



Keskuskauppakamari

Eduskunta

Valtiovarainvaliokunnan verojaosto

14.10.2025

**Asia: HE 132/2025 vp**

**Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta**

## Lausunto

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee liikennepolttoaineiden valmisteveron alentamista kahtena portaana vuosien 2026 ja 2027 alussa.

Valmisteveron alentamisen taustalla on vuosina 2023–2024 valmisteltu uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen nostaminen, jonka on ennakoitu nostavan polttoaineiden hintoja vuosien 2025–2027 aikana. Hallituksen esityksen tavoitteet ovat kannatettavat, sillä vallitsevassa taloudellisessa suhdanteessa on tärkeää hillitä elinkeinoelämän kilpailukykyä heikentävää logistiikkakustannusten kasvua ja vahvistaa kotitalouksien ostovoimaa.

Valmisteveron muutos kohdistuu esityksessä kokonaan valmisteveron hiilidioksidikomponenttiin. Vuonna 2026 valmisteveron hiilidioksidiverokomponentin laskentaperusteena olevaa hiilidioksiditonin arvoa on ehdotettu alennettavaksi 62 eurosta 56,8 euroon ja vuonna 2027 edelleen 51,3 euroon. Hallituksen esityksen mukainen veromuutos on jo toinen hiilidioksidiveroon kohdennettu veronalennus. Hallituskauden alussa bensiinin ja dieselin hiilidioksidikomponentin perusteena oli noin 77 euron tonnihinta, jota alennettiin vuoden 2024 alussa 62 euroon tonnilta.

Hiilidioksidiveroon kohdennettuna veromuutos alentaa ensisijaisesti fossiilisten polttoainekomponenttien verotusta. Hiilidioksidikomponenttiin tehdyt muutokset ovat heikentäneet tuntuvasti uusiutuvien polttoainejakeiden hintakilpailukykyä fossiilisiin polttoaineisiin nähden. Hiilidioksidiveron osuus fossiilisen bensiinin valmisteverosta alenisi muutoksen vaikutuksesta 21 prosenttiin ja fossiilisen dieselpolttonesteen 32 prosenttiin valmisteverosta. Mitä pienempi hiilidioksidiveron osuus on, sitä pienempi ero uusiutuvien ja fossiilisten polttoaineiden verotasojen välillä on. Vertailun vuoksi esimerkiksi Ruotsissa liikennepolttonesteiden hiilidioksidiveron taso on noin 110 euroa hiilidioksiditonille ja hiilidioksidiveron osuus valmisteverosta on bensiinillä noin 70 prosenttia ja dieselpolttonesteellä noin 65 prosenttia. Ruotsissa polttoaineiden valmistevero on alempi kuin Suomessa, sillä energiasisältöveron taso on matala.

Hiilidioksidikomponentin alentamisen sijaan veroalennus olisi perusteltua kohdistaa energiasisältökomponenttiin, jolloin alennus kohdistuisi myös uusiutuviin polttoainekomponentteihin. Valmisteveron rakennetta olisi tarve uudistaa siten, että energiasisältöveron osuutta pienennettäisiin tuntuvasti ja vastaavasti hiilidioksidiveron tasoa nostettaisiin, jotta uusiutuvien polttoaineiden hintakilpailukykyä



voitaisiin parantaa. Lisäksi veronalennuksen painottaminen energiasisältöveroon hillitsisi tulevana vuosina kasvavan jakeluvetoisuuden aiheuttamia paineita polttoaineiden pumppuhintoihin. Tieliikenteen polttoaineisiin kohdistuvan ns. polttoainejakelun päästökaupan (ETS2) alettua vuonna 2027 hiilidioksidiveroa olisi tulevana vuosina mahdollista alentaa siten, että hiilipäästöjä ei verotettaisi kaksinkertaisesti. Hallituksen tekemät hiilidioksidiveron alennukset ovat käytännössä syöneet mahdollisuuden tarkistaa hiilidioksidivero tasoa päästökaupan mukanaan tuoman hiilen hinnoittelun alkaessa.

Suomen tulisi lisäksi edistää aktiivisesti energiaverodirektiivin uudistamista siten, että polttoaineiden ja sähkön verotus ja niiden minimiverotaset porrastettaisiin ympäristöominaisuuksien perusteella, jolloin uusiutuvien ja synteettisten hiilineutraalien polttoaineiden minimiverotasoa voitaisiin alentaa tuntuvasti.

Polttoaineiden maailmanmarkkinahinnat ovat laskeneet huomattavasti viime vuosien aikana kireästä geopolitiisesta tilanteesta huolimatta. Vallitsevassa polttoaineiden hintatasossa polttoaineiden alennus olisi tarkoituksenmukaisempaa ajoittaa vuodelle 2027, jolloin tieliikennesektorille kohdistuva uusi polttoainejakelun päästökauppa alkaa. Päästökaupan on ennakoitu nostavan liikennepolttoaineiden hintoja vaihteittain vuosina 2027–2030 noin 15–20 sentillä arvonlisävero huomioon ottaen.

Polttoaineiden alentaminen olisi lisäksi perusteltua kohdistaa ensisijaisesti ammattidieseljärjestelmään, jolloin se kohdentuisi logistiikkakustannusten kasvupaineiden hillitsemiseen tieliikenteen päästökaupan käynnistyessä. Logistiikkakustannusten kasvu heikentää elinkeinoelämän kilpailukykyä ja siirtyä viime kädessä kotitalouksien maksettavaksi tuotteiden hintojen kasvaessa.

Kunnioitettavasti,

Hanna Kalenoja

johtava liikenneasiantuntija  
Keskuskauppakamari

hanna.kalenoja@chamber.fi  
p. 050 5344 750