

Valtiovarainvaliokunnan verojaoston kuuleminen 15.10.2025

Hallituksen esitys energiaverotuksen muuttamisesta HE 132/2025 vp

Ympäristöneuvos Magnus Cederlöf, ympäristöministeriö

Hallituksen esitys koskee nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettua lakia ja erityisesti liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron muuttamista. Esityksellä toteutetaan pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelmakirjaus, jonka mukaan hallitus huomioi ja kompensoi jakeluvelvoitepäätöksen vaikutukset polttoaineiden kuluttajahintoihin. Esitys liittyy valtion vuoden 2026 talousarvoesitykseen ja käsitellään sen yhteydessä. Esitys on jatkoa vuonna 2024 toteutetulle polttoaineveron alennukselle. Nyt esitetty veronalennus on tarkoitus toteuttaa kahdessa vaiheessa, vuonna 2026 ja 2027.

Esityksen mukaan liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron määrän laskentaperusteena olevaa hiilidioksiditonnin arvoa alennettaisiin 62 eurosta 51,3 euroon. Valmisteveron alennus olisi bensiinille ja sitä korvaaville tuotteille keskimäärin 2,7 senttiä litralta ja dieselille ja sitä korvaaville polttoaineille keskimäärin 2,4 senttiä litralta. Lain on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2026.

Bensiinin reaalin valmisteverotaso on laskenut selvästi vuoden 2010 jälkeen johtuen siitä, että kuluttajahinnat ja kotitalouksien tulot ovat nousseet keskimääräistä valmisteverotasoa enemmän. Reaalin verotaso laskisi edelleen tulevina vuosina ilman nyt esitettyä veromuutosta. Dieselin osalta voidaan todeta, että valmistevero on reaalisesti suunnilleen samalla tasolla kuin vuonna 2010. Reaalin dieselin verotaso laskisi tulevina vuosina selvästi johtuen yleisen hintatason muutoksesta.

Lisäksi voidaan huomauttaa, että jakeluvelvoitteen hintavaikutusten kompensointiin liittyy menetelmällisiä vaikeuksia. Tämä johtuu siitä, ettei fossiilisten ja uusiutuvien polttoaineiden hintaero ole vakio vaan se muuttuu markkinaperusteisesti jatkuvasti. Tämän vuoksi mahdollisen hintaeron kompensointi etukäteen ei voi perustua hintaeron tarkkaan määrään, koska tietoa siitä ei ole käytettävissä. Kompensaatioitoimi olisi paremmin määriteltävissä ja kohdennettavissa jos se toteutuisi jälkikäteen. Taloustieteen näkökulmasta tehokkaampi tapa kompensoida polttoaineen hinnannousua olisi kuluttajille maksettava könttäpalautus. Siinä tapauksessa voisi myös ottaa huomioon, että liikennepolttoaineen valmisteveron muutokset kohdentuvat eri tavalla eri tuloryhmiin. Kuten esityksessä tuodaan esiin, käyttöön otettava polttoaineiden jakelun päästökauppa tulee myös aiheuttamaan hintavaikutuksia. Niiden arviointiin tällä hetkellä liittyy kuitenkin huomattavan paljon epävarmuutta.

Polttoaineiden verotus on käytössä olevista liikenteen taloudellisista ohjauskeinoista tärkein päästöohjauksen kannalta ja edistää yhdessä muun liikenteen päästöohjauksen kanssa siirtymää kohti vähäpäästöisempää liikennettä, esimerkiksi edistämällä sähköautojen yleistymistä. Esitetty veroalennus antaa väärän signaalin liikenteen sähköistämisen kannalta ja heikentää kannustimia siirtyä vähäpäästöisempiin vaihtoehtoihin kuten sähköautoihin. Autohankintaa pohtivien kuluttajien kannalta olisi tärkeää, että tarjotaan oikeansuuntaiset ja johdonmukaiset kannustimet vähäpäästöisten vaihtoehtojen aseman vahvistamiseksi.

Hallituksen esityksessä tuodaan selkeästi esiin, että nyt esitetyllä veromuutoksella olisi negatiivinen vaikutus liikennesektorin päästökehitykseen. Liikennepolttoaineiden kulutus nousisi esitetyn muutoksen takia n. 0,2 prosenttia lyhyellä aikavälillä, pitkällä aikavälillä vaikutus olisi suurempi. Esityksessä esitetyn arvion mukaan liikennesektorin päästöt nousisivat n. 0,05 miljoona tonnia vuoden 2030 tasolla. Liikennesektorin kumulatiiviset päästöt nousisivat esityksen takia vuodesta 2026 lähtien. Veromuutoksen siirtymiseen kuluttajahintoihin liittyy kuitenkin aina epävarmuutta.

Liikennesektori kuuluu päästölaskennassa taakanjakosektorille, johon kohdistuu EU:n lainsäädännön mukainen sitova kansallinen päästövähennysvelvoite, joka koostuu vuotuisista päästökiintiöistä vuosille 2021-2030. Liikenteen päästöt ovat lähes 40 % taakanjakosektorin yhteen lasketuista päästöistä ja siten liikennesektori on keskeinen koko taakanjakosektorin päästövähennysten kannalta. Esitetty veromuutos lisää riskiä siitä, että koko taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite jaksolla 2026-2030 ylittyy. Kuten esityksessä tuodaan esiin, veromuutos voi ilman kompensoivia toimia lisätä valtion menoja taakanjakosektorin velvoitteen ylittymisen takia, jos se johtaa päästöyksiköiden hankintaan. Lisäksi on hyvä huomioida, että fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoite liikennesektorin päästöjen puolittamisesta on viety osaksi Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaa (RRP) ja mikäli tavoite jää saavuttamatta, voi tästä seurata Suomelle tulonmenetys RRF-rahoituksessa.

Polttoaineverotuksen lasku on käytännössä rahallinen tuki polttoaineen käytölle. Valtiontalouden tehokkuuden näkökulmasta ei ole optimaalista, että toisaalla tuetaan fossiilisten polttoaineiden käyttöä ja toisaalla taas yritetään tukea fossiilisen polttoaineen käytön vähentämistä. Veroalennuksen aiheuttaman päästölisäyksen ohella se johtaa myös verokertymän pienentämiseen.

Ympäristöministeriö antoi esitysluonnoksesta lausunnon mutta ei ole osallistunut esityksen valmisteluun.