



14.10.2025

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto

Asia: HE 132/2025 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

Liikennepolttoaineiden litrapohjainen valmistevero koostuu polttoaineen energiasisältöön eli lämpöarvoon perustuvasta energiasisältöverosta ja polttoaineen elinkaaripäästöön perustuvasta hiilidioksidiverosta. Esimerkiksi fossiilisen bensiinin energiasisältövero on 53,79 ja hiilidioksidivero 17,30 senttiä litralta. Kuluttajahintoihin vaikuttavana tähän päälle tulee huoltovarmuusmaksu sekä arvonlisävero.

Lähtökohtaisesti kaikilla fossiilisilla ja bioperäisillä liikennepolttoaineilla tulisi olla sama, bensiinin verotasoon sidottu energiasisältövero. Dieselin veroa on kuitenkin alennettu 25,97 senttiä litralta muun muassa kuorma- ja linja-autoliikenteen kustannusten alentamiseksi. Fossiilisen dieselin energiasisältövero on 34,57 snt/l ja hiilidioksidivero 19,78 snt/l eli yhteensä 54,35 snt/l. Kuluttajahintoihin vaikuttavat myös dieselistä maksettavat huoltovarmuusmaksu sekä arvonlisävero. Dieselkäyttöisistä henkilöautoista kannettaan ajoneuvoveron käyttövoimaveroa, jolla tasapainotetaan bensiinin ja dieselöljyn erilaisesta verokohtelusta aiheutuvia kustannuseroja autoilijoille.

Hallitus esittää, 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. Ensimmäisessä vaiheessa, eli vuoden 2026 alusta, bensiinin hiilidioksidivero alenisi 1,45 snt/l ja dieselin 1,66 snt/l. Vuoden 2027 alusta fossiilisen bensiinin vero laskisi vuoden 2026 tasosta 1,54 snt/l ja fossiilisen dieselin 1,76 snt/l. Koska sekä bensiini että dieselipolttoaine koostuvat useista eri tavoin verotetuista komponenteista, koko hiilidioksidiveron yhteenlaskettu veronalennus ei toteudu sellaisenaan. Keskimääräinen veronalennus on laskettu olettaen, että uusiutuvien polttoaineiden osuus tieliikenteen polttoaineista olisi 20,4 prosenttia vuonna 2027.

Hiilidioksidiveron alennus liittyy hallitusohjelman tavoitteeseen vahvistaa kotitalouksien ostovoimaa keventämällä työn ja liikkumisen verotusta. Autoliitto pitää tavoitetta hyvänä ja kannattaa esitystä hiilidioksidiveron alentamisesta. Valtaosa Suomen kotitalouksista sekä elinkeinoelämän kuljetuksista kulkee vielä vuosien ajan polttomoottorikäyttöisillä ajoneuvoilla. EU:n harvimmoin asutussa maassa auton käyttäminen on kaikkein perustelluinta eikä sille ole useimmiten ole edes vaihtoehtoa. Siksikin liikkumisen kustannukset on tärkeää pitää kurissa.

Vaikka hiilidioksidiveron alentaminen on oikeansuuntainen toimenpide, se ei riitä ehkäisemään liikkumiskustannusten merkittävää nousua varsinkin polttomoottoriautojen kohdalla. Tulevina vuosina merkittävästi kiristynvä jakeluvelvoite sekä tieliikennettä koskeva EU:n laajuinen

päästökauppa nostavat jatkossa bensiini ja dieselin hintoja ja siten liikkumiskustannuksia Suomessa.

Jakeluvelvoitelain mukaan uusiutuvien polttoaineiden ja uusiutuvan liikennesähkön energiasisällön osuus polttoainejakelijan kulutukseen luovuttamien liikennepolttoaineiden ja liikennesähkön energiasisällön kokonaismäärästä tulee olla tänä vuonna vähintään 16,5 prosenttia, 19,5 prosenttia vuonna 2026, 22,5 prosenttia vuonna 2027 ja 31 prosenttia vuonna 2028, josta se nousee asteittain 34 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Uusiutuvat komponentit ovat huomattavan kalliita, mikä nostaa polttoaineiden kuluttajahintoja. Lisäksi polttoaineiden jakelijoiden päästökauppa on tämän hetken arvion mukaan nostamassa bensiini ja dieselin litrahintaa peräti 20 sentillä vuonna 2027.

Oikeansuuntaisen, mutta kokonaisuudessaan varsin vaatimattoman hiilidioksidiveron alennuksen lisäksi pitää vakavasti miettiä, miten Suomi pidetään jatkossa maana, jossa pitkien etäisyyksien aiheuttamat työssäkäynti- ja logistiikkakustannukset eivät aiheudu esteeksi talouskasvulle ja vaikeuta kotitalouksien toimeentuloa.

Kunnioitavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry