

Lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi
nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain
liitteen muuttamisesta (HE 132/2025 vp)

Valtiovarainvaliokunnan verojaosto 15.10.2025

Edunvalvontajohtaja Ari Herrala
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Lakiehdotuksen tavoitteet

- 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.
- Esityksen mukaan fossiilisen dieselöljyn vero alenisi vuoden 2025 tasosta 54,70 snt. / l tasoon 53,04 snt. / l vuonna 2026 ja tasoon 51,28 snt. / l vuonna 2027.

Hallituksen esityksen arviointia

- Hallituksen esityksen nykytilan arvioinnissa todetaan seuraavaa: *Lähtökohtaisesti kaikilla fossiilisilla ja bioperäisillä liikennepolttoaineilla tulisi olla sama, bensiinin verotason sidottu energiasisältövero.*
- SKAL huomauttaa, että toteamus on arvolatautunut ja sellaisenaan ilman syvempää perustelua sopii huonosti hallituksen esityksen perusteluosioon.
- Liikennepolttoaineiden verotusta EU-tasolla säätelevä energiaverodirektiivi säättää dieselöljylle pienemmän minimiverotason kuin moottoribensiinille
- "EU-säätelyn oletama ei siis ole, että dieseliä ja bensiiniä lähtökohtaisesti verotettaisiin samalla verokannalla.

Hallituksen esityksen arviointia

- Esityksen nykytilan arvioinnissa on myös seuraava lause: *Jokaisesta markkinoille saatettavasta polttoainelitrasta on kuitenkin kannettava veroa vähintään EU-lainsäädännössä edellytetty vähimmäismäärä*
- SKAL toteaa, että minimiverokantojen soveltamisessa voi olla mahdollista tukeutua myös ns. vuosittaisen kokonaismyynnin keskiarvojen laskentatapaan.
- Minimiverokannan laskentaperiaatteella on erityinen merkitys parhaillaan valmisteltavana olevan ammattidieselin palautusvaran määrittämiseen suhteessa direktiivin minimiverokantaan.
- SKAL esittää, että VM käy virallista keskustelua komission kanssa siitä, voiko minimiverokantojen toteutumisen osoittaa jäsenmaassa vuoden aikana kokonaisuudessaan jaeltujen polttoainelitrojen vuotuisen keskiarvoon perustuen.
- SKAL esittää myös, että yllä lainattu lause kirjoitetaan lievempään muotoon hallituksen esityksessä.

Hallituksen esityksen arviointia

- Edelleen nykytilan arvioinnissa on käsitelty dieselin keskimääräisen verotason kehittymistä ajan mittaan
- Kuten hallituksen esityksessä todetaan, keskimääräisten valmisteverotasojen nousu on ollut vähäisempää kuin tuotekohtainen polttoaineverojen kasvu
- SKAL huomauttaa, että seurattaessa dieselin keskimääräisen veron muutosta ei seuranta kohdistu laadultaan samanlaisena pysyvän tuotteen verotuksen seurantaan.
- Bio-osuuksien kasvaessa keskimääräinen vero pienenee, mutta toisaalta kalliimman biokomponentin hintavaikutus näkyy tuotteen loppuhinnassa
- Keskimääräisen ja tiettyyn vuoteen deflatoidun verotason kuvaaminen ei kerro yksin verotason reaaliarvon muutoksesta, vaan myös muutoksessa verotetun tuotteen laadussa.
- SKAL esittää, että tämä ilmiö tuodaan ilmi hallituksen esityksen perusteluosiossa.

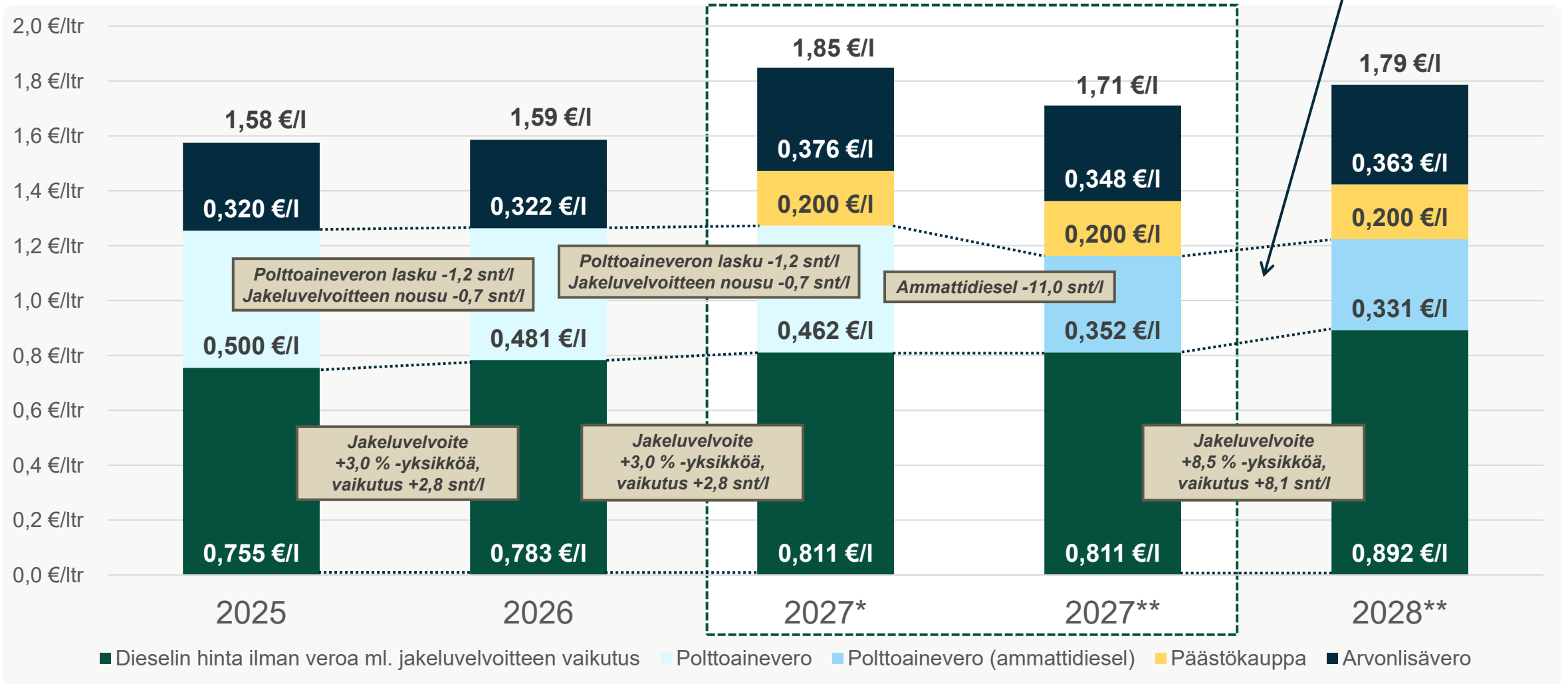
Hallituksen esityksen arviointia

- Hallituksen esityksessä todetaan, että *vuoden 2028 ETS2-futuureilla on käyty kauppaa toukokuussa 2025 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.*
- SKAL huomauttaa, että tämä päästökaupan tämän hetken kaupankäyntihintoihin perustuva hintavaikutus on huomattavan suuri, ja se on noin 50 prosenttia suurempi kuin komission arvio päästökauppaa valmisteltaessa.
- Tämä korostaa tarvetta kansallisille polttoaineveron alennuksien ja ammattidieselin kaltaisille ratkaisuille.

Hallituksen esityksen arviointia

- Kuten on todettu, esityksessä ehdotetaan liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron määrän laskentaperusteena olevaa hiilidioksiditonnin arvon alentamista 2026 vuonna 62 eurosta 56,8 euroon ja vuonna 2027 edelleen 51,3 euroon.
- Kun tämän hiilidioksidiveron päälle vuonna 2027 tulee ETS2-päästökaupan päästöoikeuden hinta, tällä hetkellä 80 euroa tonnilta, olisi hiilidioksidiveron ja päästökaupan yhteismäärä noin 130 euroa hiilidioksiditonnilta.
- Päästöohjauksen määrä on siis lausuntopyynnön kohteena olevien veronalennusten jälkeenkin huomattavan suuri.
- SKAL haluaa nostaa esiin, että esitetystä polttoaineveron alentamisesta huolimatta dieselöljyn hinta Suomessa on nousemassa poliittisten päätösten vuoksi vuosina 2026 ja 2027.
- Jakeluvelvoitteen kiristyminen ja liikennepolttoaineiden päästökaupan käynnistyminen vuonna 2027 ovat nostamassa dieselin hintaa SKALin arvion mukaan 27 sentillä per litra, vaikka huomioon otetaan myös nyt ehdotettu polttoaineveron alennus.
- **Tästä syystä on ensiarvoisen tärkeää, että hallituksen linjaamalla tavalla vuoden 2027 alusta Suomessa otetaan käyttöön ammattidiesel.**

Dieselin hinta ja poliittiset päätökset 2025 – 2028, ceteris paribus



SKALin kanta ehdotukseen

- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry kannattaa ehdotettua polttoaineveron alentamista.
- Alennus pienentää Suomen logistista takamatkaa Euroopan markkinoihin ja on siten Suomen taloudellista toimeliaisuutta tukeva muutos.
- SKALin arvion mukaan esityksellä ei maanteiden tavaraliikenteen osalta ole päästöjä lisäävää vaikutusta.



KIITOS!

skal.fi
@SKALry

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL
Nuijamiestentie 7, 00400 Helsinki
Puh. (09) 478 999



SKAL

10/14/2025

SKAL SYYSKIERROS 2024

10

