



Eduskunta
Verojaosto

sara.kuitunen@eduskunta.fi

Asiantuntijapyyntö 10.10.2024 – HE 132/2025 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa ja esittää lausuntonaan seuraavaa:

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. Veronalennuksen tavoitteena on vahvistaa kotitalouksien ostovoimaa keventämällä liikkumisen verotusta.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa liikenteen kasvihuonekaasupäästö- vähennyksistä Suomessa. VM:n tekemän arvion mukaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt kasvaisivat polttoaineveron kevennyksen vuoksi noin 0,02–0,05 miljoonalla tonnilla vuonna 2030. VM:n arvion pohjalla on oletus, että polttoaineveron hintajousto lyhyellä aikavälillä olisi noin -0,27 ja pitkällä aikavälillä noin 0,7. Liikenne- ja viestintäministeriö kiinnittää huomiota päästövaikutusarvion epävarmuuteen. Esimerkiksi Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen (VATT:n) juuri valmistuneen selvityksen (Fuel taxes, driving, and CO₂ emissions: Quasi-experimental evidence¹) mukaan polttoaineveron hintajousto Suomessa olisi huomattavasti suurempi kuin VM:n esityksessään käyttämä, kansainväliseen tutkimuskirjallisuuteen perustuva arvio. Tämä tarkoittaisi sitä, että myös polttoaineveron keventämisen vaikutus liikenteen päästöihin olisi VM:n arviota huomattavasti suurempi.

EU:n taakanjakoasetuksen mukaan Suomen on vähennettävä kasvihuonekaasupäästöjään taakanjakosektorilla 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 päästötasoon. Taakanjakoasetus on oikeudellisesti sitovaa lainsäädäntöä. Liikenne on taakanjakosektorin suurin yksittäinen sektori, joten liikenteen päästökehityksellä on suuri merkitys koko taakanjakosektoria ajatellen.

¹ Tutkimus *Fuel taxes, driving, and CO₂ emissions: Quasi-experimental evidence* (Harju et ym. 2025)



LVM:ssä tehdyn arvion mukaan nyt käsillä oleva polttoaineveron kevennys yhdessä eräiden muiden hallitusohjelmaan kirjattujen toimien (kuten jakeluvelvoitteen keventäminen ja liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen ilman velvoitetason nostamista) kanssa kasvattaisi liikenteen päästöjä vuonna 2030 noin 0,4–1 Mt ja kumulatiivisesti noin 6-10 Mt vuosina 2023-2030 (verrattuna liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusskenaarioon). Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa (KAISU) esitetään uusia toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi vuonna 2030 yhteensä 0,18 Mt verran. Uusien KAISU-toimien määrä ei siis riitä kompensoimaan hallitusohjelmaan kirjattujen toimien aiheuttamaa päästöjen kasvua eikä liikenne ole uusimpien skenaariotarkasteluiden mukaan saavuttamassa sille aiemmin asetettua ja perusskenaariossa toteutuvaa 50 % päästövähennystavoitetta vuoteen 2030 mennessä.

Tavoite päästöjen puolittamisesta (ns. Fossiilittoman liikenteen tiekartta) on viety osaksi Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaa (RRP). Mikäli näyttää siltä, että liikenteen päästöt eivät vuonna 2030 ole puolittumassa, on olemassa riski, että Euroopan komissio tulkitsee Fossiilittoman liikenteen tiekartta -uudistuksen perutuksi. Jos uudistus katsottaisiin kokonaan perutuksi, voi siitä VM:n aiemmin tekemän arvion mukaan seurata Suomelle jopa noin 80 M€ tulonmenetys RRF-rahoituksessa.

Mikäli liikenne, ja sen vuoksi koko taakanjakosektori, ylittää taakanjakoasetuksesta tulevat päästökiintiönsä, saavuttamatta jääneet päästövähennykset siirtyvät vähennettäväksi seuraavalle kaudelle kerrottuna kertoimella 1,08. Tämä tarkoittaa, että Suomen päästövähennystaakka ja -kustannukset kasvavat eli syntyy päästövelkaa. Velan kustannusten suuruus riippuu päästövelan suuruudesta sekä mahdollisten muualta ostettavien päästöyksiköiden hinnoista. Ilmastopaneelin (2024) arvion mukaan velan hinta voi nousta satoihin miljooniin tai jopa miljardeihin euroihin, jos taakanjakosektorin kumulatiiviseksi päästöylitykseksi vuosina 2023-2030 oletetaan noin 4,2 Mt ja päästöyksikön hinnaksi 30–300 €/t. Ilmastopaneelin laskelmassa ei ole huomioitu Suomen käytössä olevia taakanjakosektorin joustokeinoja.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole muita huomioita nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta.