

Valtiovarainvaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta (HE 132/2025 vp): Asia on saapunut valtiovarainvaliokuntaan mietinnön antamista varten.

Jaostovalmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan verojaostossa.

Asiantuntijat

Verojaosto on kuullut:

- hallitusneuvos Merja Sandell, valtiovarainministeriö
- finanssiasiantuntija Jussi Kiviluoto, valtiovarainministeriö
- liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- teollisuusneuvos Pekka Grönlund, työ- ja elinkeinoministeriö
- ympäristöneuvos Magnus Cederlöf, ympäristöministeriö
- johtava asiantuntija Anne Kaleva, Verohallinto
- johtava analyytikko Asta Hinds, Autoalan Keskusliitto ry
- edunvalvontajohtaja Ari Herrala, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- ekonomisti Janne Kalluinen, Veronmaksajain Keskusliitto ry

Verojaosto on saanut kirjallisen lausunnon:

- Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT
- Suomen ilmastopaneeli
- Autoliitto ry
- Autotuoajat ja -teollisuus ry
- Elinkeinoelämän keskusliitto ry
- Keskuskauppakamari
- Koneyrittäjät ry
- Kuluttajaliitto ry
- Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
- Suomen luonnonsuojeluliitto ry

Valiokunnan mietintö VaVM 14/2025 vp

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain 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.

Ehdotetuilla muutoksilla toteutettaisiin pääministeri Orpon hallituksen hallitusohjelmaan kirjattu liikennepolttoaineiden valmisteveron alennus, jolla vahvistetaan kotitalouksien ostovoimaa.

Ehdotetut muutokset laskisivat valtion energiaverotuloja noin 50 miljoonaa euroa vuoden 2026 tasolla ja 96 miljoonalla eurolla vuoden 2027 tasolla.

Esitys liittyy valtion vuoden 2026 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2026.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Valiokunta puoltaa esityksen hyväksymistä muuttamattomana.

Hallituksen esityksestä ilmenevien seikkojen ja saadun selvityksen perusteella valiokunta pitää ehdotettua muutoksia tarpeellisina ja tarkoituksenmukaisina. Veronalennuksen tavoitteena on vahvistaa kotitalouksien ostovoimaa keventämällä liikkumisen verotusta. Polttoaineiden alennuksella on myös logistiikan kustannuksia alentava vaikutus.

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman mukaan kotitalouksien ostovoimaa vahvistetaan keventämällä työn ja liikkumisen verotusta. Esityksellä toteutetaan hallitusohjelman veropolitiikan linjaa koskevan liitteen C mukainen liikennepolttoaineiden hiilidioksidiverokomponentin keventäminen yhteensä 100 miljoonalla eurolla vuosina 2026 ja 2027.

Esityksen mukaan liikennepolttoaineiden veronalennus vuoden 2026 alusta vähentää valtion valmisteverotuloja vuoden 2026 tasolla noin 50 miljoonaa euroa. Vuoden 2026 budjettitalouden mukaisten valmisteverotulojen arvioidaan laskevan noin 42 miljoonalla eurolla, mitä selittää valmisteverojen tilitysten ajoittuminen. Vuoden 2027 alusta toteutettava veronalennus vähentää valmisteverotuloja noin 50 miljoonaa euroa vuoden 2027 tasolla. Yhteensä muutokset alentavat valmisteverotuloja vuoden 2027 tasossa noin 96 miljoonaa euroa eli noin neljä prosenttia. Ennustetun polttoaineiden kulutuksen pienentymisen ja uusiutuvien polttoaineiden osuuden kasvun vuoksi muutokset alentavat esityksen mukaan valmisteverotuloja noin 80 miljoonaa euroa vuoden 2029 tasolla.

Valiokunnan mietintö VaVM 14/2025 vp

Yhteensä veronalennukset olisivat vuoden 2027 tasossa bensiinille ja sitä korvaaville tuotteille yhteensä keskimäärin noin 2,7 senttiä litralta ja dieselille ja sitä korvaaville polttoaineille yhteensä keskimäärin 2,4 senttiä litralta. Veromuutoksen voidaan nähdä etukäteen kompensoivan vuonna 2028 voimaan tulevan liikenteen päästökaupan polttoaineen hintaa nostavaa vaikutusta.

Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa moni on lähtökohtaisesti kannattanut polttoaineverotuksen alentamista, joskin on esitetty myös, että veronalennus tulee kohdistaa energiasisältökomponenttiin hiilidioksidikomponentin sijaan. Toisaalta polttoaineveron alennuksen on nähty lisäävän polttoaineiden kulutusta ja heikentävän kannustimia siirtyä sähköautoiluun ja siten nostavan liikenteen ja taakanjakosektorin päästöjä vaikeuttaen liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Lisäksi on esitetty, että kotitalouksien ostovoimaan voitaisiin vaikuttaa tehokkaammin muulla tavoin. Kuulemisessa on myös esitetty, että polttoaineverotuksen alentamisen päästövaikutus voi hintajouston takia olla hallituksen esityksessä esitettyä suurempi.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS

Valtiovarainvaliokunnan päätösehdotus:

Eduskunta hyväksyy muuttamattomana hallituksen esitykseen HE 132/2025 vp sisältyvän lakiehdotuksen.

Valiokunnan mietintö VaVM 14/2025 vp

Helsingissä 7.11.2025

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Markus Lohi kesk
varapuheenjohtaja Saara Hyrkkö vihr
jäsen Otto Andersson r
jäsen Markku Eestilä kok
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Janne Heikkinen kok
jäsen Timo Heinonen kok
jäsen Marko Kilpi kok
jäsen Jari Koskela ps
jäsen Mika Lintilä kesk
jäsen Minna Reijonen ps
jäsen Jari Ronkainen ps
jäsen Joona Räsänen sd
jäsen Hanna Sarkkinen vas
jäsen Sari Sarkomaa kok
jäsen Sami Savio ps
jäsen Ville Valkonen kok
jäsen Pia Viitanen sd
jäsen Ville Vähämäki ps
varajäsen Riitta Kaarisalo sd
varajäsen Saku Nikkanen sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Tarja Järvinen

Valiokunnan mietintö VaVM 14/2025 vp
Vastalause 1

Vastalause 1 /sd

Perustelut

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain 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.

Ehdotetut muutokset laskisivat valtion energiaverotuloja noin 50 miljoonaa euroa vuoden 2026 tasolla ja 96 miljoonalla eurolla vuoden 2027 tasolla.

Liikennepolttoaineiden nimellisten valmisteverotasojen noususta huolimatta bensiinin reaalin valmisteverotaso on laskenut selvästi vuodesta 2010, sillä kuluttajahinnat ja kotitalouksien tulot ovat nousseet keskimääräistä valmisteverotasoja enemmän.

Emme kannata esitystä. Esitys heikentää vakavasti alijäämäisenä julkista taloutta sekä vaikeuttaa ilmastotavoitteisiin pääsemistä tilanteessa, jossa taakanjakosektorin päästöt ovat lisääntyneet useilla hallituksen toimilla mm. jakeluvelvoitteen alentamisen vuoksi. Tämän tyyppiset veronalennukset kohdistuvat myös epätarkoituksenmukaisesti, ja arvioitu alenema pumppuhintoihin on pieni, kun taas fiskaalinen vaikutus valtion verotuloihin merkittävä.

Ihmisten ostovoimaa on perustellumpaa tukea muilla tavoin esimerkiksi tukemalla joukkoliikennettä, laajentamalla työmatkavähennystä tai kohdistamalla ansiotuloveron alennus kokonaisuudessaan pieni- ja keskituloisille. Näillä toimenpiteillä myös autoa käyttävä suomalainen hyötyisi enemmän, kuin mitä hallituksen esityksen hyöty tulee olemaan.

Liikennepolttoaineen valmisteveron muutokset eivät siis ole paras tapa alentaa kansalaisten arjen kustannuksia koska alennukset kohdentuvat epätarkoituksenmukaisesti eri tuloryhmiin.

Lisäksi ilman kompensoivia päästövähennystoimenpiteitä liikennepolttoaineiden valmisteveron alennuksesta aiheutuva taakanjakosektorin päästöjen nousu voisi lisätä valtion menoja taakanjakosektorin päästöyksiköiden hankinnan takia tai vähentää päästöyksiköiden myynnistä saatavia tuloja. Lisäksi riskinä on RFF-rahojen palauttaminen, mikäli Suomi ei pyri edistämään fossiilittoman tiekartan toimenpiteitä, mikä on rahoituksen ehtona.

Liikenteen verotukseen tarvitaan kokonaisvaltainen uudistus, jossa huomioidaan eri tuloryhmät ja erilaisilla alueilla asuvat ihmiset liikkumistarpeineen sekä ajoneuvokannan muuttuminen sähköiseksi sekä valtiontaloudelliset- että ilmastovaikutukset. Polttomoottoriautoilun kustannukset tulevat vuoteen 2030 mennessä kasvamaan huomattavasti tieliikenteen päästökaupan ja kotimaisen jakeluvelvoitteen nousun myötä.

Valiokunnan mietintö VaVM 14/2025 vp
Vastalause 1

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että lakiehdotus hylätään.

Helsingissä 7.11.2025

Joona Räsänen sd
Seppo Eskelinen sd
Pia Viitanen sd
Saku Nikkanen sd

Valiokunnan mietintö VaVM 14/2025 vp
Vastalause 1

Vastalause 2 /vihr, vas

Perustelut

Hallituksen esityksessä HE 132/2025 vp ehdotetaan muutettavaksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen verotaulukkoa siten, että liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron määrän laskentaperusteena olevaa hiilidioksiditonin 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. Veronalennus laskisi valtion verotuloja 96 miljoonalla eurolla vuoden 2027 tasolla.

Liikenne on Suomessa merkittävä päästölähde, eivätkä liikenteen päästöt ole viime vuosien aikana merkittävästi laskeneet. Vuoden 2024 pikaennakkotietojen mukaan liikenteen päästöt olivat vuonna 2024 9,7 Mt CO₂ ekvivalenttia. Suomen hiilineutraaliustavoite vuodelle 2035 edellyttää, että liikenteen päästöt lasketaan noin 3—3,5 Mt CO₂ ekvivalenttiin vuoteen 2035 mennessä.

Suomi on myös sitoutunut puolittamaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Tavoite päästöjen puolittamisesta (ns. Fossiilittoman liikenteen tiekartta) on viety osaksi Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelma. 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 miljoonan euron tulonmenetys RRF-rahoituksessa.

Orpon hallituksen päätöksillä liikenteen päästötavoitteet karkaavat yhä kauemmas. Orpon hallitus on höllentänyt jakeluvuoroituksen tasoa, kasvattanut sähköautojen verotusta, korottanut joukkoliikenteen verotusta sekä leikannut joukkoliikenteen tukia, leikannut kävelyn ja pyöräilyn edistämistä sekä jo aiemmin laskenut fossiilisten tuontipolttoaineiden verotusta. Nyt esitetty nestemäisten polttoaineiden valmisteveron lisäkevennys on jälleen uusi askel väärään suuntaan.

Energiaverotus on tehokkaimpia ja keskeisimpiä päästöohjauskeinoja liikennesektorilla. Esityksen mukainen veronalennus ei ole siis linjassa Suomen päästövähennystavoitteiden kanssa, sillä se tulee toteutuessaan kasvattamaan polttoaineiden kulutusta ja lisäämään tieliikenteen päästöjä. Samalla se lisää Suomen riippuvuutta epävakasta ja epädemokraattisista fossiilisten polttoaineiden tuottajavaltiosta.

Polttoaineiden verotus ei ole reaalisesti viime vuosina kiristynyt, mikä erikseen korostaa hallituksen esityksen ongelmallisuutta. Edelliset hallitukset ovat tehneet polttoaineiden valmisteveroon nimelliskorotuksia verotuksen reaalisen tason heikkenemisen ehkäisemiseksi. Orpon hallituksen esitys poikkeaa maamme energiaverotuksen pitkistä linjasta ja vesittää liikennesektorin keskeisimmän päästöjä vähentävän ohjausmekanismin toimintaa.

Valiokunnan mietintö VaVM 14/2025 vp
Vastalause 1

Veronalennus on perusteeton myös julkisen talouden näkökulmasta. Suomen talouteen kohdistuu tulevinä vuosina merkittäviä sopeutuspaineita. Tässä tilanteessa hallituksen päätös keventää fossiilisten tuontipolttoaineiden verotusta hallituskauden aikana yhteensä neljännesmiljardilla on kestämaton. Päästöjen nousu voi myös lisätä valtion menoja taakanjakosektorin päästöyksiköiden hankinnan takia tai vähentää päästöyksiköiden myynnistä saatavia tuloja.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että lakiehdotus hylätään,

että hyväksytään yksi lausuma.(Vastalauseen lausumaehdotus)

Vastalauseen lausumaehdotus

Eduskunta edellyttää, että hallitus antaa eduskunnalle tarvittavat esitykset energiaverojen sitomiseksi kuluttajahintaindeksiin.

Helsingissä 7.11.2025

Saara Hyrkkö vihr
Hanna Sarkkinen vas