

15.10.2025

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaostolle

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

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (*jäljempänä MaRa*) edustaa kattavasti Suomessa toimivaa matkailu- ja ravintola-alaa. Liikenteen verotukseen ja maksuihin liittyvillä päätöksillä on olennainen vaikutus kotimaan matkailun kustannuksiin. Suurin osa kotimaan matkailusta tehdään omalla autolla. MaRa toteaa lausuntonaan hallituksen esityksestä seuraavaa:

1. Henkilöautoilun merkitys kotimaanmatkailulle on elintärkeä

Autoliikenne, etenkin henkilöautoliikenne, on Suomen matkailulle elintärkeä, tärkeämpi kuin muissa EU-maissa. Tämä aiheutuu siitä, että Suomeen ei ole taloudellisesti kannattavaa rakentaa sellaista rautatieverkkoa kuin tiheästi asuttuun manner-Eurooppaan. Suomi on maapinta-alaltaan suuri valtio, jossa etäisyydet ovat pitkiä ja väestötiheys on matala. Myös kylmä talvemme lisää polttoainekustannuksia.

Suurin osa kotimaanmatkailusta tehdään omalla autolla nyt ja tulevaisuudessa. Suomalaiset tekevät esimerkiksi Pohjois-Suomen matkoista noin 90 prosenttia henkilöautolla. Useille tärkeille matkailupaikkakunnille ei ole rautateitä, ja lentäminen on varsinkin sesonkiaikaan kallista esimerkiksi lapsiperheelle. Autolla ajaminen lomalle on usein ainoa realistinen matkustusvaihtoehto perheelle. Usein lomakohteessa halutaan myös liikkua omalla autolla. Autolla tehty kotimaanmatkailu lisää kotimaista kysyntää, työllistää erityisesti kaupunkialueiden ulkopuolella ja tuo taloudellista hyvinvointia myös ruuhka-Suomen ulkopuolelle. Kotimaanmatkailu tuottaa paljon erilaisia verotuloja valtiolle.

Vaikka sähköautojen määrä autokannassa lisääntyy, Suomessa on perusennusteen mukaan vuonna 2030 noin 2 miljoonaa polttomoottoriautoa.¹ MaRa katsoo, että henkilöautoilun kustannukset on pidettävä kohtuullisena käyttövoimasta riippumatta.

¹ <https://aut.fi/autoalan-kayttovoimaennuste-2024/>

2. Polttoaineverotuksen alentamisen vaikutuksista

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelmakirjauksen mukaan kotitalouksien ostovoimaa vahvistetaan keventämällä työn ja liikkumisen verotusta.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan muutettavaksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen verotaulukkoa siten, että liikenne-polttoaineiden hiilidioksidiveron määrän laskentaperusteena olevaa hiilidioksiditonnin arvoa alennettaisiin kahdessa vaiheessa 62 eurosta 51,3 euroon. Valmisteveroa alennus tehtäisiin kahdessa vaiheessa, vuonna 2026 ja vuonna 2027. Valmisteveron alennus olisi bensiinille ja sitä korvaaville tuotteille vuoden 2027 tasossa yhteensä keskimäärin 2,7 senttiä litralta ja dieselille ja sitä korvaaville polttoaineille yhteensä keskimäärin 2,4 senttiä litralta.

Hallituksen esityksessä (HE 121/2024) on arvioitu, että asteittain kiristyvän jakeluvelvoitteen vaikutus bensiinin pumppuhintaan on 0,063 euroa vuonna 2026 ja 0,118 euroa vuonna 2027. Vastaavasti vaikutus dieselin pumppuhintaan on 0,132 euroa vuonna 2026 sekä 0,199 euroa. Jollei lakia myöhemmin muuteta, jakeluvelvoite nousee 22,5 prosentista 31 prosenttiin vuoden 2028 alussa ja olisi 32 prosenttia vuonna 2029 ja 34 prosenttia vuonna 2030 ja sen jälkeen.

MaRa kannattaa polttoaineveron alentamisesta, koska se osaltaan kompensoi jakeluvelvoitteen kiristymisestä aiheutuvaa bensiiniin ja dieselin pumppuhinnan nousua.

Vuonna 2027 alkava polttoaineen jakelun päästökaupan aiheuttama kustannuslisä tulee kansallisten valmisteverojen päälle. Hallituksen esityksen (HE 119/2024) ja siinä olevaan komission laskelman perusteella päästökauppa nostaa bensiinin sekoitehintaa 16 senttiä litralta (sisältäen arvonlisäveron) ja dieselin sekoitehintaa 11 senttiä litralta (sisältäen arvonlisäveron) vuonna 2030. Nyt annetussa hallituksen esityksessä (HE 132/2025 vp) puolestaan todetaan, että vuoden ETS 2-futuureilla on käyty kauppaa toukokuussa hintaan noin 80 euroa hiilidioksiditonnilta, mutta kaupankäyntivolyymit ovat olleet matalia. Tämä päästöoikeuden hinta vastaisi vuoden 2024 hintatasossa bensiinin ja dieselin arvonlisäverollisen litrahinnan nousua noin 20 sentillä vuonna 2027. Polttoaineen jakelun päästökauppa ja polttoaineiden valmisteveroon sisältyvä hiilidioksidivero ovat päällekkäisiä maksuja.

MaRa katsoo hiilidioksidiveron alentamisen perustelluksi fossiilisten polttoaineiden jakelun päästökaupan ja kansallisen polttoaineen valmisteveron päällekkäisen maksurasituksen vähentämiseksi.

3. Liikenteen verotuksen kokonaisuudistus

Liikenteeltä kerättiin vuonna 2024 veroja vuositasolla noin viisi miljardia euroa (ilman arvonlisäveroa) polttoaineveroina, ajoneuvoveroina ja autoveroina. Liikenteen verotulot tulevat vuoteen 2030 mennessä laskemaan liikenteen sähköistyessä sadoilla miljoonilla euroilla polttoaineen kulutuksen vähentymisen seurauksena.

Liikenteen verotuksen ja maksujen uudistamista valmistellaan parhaillaan VM:n ja LVM:n työtyöryhmässä. MaRa vastustaa kilometriveroa ja tie-maksuja, koska ne nostaisivat liikkumisen kustannuksia Suomessa, vähentäisivät kotimaan matkailua ja lisääisivät suomalaisten ulkomaan matkailua. MaRa ottaa tarkemmin kantaa LVM:n ja VM:n työn edetessä ehdotettuihin veromuutoksiin.

Kunnioittavasti,

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry



Kai Massa
lakimies



Sami Hämäläinen
lakimies

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyhtiöitä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 3 100 jäsentä, joilla on 8 000 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä