

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta	3
1.2 Valmistelu	3
2 Nykytila ja sen arviointi	3
2.1 Lainsäädäntö	3
2.2 Nykytilan arviointi	6
3 Tavoitteet	10
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	10
4.1 Ehdotukset	10
4.2 Pääasialliset vaikutukset	10
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	14
6 Lausuntopalaute	15
7 Voimaantulo	16
8 Suhde talousarvioesitykseen	16
LAKIEHDOTUS	17
Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta ..	17
LIITE	18
LIITE	22
RINNAKKAISTEKSTI	22
Laki nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta ..	22

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman (Valtioneuvoston julkaisuja 2023:58) mukaan kotitalouksien ostovoimaa vahvistetaan keventämällä työn ja liikkumisen verotusta. Tällä hallituksen esityksellä toteutettaisiin hallitusohjelman veropolitiikan linjaa koskevan liitteen C mukainen liikennepolttoaineiden hiilidioksidiverokomponentin keventäminen yhteensä 100 miljoonalla eurolla vuosina 2026 ja 2027.

1.2 Valmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainministeriössä.

Esitys oli lausuntopalvelussa lausuntokierroksella 3.–22.9.2025. Esityksen kiireellisyyden takia on jouduttu poikkeamaan säädösvalmistelun kuulemisohjeista liittyen lausuntoajan pituuteen. Samasta syystä esitysluonnos ei ehtinyt lainsäädännön arviointineuvoston arvioitavaksi.

Lausuntoa pyydettiin esityksen kannalta keskeisiltä ministeriöiltä, viranomaisilta, elinkeinoelämältä, tutkimuslaitoksilta ja muilta sidosryhmiltä, yhteensä 35 taholta. Lausuntopyyntö julkaistiin myös valtiovarainministeriön julkisella verkkosivulla.

Lausuntopyyntö, lausuntotiivistelmä ja saadut lausunnot ovat nähtävillä julkisessa palvelussa osoitteessa [https://valtioneuvosto.fi/hankkeet/tunnuksella VM039:00/2024](https://valtioneuvosto.fi/hankkeet/tunnuksella/VM039:00/2024).

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Lainsäädäntö

Liikennepolttoaineiden valmistevero

Nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1472/1994), jäljempänä *polttoaineverolaki*, mukaan liikennepolttoaineiden litrapohjainen valmistevero koostuu polttoaineen energiasisältöön eli lämpöarvoon perustuvasta energiasisältöverosta ja polttoaineen elinkaaripäästöön perustuvasta hiilidioksidiverosta. Energiasisältöveron määrä on 0,01681 euroa megajoulelta ja hiilidioksidiveron määrä 62 euroa hiilidioksiditonnilta. Polttoaineverolain liitteen verotaulukossa verojen määrä on selvyiden vuoksi muunnettu verotettavaan yksikköön polttoainekohtaisesti. Esimerkiksi fossiilisen bensiinin energiasisältövero on 53,79 ja hiilidioksidivero 17,30 senttiä litralta.

Lähtökohtaisesti kaikilla fossiilisilla ja bioperäisillä liikennepolttoaineilla tulisi olla sama, bensiinin verotasoon sidottu energiasisältövero. Pääosin hyötyliikenteen kuluttaman fossiilisen ja bioperäisen dieselöljyn energiasisältöveron taso ei kuitenkaan ole yhtä korkea kuin pääosin henkilöautoliikenteessä käytettävän moottoribensiinin ja sitä korvaavien bioperäisten polttoaineiden. Dieselöljyn lievemällä verotuksella on haluttu alentaa muun muassa kuorma-autoliikenteen ja sitä kautta vientiteollisuuden sekä linja-autoliikenteen kustannuksia. Tämä on toteutettu siten, että dieselöljyn ja sitä korvaavien polttoaineiden energiasisällölle annettua veroa on alennettu noin 0,0072085 eurolla megajoulelta, joka tarkoittaa esimerkiksi fossiiliselle dieselöljylle litraa kohti 25,95 sentin suuruista veronalennusta veroperusteen edellyttämään

tasoon. Verotaulukossa ilmoitettuna fossiilisen dieselöljyn energiasisältövero on 34,57 senttiä litralta ja hiilidioksidivero 19,78 senttiä litralta. Koska dieselöljyn energiasisältövero on matalampi kuin veron ympäristöperusteet edellyttäisivät eikä dieselhenkilöautojen suosimiselle ole ympäristö- eikä muitakaan perusteita, dieselkäyttöisistä henkilöautoista kannetaan ajoneuvoveron käyttövoimaveroa, jolla tasapainotetaan bensiinin ja dieselöljyn erilaisesta verokohtelusta aiheutuvia kustannuseroja autoilijoille keskimääräisellä vuotuisella ajosuoritteella sekä varmistetaan EU:n valtioneuvoston päätöksessä edellytetty vaatimus neutraalista energiaverotuksesta.

Koska myös bioperäisten bensiini- ja diesellaatujen energiasisältövero määräytyy niiden lämpöarvon perusteella, niiden litra-perusteinen energiasisältövero on vastaavia fossiilisia polttoaineita matalampi.

Kestävyysskriteerit täyttävien uusiutuvien polttoaineiden hiilidioksidiveroa on alennettu suhteessa vastaavan fossiilisen polttoaineen verotukseen, koska niillä katsotaan saavutettavan elinkaarenaikaista hiilidioksidipäästön vähenemää verrattuna vastaaviin fossiilisiin polttoaineisiin. Uusiutuvien polttoaineiden kestävyyskriteereistä ja kestävyys osoittamisesta säädetään kansallisesti biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetussa laissa (393/2013), jäljempänä *kestävyyslaki*. Kestävyyslain määritelmät polttoaineiden kestävyydelle perustuvat uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2018/2001 asetettuihin kestävyyskriteereihin. Direktiivissä annetaan oletusarvoja siitä, millaisia elinkaarenaikaisia kasvihuonekaasupäästövähennyksiä uusiutuvilla polttoaineilla voidaan saavuttaa suhteessa fossiilisten polttoaineiden elinkaarenaikaisiin kasvihuonekaasupäästöihin.

Sekä fossiilisista että uusiutuvista liikennepolttoaineista kannetaan valmisteverotuksen yhteydessä huoltovarmuusmaksua, joka tuloutetaan valtion talousarvion ulkopuoliseen rahastoon.

Valtaosa Suomen markkinoilla olevista polttoaineista on useiden eri komponenttien seos, jonka kustakin komponentista kannetaan veroa verotaulukon mukaisesti. Markkinoilla on myös korkeaseoksisia biopolttoaineita, jotka on valmistettu pelkästään uusiutuvista raaka-aineista. Jokaisesta markkinoille saatettavasta polttoainelitrasta on kuitenkin kannettava veroa vähintään EU-lainsäädännössä edellytetty vähimmäismäärä. Siten jos markkinoille saatettavan yksittäisen polttoainekomponentin tai useamman polttoainekomponentin muodostaman polttoaineseoksen verotaulukon mukaisesti laskettu vero jää EU:n edellyttämän vähimmäistason alapuolelle, polttoaineesta on kannettava veroa vähimmäistason mukainen määrä. Esimerkiksi korkeaseoksena (100 prosenttinen) biopolttoaineena myytävän parafiinisen T-luokan eli jätteistä, tähteistä, syötäväksi kelpaamattomasta selluloosa-aineksesta tai lignoselluloosasta valmistetun biodieselin vero on verotaulukon tuoteryhmän 57 mukaan 33,00 senttiä litralta, joka on energiaverodirektiivissä säädetty vähimmäisverotaso kaikille diesellaatuksille polttoaineille.

Energiaverodirektiivi

Polttoaineiden verotus on yhdenmukaistettu energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta annetussa neuvoston direktiivissä 2003/96/EY, jäljempänä *energiaverodirektiivi*. Energiaverodirektiivissä tarkoitettuja energiatuotteita ovat muun muassa moottoribensiini, dieselöljy, biopolttonesteet, kevyt ja raskas polttoöljy, maakaasu, kivihiili ja sähkö. Euroopan komissio on heinäkuussa 2021 antanut ehdotuksen neuvoston direktiiviksi energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan unionin kehyksen uudistamisesta

(uudelleenlaadittu) KOM (2021) 563 lopullinen.¹ Ehdotusta sekä sen sisältöä käsitellään asiaa koskevissa valtioneuvoston kirjelmissä eduskunnalle (U 56/2021 vp² ja UJ 23/2024 vp³). Direktiiviuudistusta koskevat neuvottelut ovat edelleen kesken.

Energiaverodirektiivin mukaan kulutukseen luovutettavista energiatuotteista on kannettava vähimmäisvero, jonka jäsenvaltio voi halutessaan ylittää. Energiaverodirektiivissä säädetään myös verotuksen rakenteesta, minkä lisäksi direktiivin mukaan on mahdollista myöntää veronalennus esimerkiksi polttoaineille, jotka ovat ympäristöominaisuuksiltaan parempia kuin markkinoilla olevat muut tuotteet tai polttoaineille, joita käytetään erikseen säädetyissä erityistarkoituksissa, kuten teollisuudessa tai maataloudessa. Alennuksen myöntämisen edellytyksenä on, että alennukseen oikeutetun tuotteen laatua tai käyttöä valvotaan niin, että veroviranomainen voi varmistua veronalennuksen edellytysten täyttymisestä.

Energiaverodirektiivin mukaan myös erilaiset bioperäiset polttoaineet, kuten alkoholit ja rasvat, on verotettava samojen perusteiden mukaan kuin esimerkiksi fossiilinen moottoribensiini, dieselöljy tai kevyt polttoöljy. Direktiivin mukaan on mahdollista tietyin edellytyksin myöntää verottomuus tai veronalennus bioperäisille polttoaineille. Veronalennus voi koskea vain sitä osaa polttoaineesta tai polttoaineseoksesta, joka on kokonaan bioperäistä. Jos kysymyksessä on polttoaineseos, joka muodostuu biokomponentista ja fossiilisesta polttoaineesta, fossiilisen polttoaineen osuudesta on suoritettava normaali bensiinin tai dieselöljyn vero.

Jakeluvélvoite

Uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007), jäljempänä *jakeluvélvoitelaki*, mukaan jakeluvélvoitteen tarkoituksena on edistää uusiutuvien polttoaineiden ja uusiutuvan liikennesähkön käyttöä moottoribensiinin, dieselöljyn ja maakaasun korvaamiseksi liikenteessä. Jakeluvélvoitelain mukaan uusiutuvien polttoaineiden ja uusiutuvan liikennesähkön energiasisällön osuus polttoainejakelijan kulutukseen luovuttamien liikennepolttoaineiden ja liikennesähkön energiasisällön kokonaismäärästä tulee olla vähintään 16,5 prosenttia vuonna 2025, 19,5 prosenttia vuonna 2026, 22,5 prosenttia vuonna 2027 ja 31 prosenttia vuonna 2028, josta se nousee asteittain 34 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Kehittyneille uusiutuville polttoaineille on säädetty asteittain nouseva lisävelvoite. Osaa polttoainejakelijoita koskee myös muuta kuin biologista alkuperää oleville uusiutuville polttoaineille säädetty oma asteittain nouseva vähimmäisosuusvelvoite. Lisävelvoitetta ja vähimmäisosuusvelvoitetta saa lisäksi täyttää rajoitetusti myös muuta kuin biologista alkuperää olevalla uusiutuvalla polttoaineella, jota käytetään välituotteena (*välituotevety*) Suomessa sijaitsevalla jalostamolla perinteisten liikenteen polttoaineiden tai biopolttoaineiden tuotantoon. Jakeluvélvoitelaisissa on lisäksi säädetty joustomekanismista, jonka puitteissa polttoainejakelija voi täyttää jakeluvélvoitetta rahoittamalla Suomessa toteutettavia muita vaihtoehtoisia päästövähennystoimia. Jakeluvélvoitteen täyttämättä jättämisestä on säädetty seuraamusmaksu.

Polttoaineiden jakelun päästökauppa

¹ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:1b01af2a-e558-11eb-a1a5-01aa75ed71a1.0005.02/DOC_1&format=PDF

² https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sivut/U_56+2021.aspx

³ https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Documents/UJ_23+2024.pdf

Polttoaineiden jakelun päästökaupasta säädetään päästökauppadirektiivissä (2003/87/EY). Päivitettyssä päästökauppadirektiivissä (EU) 2023/959 perustetaan uusi fossiilisen polttoaineen jakelua koskeva päästökauppa, joka kattaa muun muassa tieliikenteen fossiiliset polttoaineet. Tämä direktiivi on täytäntöönpantu Suomessa fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta annetulla lailla (1066/2024), joka tuli voimaan 1.1.2025. Lain mukaan valmisteverotuksessa verovelvollisen polttoaineiden kulutukseen luovuttajan, laissa säännelty yhteisö, on vuodesta 2025 lähtien haettava Energiavirastolta hyväksyntä päästöjen tarkkailusuunnitelmalle sekä päästölupa. Säännellyn yhteisön tulee tarkkailla päästöjä suunnitelman mukaisesti ja raportoida ne vuosittain Energiavirastolle. Vuodesta 2027 alkaen säännellyn yhteisön tulee hankkia ja palauttaa vuosittain se määrä päästöoikeuksia, joka vastaa edellisen vuoden aikana jaeltujen fossiilisten polttoaineiden päästöjä. Käytännössä päästöoikeuksia palautetaan ensimmäisen kerran keväällä 2028.

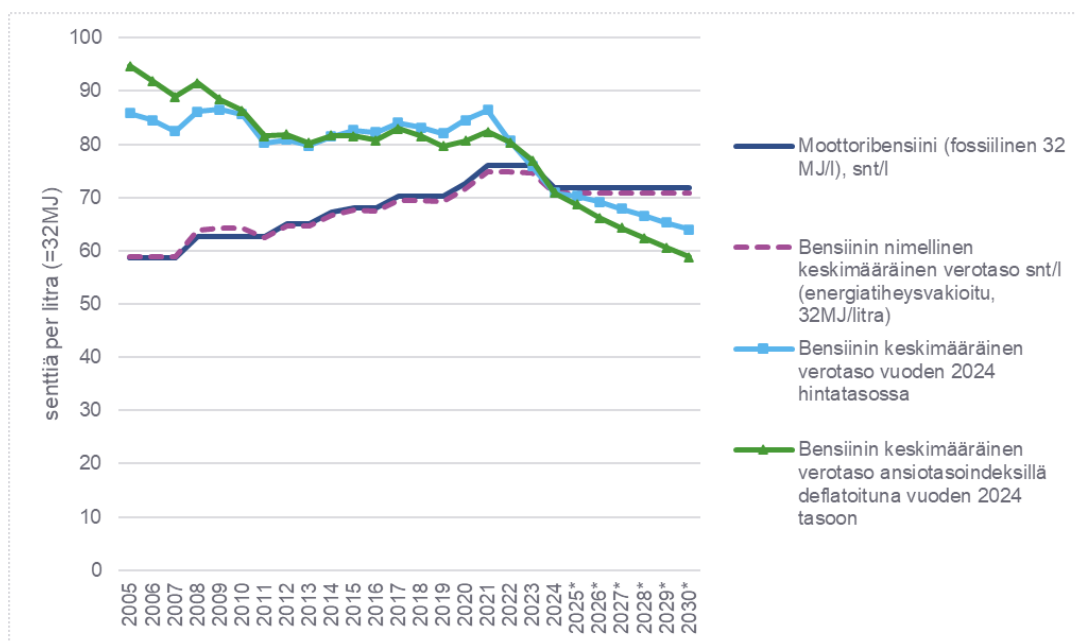
2.2 Nykytilan arviointi

Liikenteen polttoaineiden verotasojen kehitys

Liikennepolttoaineiden nimellisiä valmisteverotasoja on viimeksi muutettu vuonna 2024, jolloin verotasoja alennettiin uusiutuvien polttoaineiden jakeluvetoitason noston aiheuttaman hinnannousun kompensoimiseksi pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman mukaisesti. Sitä aikaisemmat verotasomuutokset ovat olleet veronkorotuksia. Vuoden 2011 energiaverouudistuksen jälkeen fossiilisen bensiinin valmisteverotaso on noussut yhteensä 6,73 senttiä litralta 71,77 senttiin litralta ja perinteisen fossiilisen dieselöljyn valmisteverotaso on noussut 7,75 senttiä litralta 54,70 senttiin litralta. Tämän lisäksi parafiinisen dieselin verotuki poistettiin asteittain vuosien 2021–2023 aikana, mikä nosti parafiinisen dieselin verotasoa viisi senttiä litralta ja dieselin keskimääräistä verotasoa noin neljä senttiä litralta.

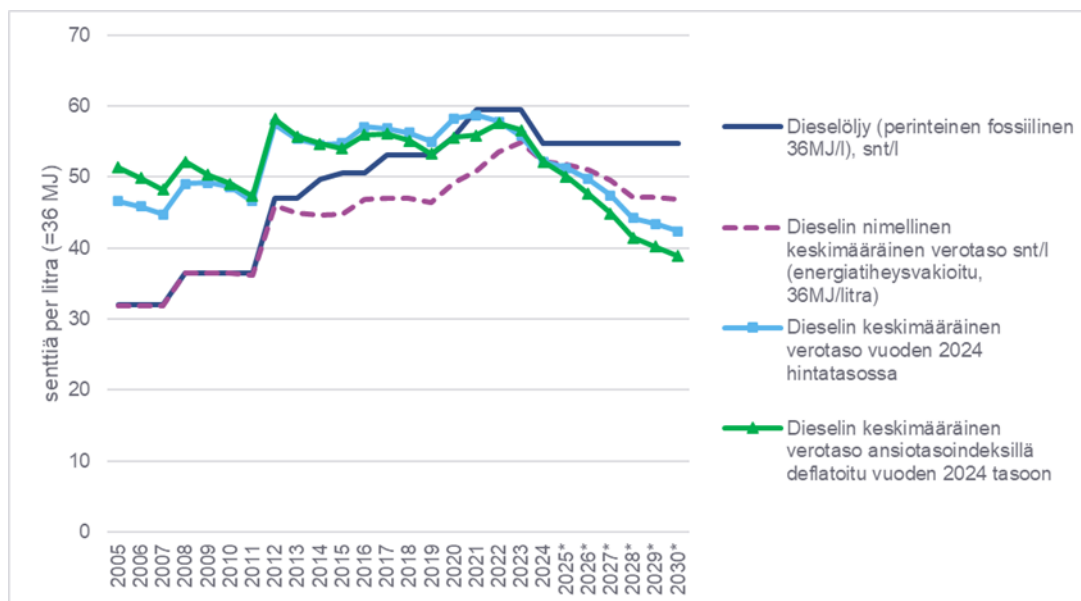
Polttoaineiden keskimääräiset valmisteverotat ovat nousseet kuitenkin tätä vähemmän, sillä niitä ovat alentaneet kevyemmin verotettujen biopolttoaineiden osuuden kasvu polttoaineiden veropohjassa vuoden 2011 energiaverouudistuksen jälkeen. Tämä kehitys on näkynyt erityisesti dieselöljyn keskimääräisessä nimellisessä verotasossa, joka on noussut energiaverouudistuksen jälkeisestä tasosta noin 5,8 senttiä litralta.

Kuten kuvasta 1 näkyy, liikennepolttoaineiden nimellisten valmisteverotasojen noususta huolimatta bensiinin reaalin valmisteverotaso on laskenut selvästi vuodesta 2010, sillä kuluttajahinnat ja kotitalouksien tulot ovat nousseet keskimääräistä valmisteverotasoa enemmän. Vuonna 2024 bensiinin reaalin valmisteverotaso oli vuoden 2024 hinnoin noin 15 senttiä litralta matalampi ja ansiotasoindeksillä deflatoituna noin 15 senttiä matalampi kuin vuonna 2010. Nykylain mukaan bensiinin verotaso laskisi vuoteen 2030 mennessä kuluttajahinta- ja ansiotasoindeksiennusteella korjattuna noin 7 senttiä litralta.



Kuva 1. Bensiinin verotason kehitys. Lähde: Tilastokeskus, VM.

Kuvassa 2 on esitetty dieselin verotason kehitys. Dieselin keskimääräinen verotaso on yleinen hinta- tai ansiotasokehitys huomioiden suunnilleen vuosien 2008–2010 tasolla. Kuvasta voidaan todeta, että sekä dieselikäyttöisten henkilö- että kuorma-autojen verotus on kokonaisuutena tällä hetkellä reaalisesti kevyempää kuin vuonna 2012. Ero myöskään tätä aiempaan ei ole merkittävä, sillä vuonna 2012 toteutunut energiaverouudistukseen liittynyt litraperusteisen veron korotus kompensoitiin 7,9 sentin osalta henkilöautojen käyttäjille käyttövoimaveroa alentaen, kun taas kuorma-autoihin kohdistui sekä käyttövoimaveron alennus että työnantajien kelamaksun poisto. Nykylain mukaan dieselin keskimääräinen verotaso laskisi vuoteen 2030 mennessä kuluttajahinta- ja ansiotasoindeksiennusteella korjattuna noin 10 senttiä litralta. Keskimääräistä verotasojen alenemaa selittää osaltaan kevyemmin verotettujen uusiutuvien polttoaineiden osuuden kasvu jakeluvelvoitteen noustessa vuoteen 2030 mennessä.

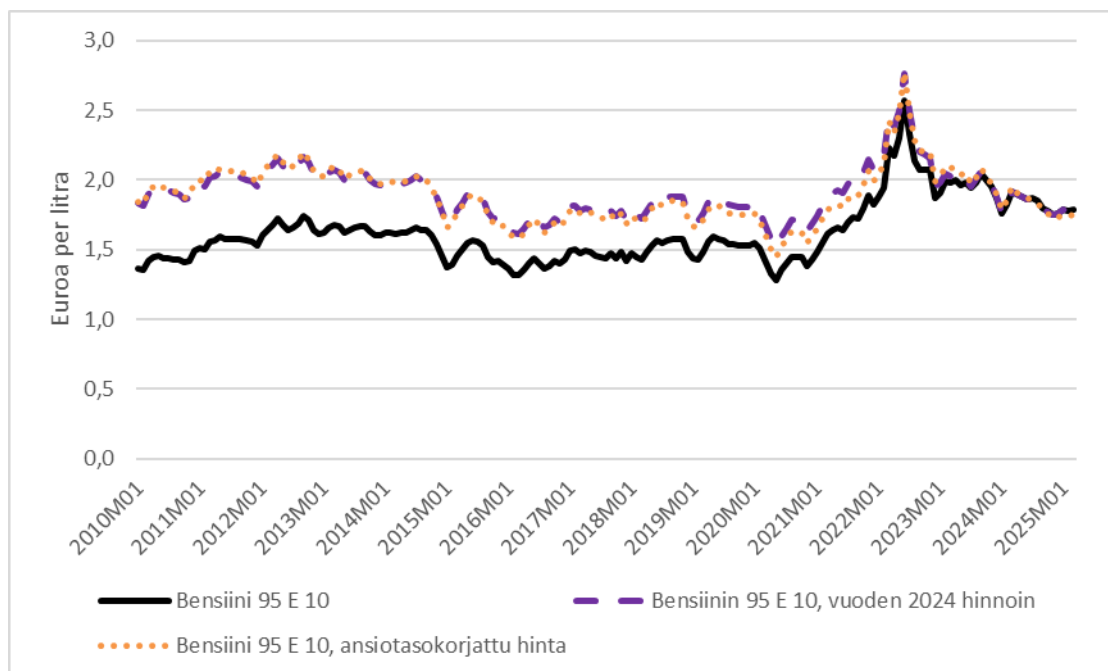


Kuva 2. Dieselin verotason kehitys. Lähde: Tilastokeskus, VM.

Polttoaineiden hinnat

Tilastokeskuksen kuluttajahintaindeksin mukaan bensiinin kuluttajahinta oli alkuvuonna 2025 keskimäärin 1,79 euroa litralta, joka on noin 0,06 euroa matalampi kuin vuosi sitten ja 0,22 euroa korkeampi kuin alkuvuonna 2021. Dieselöljyn kuluttajahinta oli alkuvuonna 2025 noin 1,78 euroa litralta, joka on 0,11 euroa matalampi kuin vuosi sitten ja 0,32 euroa korkeampi kuin alkuvuonna 2021. Kuten kuvasta 3 näkyy, vuosien 2015–2021 keskiarvoon verrattuna bensiinin litrahinta oli alkuvuonna 2025 nimellisesti noin 0,29 euroa korkeammalla, mutta noin vuosien 2015–2021 keskimääräisellä tasolla, kun hintaa tarkastellaan kuluttajahintaindeksillä tai ansiotasoindeksillä korjattuna. Vuoden 2022 aikana polttoaineiden hinnat nousivat erityisesti raakaöljyn hinnan ja jalostusmarginaalien noustessa Venäjän aloittaman hyökkäyssodan seurauksena. Raakaöljyn hinta on laskenut merkittävästi vuoden 2022 huippulukemista ja viimeiset vuodet raakaöljyn barrelihinta on ollut noin 70–90 dollaria. Maaliskuussa 2025 raakaöljyn barrelihinta laski noin 65 dollariin. Myös bensiinin ja dieselöljyn jalostusmarginaalit ovat laskeneet vuoden 2022 huippulukemista, mutta etenkin dieselin jalostusmarginaali on ollut viime vuosina edelleen vuoden 2019 tasoa korkeampi.

Polttoaineiden nimellisiin kuluttajahintoihin on viime vuosina vaikuttanut valmisteveromuutosten, raakaöljyn dollarihinnan, valuuttakurssimuutosten ja jalostusmarginaalien lisäksi muutokset uusiutuvien polttoaineiden jakeluveloitteissa sekä uusiutuvien polttoaineiden hintakehitys fossiilisiin polttoaineisiin nähden. Jakeluveloitetasojen vuosina 2025–2027 tapahtuvan asteittaisen nousun arvioitu keskimääräinen hintavaikutus vuosille 2024–2027 kompensoitiin alentamalla liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveroa vuoden 2024 alusta. Alennus on pysyvä.



Kuva 3. Bensiinin kuluttajahinta nimellisesti sekä kuluttajahintaindeksillä ja ansiotasoindeksillä deflaoituna vuoden 2024 tasoon. Lähde: Tilastokeskus, VM.

Polttoaineiden jakelijoiden päästökauppa on käynnistymässä todennäköisesti vuoden 2027 alusta, mutta viimeistään vuonna 2028. Vuoden 2028 ETS2-futuuureilla 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. Päästöoikeuden tulevaan hintaan liittyy suurta epävarmuutta, koska päästöoikeuden hintaan vaikuttavat epävarmuudet EU:n vuoden 2030 jälkeisen ilmastoarkkitehtuurin ja päästökauppadirektiivin kehittämisessä sekä epävarmuudet jäsenvaltioiden kansallisissa toimenpiteissä taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteiden saavuttamiseksi 2020-luvulla.

Polttoaineiden kulutus ja verotuotot

Liikennepolttoaineiden kulutuksesta bensiinin osuus oli noin 37 prosenttia ja dieselin noin 63 prosenttia vuonna 2024. Dieselöljyn kulutuksesta arviolta noin puolet kulutettiin kuorma-autoissa ja linja-autoissa, noin kolmasosa henkilöautoissa ja 20 prosenttia pakettiautoissa. Bensiinin ja dieselöljyn kulutus yhteensä on laskenut vuodesta 2019 vuoteen 2024 noin 12 prosenttia. Vuodesta 2024 vuoteen 2030 bensiinin ja dieselöljyn kulutuksen yhteensä ennustetaan edelleen laskevan nykylainsäädännöllä keskimäärin noin 4 prosenttia vuodessa. Liikenteessä käytettävän kaasun suhde bensiinin ja dieselin kokonaiskulutukseen oli noin prosentin. Liikenteessä käytettävän sähkön suhde bensiinin ja dieselöljyn kokonaiskulutukseen oli vajaa 2 prosenttia vuonna 2024.

Vuonna 2024 liikennepolttoaineista kerättiin valmisteverotuottoja yhteensä noin 2,6 miljardia euroa, josta bensiinin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden osuus oli noin 1,2 miljardia euroa ja dieselöljyn ja sitä korvaavien biopolttoaineiden osuus noin 1,4 miljardia euroa.

Polttoaineverotukseen liittyvän henkilöautojen käyttövoimaveron tuotto vuonna 2024 oli noin 0,3 miljardia euroa. Lisäksi tieliikenteessä käytettävästä maa- ja biokaasusta arvioidaan kertyneen noin neljä miljoonaa euroa ja tieliikenteessä käytettävästä sähköstä noin 22 miljoonaa euroa. Liikenteen polttoaineiden valmisteverojen ja henkilöautojen käyttövoimaveron nimelliset verotuotot ovat nousseet vuodesta 2015 vuoteen 2024 yhteensä vajaa 0,1 miljardia euroa. Näiden verotuottojen suhde bruttokansantuotteeseen on kuitenkin laskenut vuoden 2015 noin 1,35 prosentista vuoden 2024 noin 1,06 prosenttiin.

