tradingeconomics.com/commodity/carbon>

Ilmastopaneeli 20.8.2025. Lausunto: VN/14961/2024 Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma (KAISU3) <https://ilmastopaneeli.fi/hae-lausuntoja/vn-14961-2024-keskipitkan-aikavalin-ilmastopolitiikan-suunnitelma-kaisu3/>

Koljonen, T., Soimakallio, S., Silfver, T., Kivinen, M., (toim.) 2025. Luonnos 1.7.2025 Kansallisen energia- ja ilmastopolitiikan uudet toimet ja skenaariot (KEITO) – keskipitkän aikavälin vaikutusarviot. https://sarjaweb.vtt.fi/pdf/technology/2025/KEITO-keskipitkan_aikavalin_vaikutusarviot_VTT%20Technology_LUONNOS_010725.pdf

Tilastokeskus 22.5.2025 Energiasektorin päästöt laskivat lähes 7 % vuonna 2024 – maankäyttösektori merkittävä päästölähde <https://stat.fi/julkaisu/cm193ucyn9cjn08w9tbxx6jdn>

Väylävirasto, 2024. Tie-, rautatie- ja vesiliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2022. Väyläviraston ohjeita 44/2024. https://aineistot.vayla.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2024-44v2_hankearvioinnin_yksikkoarvot_2022_web.pdf

Mäcklin, S. & Kokko, T., (toim.) 2020. Terveysten- ja sosiaalihuollon yksikkökustannukset Suomessa vuonna 2017 <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-343-493-6>

Schroten, A. ym., 2022, Research for TRAN Committee – Pricing instruments on transport emissions, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2022/699641/IPOL_STU\(2022\)699641_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2022/699641/IPOL_STU(2022)699641_EN.pdf)