Nykyisellä lainsäädännöllä liikennepolttoaineista kannettavien nimellisten verotuottojen ja henkilöautojen käyttövoimaverotuoton ennustetaan laskevan yhteensä noin 0,5 miljardia euroa vuodesta 2024 vuoteen 2029 mennessä. Liikennepolttoaineiden veropohjien ennustetun supistumisen lisäksi verotuottojen laskua selittää kevyemmin verotettujen uusiutuvien polttoaineiden osuuden kasvu veropohjassa jakeluvuoroituksen kasvaessa. Liikennepolttoaineiden ja käyttövoimaverotuottojen suhteen bruttokansantuotteeseen arvioidaan laskevan nykylainsäädännöllä reilut 0,7 prosenttiyksikköä, joka vuoden 2029 ennustetun bruttokansantuotteen tasolla vastaa noin 2,5 miljardia euroa.

3 Tavoitteet

Esityksellä toteutettaisiin hallitusohjelman veropolitiikan linjaa koskevan liitteen C mukainen polttoaineverotuksen hiilidioksidiverokomponentin keventäminen yhteensä 100 miljoonalla eurolla. Veronalennuksen tavoitteena on vahvistaa kotitalouksien ostovoimaa keventämällä liikkumisen verotusta.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan liikennepolttoaineiden hiilidioksidiverokomponentin keventämistä. Hallitusohjelmassa määritelty 100 miljoonan euron vaikutus hallituskauden valmisteverotuottoihin toteutettaisiin siten, että vuoden 2026 alusta toteutettava veronalennus vähentäisi valmisteverotuottoja noin 50 miljoonaa euroa ja vuonna 2027 toteutettava veronalennus noin 50 miljoonaa euroa.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi polttoaineverolain liitettä siten, että liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron määrän laskentaperusteena olevaa hiilidioksiditonnin arvoa alennettaisiin kahdessa vaiheessa. Vuonna 2026 hiilidioksiditonnin arvoa alennettaisiin 62 eurosta 56,8 euroon ja vuonna 2027 edelleen 51,3 euroon. Vuonna 2026 sovellettavista verotasoista säädettäisiin lain liitteen verotaulukossa 1 A ja vuoden 2027 alusta sovellettavista verotasoista liitteen verotaulukossa 1 B. Liitteen verotaulukkoon 2 sisältyviä yhteistuotannon verotasoja ei muutettaisi.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Taloudelliset vaikutukset

Liikennepolttoaineiden veronalennus vuoden 2026 alusta vähentäisi 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 vähentäisi valmisteverotuloja noin 50 miljoonaa euroa vuoden 2027 tasolla. Yhteensä

muutokset alentaisivat valmisteverotuloja vuoden 2027 tasossa noin 96 miljoonaa euroa eli noin neljä prosenttia. Ennustetun polttoaineiden kulutuksen pientymisen ja uusiutuvien polttoaineiden osuuden kasvun vuoksi muutokset alentaisivat valmisteverotuloja noin 80 miljoonaa euroa vuoden 2029 tasossa.

Ehdotetut veronalennukset laskisivat indeksisidonnaisia tulonsiirtomenoja vuonna 2027 arviolta noin kymmenen miljoonaa euroa ja vuodesta 2028 lähtien noin 20 miljoonaa euroa. Julkisen talouden polttoaineisiin käyttämät menot alenisivat noin kolme miljoonaa euroa. Vaikutuksen muihin julkisen talouden verojen ja veroluonteisten maksujen tuottoihin arvioidaan olevan kokonaisuutena vähäinen. Ehdotettujen veronalennusten julkista taloutta heikentävän vaikutuksen arvioidaan olevan vuoden 2029 tasossa noin 57 miljoonaa euroa. Tämän lisäksi ehdotetuilla veronalennuksilla voisi olla valtiontaloutta heikentävä vaikutus taakanjakosektorin velvoitteiden saavuttamisen kautta, koska muutos lisäisi taakanjakosektorin päästöjä. Tätä vaikutusta on arvioitu jäljempänä kohdassa ympäristövaikutukset.

Yhteensä veronalennukset olisivat vuoden 2027 tasossa bensiinille ja sitä korvaaville tuotteille noin 2,7 senttiä litralta, eli noin 3,9 prosenttia ja dieselöljylle ja sitä korvaaville polttoaineille 2,4 senttiä litralta, eli noin 5,4 prosenttia. Dieselöljyn 25,95 senttiä litralta suuruinen verotuen takia dieselöljyn prosentuaalinen veronalennus on moottoribensiiniä suurempi. Keskimääräinen veronalennus on laskettu olettaen, että uusiutuvien polttoaineiden osuus tieliikenteen polttoaineista olisi 20,4 prosenttia vuonna 2027.

Moottoribensiinin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden keskimääräinen arvonlisäverollinen hinta alenisi veronalennusten myötä yhteensä noin kolme senttiä litralta eli noin kaksi prosenttia. Dieselöljyn ja sitä korvaavien biopolttoaineiden keskimääräinen arvonlisäverollinen hinta laskisi noin 3,3 senttiä litralta eli noin kaksi prosenttia. Veronalennusten hintavaikutuksen arvioinnissa on oletettu uusiutuvien polttoaineiden jakeluvetoitteen takia, että hiilidioksidiveron alennus vaikuttaa energiasäältäön suhteutettuna yhtä voimakkaasti bensiinin ja dieselin hintaan. Veronalennuksen on oletettu laskelmassa välittyvän täysimääräisesti polttoaineiden pumppuhintoihin, joskin oletukseen liittyy epävarmuutta. Veromuutosten täysimääräisestä välittymisestä hintoihin on tutkimustuloksia sekä puolesta että vastaan.

Veronalennusten seurauksena kuorma-auton vuotuiset polttoainekustannukset laskisivat keskimääräisellä dieselpolttoaineseoksella 1 600 eurolla, jos polttoaineen keskikulutus olisi 48 litraa 100 kilometrillä ja vuotuinen ajosuorite 125 000 kilometriä. Bensiinikäyttöisen henkilöauton keskimääräiset vuotuiset polttoainekustannukset laskisivat arvonlisäveron vaikutus mukaan lukien noin 32 eurolla ja dieselauton 32 eurolla, jos molempien ajosuorite olisi 17 000 kilometriä vuodessa ja bensiinikäyttöisen henkilöauton kulutus olisi 6,4 litraa ja dieselikäyttöisen 5,6 litraa 100 kilometrillä.

Ehdotettujen veronalennusten suoran inflaatiovaikutuksen arvioidaan olevan yhteensä -0,04 prosenttia eli kuluttajahintaindeksin muutoksen ennustetaan vuonna 2027 olevan 0,04 prosenttiyksikköä matalampi kuin ilman alennuksia.

Yritysvaikutukset

Liikennepolttoaineiden veronalennuksesta noin kolmasosa kohdistuisi maaliikennepalveluihin, jonka kautta se jakautuisi laajemmin yhteiskunnan eri toimijoille. Tehdasteollisuuden mekaaninen kustannusalenema välillisesti maaliikennepalveluiden kautta olisi arviolta noin seitsemän miljoonaa euroa, joka olisi arviolta alle 0,01 prosenttia suhteessa tehdasteollisuuden kokonaiskustannuksiin ja noin 0,06 prosenttia suhteessa tehdasteollisuuden toimintaylijäämään.

Realisoituvat kustannusvaikutukset voisivat olla kuitenkin mekaanisia kustannusvaikutuksia pienempiä, sillä veronalennus voisi jossain määrin nostaa teollisuuden käyttämien välituotteiden hintojen ja palkkojen kasvua. Realisoituvat kustannusvaikutukset olisivat mekaanisia kustannusvaikutuksia todennäköisesti pienempiä erityisesti metsäteollisuudessa, jossa puun kantohinnat reagoinevat herkästi muutoksiin puun kysynnässä.

Ympäristövaikutukset

Ehdotetulla veronalennuksella olisi negatiivinen vaikutus päästökaupan ulkopuolisen liikennesektorin hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Lyhyellä aikavälillä ehdotettujen veronalennusten arvioidaan nostavan bensiinikäyttöisten henkilöautojen käyttämän polttoaineen määrää noin 0,4 prosenttia ja dieselikäyttöisten henkilöautojen kuluttaman polttoaineen määrää noin 0,4 prosenttia verrattuna tilanteeseen, jossa veronalennusta ei tehdä. Hyötyliikenteen polttoaineiden kulutuksen arvioidaan nousevan noin 0,1 prosenttia. Liikennepolttoaineiden kulutuksen arvioidaan siten nousevan lyhyellä aikavälillä yhteensä noin 0,3 prosenttia. Arviot perustuvat oletukseen veronalennuksen täydellisestä läpimenosta hintoihin sekä bensiinin lyhyen aikavälin kysynnän hintajouston arvoon -0,27 (Levin ym. 2017: High Frequency Evidence on the Demand for Gasoline). Hyötyliikenteen polttoaineiden kysynnän hintajouston on oletettu olevan lyhyellä aikavälillä -0,07.

Veronalennuksen pidemmän aikavälin vaikutusarviointiin polttoaineiden kysyntään liittyy merkittävästi suurempaa epävarmuutta. Pidemmän aikavälin vaikutusten voidaan kuitenkin olettaa olevan lyhyen aikavälin vaikutuksia suurempia, sillä pidemmällä aikavälillä kuluttajilla ja yrityksillä on enemmän mahdollisuuksia sopeutua veromuutoksiin muun muassa käyttövoimavalinnoilla. Jos esimerkiksi polttoaineiden kysynnän pitkän aikavälin hintajousto olisi välillä 0,4–1,5, veronalennus lisäisi polttoaineiden kysyntää pitkällä aikavälillä noin 0,6–2,4 prosenttia.

Polttoaineiden jakelijoiden päästökaupan päästökaton vuoksi Suomen liikennepolttoaineiden kulutuksen kasvu ei nostaisi laskennallisia päästöjä päästökauppaan kuuluvilla sektoreilla Euroopassa vuodesta 2027 lähtien nykyisillä ETS2-futuurihinnoilla. Liikennepolttoaineiden kulutuksen lisääntyminen Suomessa lisäisi kuitenkin globaaleja kasvihuonekaasupäästöjä, sillä polttoaineiden kulutuksen lisääntyminen johtaisi päästökaupan ulkopuolella olevien kestävien nestemäisten uusiutuvien polttoaineiden lisääntyneeseen käyttöön. Kasvavan nestemäisten biopolttoaineiden käytön voidaan olettaa aiheuttavan kasvihuonekaasupäästöjä, kun otetaan huomioon biopolttoaineiden jättepohjaisten raaka-aineiden rajallisuus⁴ ja muiden kuin jättepohjaisten raaka-aineiden vaikutukset maankäyttösektorilla⁵.

Ehdotettu veronalennus laskisi lievästi polttoainejakelijoita koskevasta päästökaupasta, jakeluvelvoitteesta ja sen seuraamusmaksuista sekä hiilidioksidiverosta muodostuvaa kokonaisohjauksen tasoa fossiilisista polttoaineista kohti uusiutuvia polttoaineita. Taakanjakosektorilla laskettaville fossiilisten polttoaineiden polton päästöille päästöohjauksen alenema olisi noin 13 euroa hiilidioksiditonnilta, kun vuodesta 2028 lähtien seuraamusmaksutasoista, päästökaupasta ja nykyisin hiilidioksidiverosta muodostuva päästöohjauksen kokonaistaso fossiilisista polttoaineista kohti uusiutuvia polttoaineita on noin 800 euroa hiilidioksiditonnilta jakeluvelvoitteen yleisvelvoitteen tasolle asti ja yleisvelvoitteen ylittävältä osalta noin 150 euroa hiilidioksiditonnilta. Vuosina 2026 ja 2027 voimassa olevien

⁴ Grinsven ym. (2020): Used Cooking Oil (UCO) as biofuel feedstock in the EU

⁵ Kts. esim. Seppälä ym. (2024): Tieliikenteen päästövähennystoimet ja niiden vaikutukset (s. 56–57)

seuraamusmaksutasojen määräaikaisten alennusten takia ehdotettu hiilidioksidiveron alennus lisäisi lievästi todennäköisyyttä sille, että uusiutuvien polttoaineiden osuus liikennepolttoaineissa jäisi 13,5 prosentin ylittävältä osalta säädettyjä jakeluelvoitetasoja matalammaksi.

Veronalennusta seuraavan polttoaineiden kulutuksen nousun vuoksi taakanjakosektorin laskennallisten päästöjen arvioidaan nousevan vuoden 2027 tasolla noin 0,02 miljoonaa hiilidioksidiekvivalenttitonnia eli noin 0,2 prosenttia. Vuosikymmenen loppua kohden vaikutus olisi korkeampi polttoaineiden korkeamman pidemmän aikavälin hintajouston takia. Jos oletetaan, että vuoden 2030 tasolla liikennepolttoaineiden kulutuksen hintajousto olisi -0,7, laskennallinen päästöjen lisäys olisi noin 0,05 miljoonaa hiilidioksiditonnia ottaen huomioon vuoden 2030 jakeluelvoitetaso.

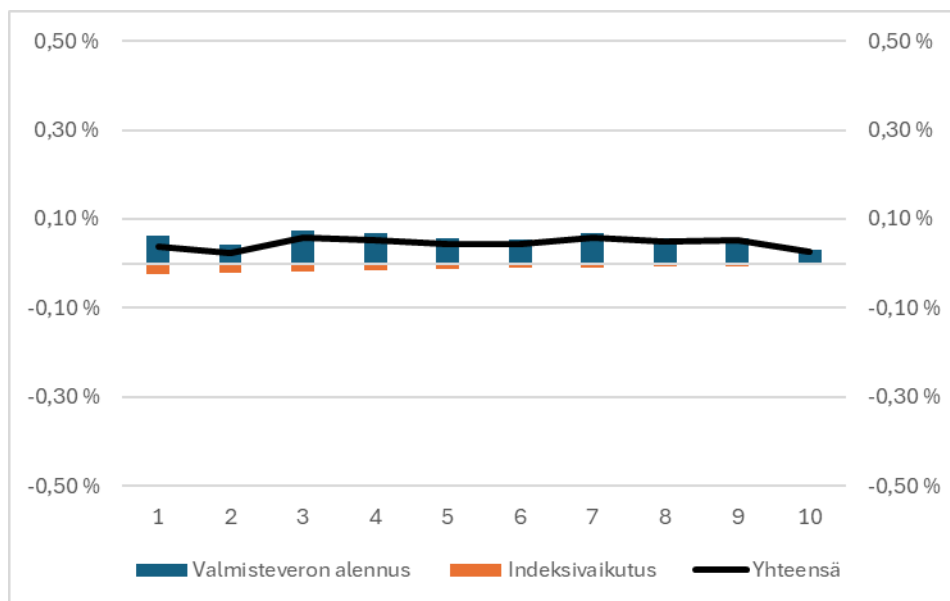
Ilman kompensoivia päästövähennystoimenpiteitä liikennepolttoaineiden valmisteveron alennuksesta aiheutuva taakanjakosektorin päästöjen nousu voisi lisätä valtion menoja taakanjakosektorin päästöyksiköiden hankinnan takia tai vähentää päästöyksiköiden myynnistä saatavia tuloja. Vaikutuksen suuruus riippuisi taakanjakosektorin päästöyksikön kauppahinnasta EU:n jäsenmaiden välillä, mihin liittyy täällä hetkellä erittäin suuria epävarmuuksia. Jos päästöyksikön hinta olisi esimerkiksi välillä 30–300 euroa hiilidioksiditonnilta, taakanjakosektorin päästöjen nousu vuositasona 0,02–0,05 miljoonalla hiilidioksiditonnilta voisi lisätä valtion menoja tai vähentää valtion tuloja noin 1–15 miljoonaa euroa.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ehdotettu verotasomuutos ei vaikuttaisi viranomaistoimintaan kertaluonteisten tietojärjestelmäkustannusten lisäksi.

Vaikutukset kansalaisten asemaan

Ehdotetun veronalennuksen vaikutuksia kotitalouksille tulokymmenyksittäin on esitetty kuvassa 4. Ehdotettu muutos kasvattaisi kotitalouksien käytettävissä olevia tuloja keskimäärin arviolta noin 0,04 prosenttia, alimmassa tulokymmenyksessä 0,04 prosenttia ja ylimmässä 0,03 prosenttia. Näiden vaikutusten lisäksi veronalennus voisi vaikuttaa kotitalouksiin epäsuorasti muun muassa maaliikennepalveluiden hintojen laskun kautta. Tämän vaikutuksen arvioidaan kuitenkin olevan vähäinen. Tarkastelussa on huomioitu se, että veronkevennys pienentää indeksisidonnaisia etuuksia, mikä pienentää käytettävissä olevien tulojen lisäystä etenkin alimmissa tulokymmenyksissä. Laskelmaan on syytä suhteuttaa suuntaa antavana, sillä laskelma perustuu vuoden 2022 kulutustutkimukseen, eikä huomioi toteutunutta ja tulevaa liikenteen sähköistymiskehitystä.



Kuva 4. Veronalennuksen vaikutus käytettävissä oleviin tuloihin tulokymmenyksittäin. Lähde: Tilastokeskus, VM

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

Liikennepolttoaineiden valmisteverotuksen lisäksi kotitalouksien ostovoimaan voidaan vaikuttaa muun verotuksen kuin polttoaineverotuksen avulla. Vaihtoehtoisten veromuutosten tulonjakovaikutukset sekä muut vaikutukset poikkeaisivat jossain määrin hallitusohjelman mukaisesta liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron alentamisesta. Esimerkiksi autoilijoiden ostovoimaa olisi vaihtoehtoisesti mahdollista lisätä alentamalla ajoneuvoveron perusveroa. Ajoneuvoveron perusveron alentaminen kohdistaisi veronalennuksen enemmän suoraan autoileville kotitalouksille kuljetusyritysten sijaan. Ajoneuvoveron alennus esimerkiksi polttomoottoriautojen perusveroa alentamalla kohdistuisi polttoaineverojen alentamista voimakkaammin pienituloisille autoileville kotitalouksille, koska keskimäärin pienituloiset autoilijat ajavat vähemmän ja omistavat keskimääräistä vanhempia autoja, joissa perusveron määrä suhteessa polttoaineiden todelliseen ominaiskulutukseen on suurempi kuin uudemmissa polttomoottoriautoissa autonvalmistajien päästöttestioptimoinnin kehittymisen seurauksena. Ajoneuvoveron perusveron alennuksen vaikutus liikenteen taakanjakosektorin päästöihin olisi pienempi, koska se ei vaikuttaisi autoilevien kotitalouksien polttoaineiden kulutuksen rajakustannukseen.

Liikennepolttoaineiden valmisteverotuksen lisäksi polttoaineiden pumppuhintoihin voidaan vaikuttaa kansallisesti lähinnä jakeluvelvoitelainsäädäntöä muuttamalla. Pumppuhintoihin voitaisiin vaikuttaa alentavasti valmisteveronalennusta vastaavilla taakanjakosektorin laskennallisilla päästövaikutuksilla laskemalla jakeluvelvoitteen lisävelvoitetasoa tai laskemalla yleisvelvoitteen tasoa pienentäen samalla uusiutuvan liikennesähkön merkitystä jakeluvelvoitteessa. Vaihtoehtoisesti pumppuhintoja olisi myös mahdollistaa alentaa asettamalla jakeluvelvoitevelvollisille mahdollisuus täyttää jakeluvelvoitetta maksamalla maksu, joka on pienempi kuin uusiutuvien ja fossiilisten polttoaineiden hintaero huomioiden päästökauppa ja hiilidioksidivero. Tämä johtaisi todennäköisesti kuitenkin myös taakanjakosektorin laskennallisten päästöjen nousuun sekä valmisteverotulojen nousuun.

Polttoaineiden valmistevero muodostuu energiasisältö- ja hiilidioksidiverosta, mistä johtuen veronalennus voitaisiin toteuttaa komponentteja eri tavoin painottaen. Liikennepolttoaineiden veronalennus ehdotetaan toteutettavaksi hallitusohjelman mukaisesti hiilidioksidiveron alennuksella. Vaihtoehtona olisi kohdistaa veronalennus energiasisältöveroon. Hiilidioksidiveron alennuksen eräänä etuna energiasisältöveron alennukseen nähden on verotuottojen vakaampi kehitys pidemmällä aikavälillä. Pidemmällä aikavälillä uusiutuvien polttoaineiden jakeluvuoroituksen kasvaessa hiilidioksidiveron alennus johtaisi energiasisältöveron alennusta korkeampiin keskimääräisiin verotasoihin ja siten pienempiin energian säästön ja energiatehokkuuden kannustimien alentumiseen sekä pienempään valmisteverotulojen alenemaan. Energiasisältöveron alennukseen verrattuna hiilidioksidiveron alennus myös pienentää fossiilisista polttoaineista uusiutuviin polttoaineisiin kohdistuvan ohjauksen kokonaistason eroa muuhun taakanjakosektorin päästöohjauksen tasoon nähden, mitä voidaan pitää taakanjakosektorin päästöohjauksen kustannustehokkuuden näkökulmasta perusteltuna. Energiasisältöveron alennus, toisin kuin hiilidioksidiveron alennus, johtaisi siihen, että EU:n vähimmäisverotason noudattamiseksi korkeaseoksisena myytävän parafiinisen biodieselin valmisteverotaso olisi korkeampi kuin fossiiliseen dieselöljyyn sekoitetun parafiinisen biodieselin.

6 Lausuntopalaute

Esitysluonnoksesta annettiin lausuntokierroksella 39 lausuntoa. Suurin osa lausunnonantajista vastusti esitystä sillä perusteella, että se lisää liikenteen päästöjä ja heikentää Suomen mahdollisuuksia saavuttaa EU:n taakanjakosektorille asetetut päästövähennämätavoitteet. Tästä puolestaan voi aiheutua valtiolle lisäkustannuksia tai tulomenetyksiä, kuten esitysluonnoksessakin todetaan. Polttoaineveron todettiin olevan tehokas keino vaikuttaa liikenteen päästöihin. Usea lausunnonantaja katsoi, ettei esitys edistä liikenteen puhdasta siirtymää, minkä takia veronalennusta vastaava summa tulisi ennemmin käyttää esimerkiksi julkisen liikenteen toimintaedellytyksien parantamiseen, jalankulun ja pyöräilyn edistämiseen, puhtaiden ajoneuvojen hankintatukiin sekä lataus- ja jakeluinfra edistämiseen.

Muutamassa lausunnossa katsottiin, että esitysluonnokseen sisältyvä oletus siitä, että uuden polttoainejakelijoiden päästökaupan päästökatto varmistaisi, etteivät päästöt nousisi EU:n tasolla, ei välttämättä pidä paikkaansa. Myös muilta osin vaikutusarvioiden täsmällisyyteen kiinnitettiin huomiota.

Lisäksi usea lausunnonantaja totesi, että toteutuessaan esitys vähentää valtion polttoaineverotuloja, mitä ei nykyisessä valtiontaloudellisessa tilanteessa nähty perusteltuna. Usea lausunnonantaja kiinnitti huomiota siihen, että reaalin polttoaineveron taso on laskenut 2010-luvulla ja tulisi ennusteiden mukaan laskemaan vuoteen 2027 mennessä ilman veronalennustakin. Lausunnoissa katsottiin, että jos kotitalouksien ostovoimaa halutaan tukea, veronalennuksen kohdentaminen ansiotuloverotukseen, arvonnäköverotukseen tai ajoneuvoveroon olisi polttoaineveroa perustellumpaa. Myös kotitalouksille myönnettävää tasapalautusta tai muita suoria tukitoimia pidettiin polttoaineveron alennusta tehokkaampina keinoina kompensoida kotitalouksien kustannusten nousua. Polttoaineveron alentaminen hyödyttäisi vain niitä kotitalouksia, jotka ostavat polttoainetta.

Useassa lausunnossa todettiin esitysluonnoksen tavoin, että uusiutuvien polttoaineiden jakeluvuoroituksen kiristyminen ja vuonna 2027 käynnistyvä polttoainejakelijoiden päästökauppa tulevat oletettavasti nostamaan polttoaineiden hintoja. Ehdotettu veronalennus on näihin nähden toisaalta etupainotteinen ja toisaalta oletettuun kustannusten nousuun nähden vaatimaton. Muutamassa lausunnossa ehdotettiin, että veronalennuksen ja muiden hallitusohjelmassa mainittujen muutosten hintavaikutuksia tulisi tarkastella kokonaisuutena, jotta myös niiden

yhteisvaikutuksia pystyttäisiin paremmin arvioimaan. Muutama lausunnonantaja myös totesi, että veronalennus ei tule välttämättä näkymään alempina pumppuhintoina polttoaineen hintaan vaikuttavien muiden syiden takia. Muutamassa lausunnossa todettiin, että polttomootoriautoihin kohdistuva veronalennus antaa viestinnällisesti väärän signaalin autohankintoihin ennen tulevia kustannusten nousuja.

Muutama lausunnonantaja ehdotti, että polttoaineveron alennus tulisi kohdistaa hiilidioksidiveron sijaan energiasisältöveron osuuteen, jotta uusiutuvat polttoaineet saisivat nykyistä suuremman verotuksellisen edun. Yhdessä lausunnossa ehdotettiin harkittavaksi hiilidioksidiveron poistamista kokonaan, mikä selkeyttäisi verotuksen ja päästökaupan keskinäistä tehtävänjakoa.

Esitystä kannatettiin joissakin elinkeinoelämän ja autoilijoita edustavien tahojen lausunnoissa kansalaisten ostovoiman parantamiseksi, vaikka veronalennuksen vaikutusta hintaan pidettiin varsin vähäisenä.

Useassa elinkeinoelämän lausunnossa huomautettiin tarpeesta saada ammattiliikenteessä käytettävälle dieselpolttoaineelle veronpalautusjärjestelmä. Lisäksi muutama lausunnonantaja katsoi, että liikennepolttoaineiden lisäksi veronalennus tulisi kohdistaa työkoneissa käytettävään kevyeen polttoöljyyn.

Lausuntokierroksen jälkeen esityksen vaikutusarvioita on täsmennetty. Muilta osin esitykseen ei ole tehty muutoksia lausuntojen perusteella.

7 Voimaantulo

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan 1.1.2026. Koska veronalennus toteutettaisiin kahdessa vaiheessa, liitteen verotaulukkoa 1 A sovellettaisiin vuonna 2026 ja verotaulukkoa 1 B 1.1.2027 lähtien. Liitteen verotaulukko 2, jossa säädetään yhdistetyssä sähkön ja lämmön tuotannossa sovellettavista verotasoista, vastaisi nykyistä taulukkoa 2.

8 Suhde talousarvioesitykseen

Esitys liittyy valtion vuoden 2026 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Esitys vähentää valtion valmisteverotuloja vuodesta 2026 lähtien.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1472/1994) liite,
sellaisena kuin se on laissa 1224/2023, seuraavasti:

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

VEROTAULUKKO 1 A

Sovelletaan ajalla 1.1.–31.12.2026

Tuote	Tuote-ryhmä	Energiasisältö- vero	Hiilidioksidi- vero	Huolto- varmuus- maksu	Yhteensä
Moottoribensiini snt/l	10	53,79	15,85	0,68	70,32
Pienmoottoribensiini snt/l	11	33,79	15,85	0,68	50,32
Bioetanoli snt/l	20	35,30	10,40	0,68	46,38
Bioetanoli R snt/l	21	35,30	5,20	0,68	41,18
Bioetanoli T snt/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE snt/l	23	43,71	12,88	0,68	57,27
MTBE R snt/l	24	43,71	11,46	0,68	55,85
MTBE T snt/l	25	43,71	10,04	0,68	54,43
TAME snt/l	26	47,07	13,87	0,68	61,62
TAME R snt/l	27	47,07	12,62	0,68	60,37
TAME T snt/l	28	47,07	11,37	0,68	59,12
ETBE snt/l	29	45,39	13,37	0,68	59,44
ETBE R snt/l	30	45,39	10,90	0,68	56,97
ETBE T snt/l	31	45,39	8,42	0,68	54,49
TAEE snt/l	32	48,75	14,36	0,68	63,79
TAEE R snt/l	33	48,75	12,28	0,68	61,71
TAEE T snt/l	34	48,75	10,20	0,68	59,63
Biobensiini snt/l	38	53,79	15,85	0,68	70,32
Biobensiini R snt/l	39	53,79	7,92	0,68	62,39
Biobensiini T snt/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanolidiesel snt/l	47	20,23	10,61	0,35	31,19
Etanolidiesel R snt/l	48	20,23	5,83	0,35	26,41
Etanolidiesel T snt/l	49	20,23	1,05	0,35	21,63
Dieselöljy snt/l	50	34,57	18,12	0,35	53,04
Dieselöljy para snt/l	51	32,65	17,11	0,35	50,11
Biodieselöljy snt/l	52	31,69	16,61	0,35	48,65
Biodieselöljy R snt/l	53	31,69	8,30	0,35	40,34
Biodieselöljy T snt/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselöljy P snt/l	55	32,65	17,11	0,35	50,11
Biodieselöljy P R snt/l	56	32,65	8,56	0,35	41,56
Biodieselöljy P T snt/l	57	32,65	0,00	0,35	33,00
Kevyt polttoöljy snt/l	60	12,98	16,90	0,35	30,23
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61	10,33	16,90	0,35	27,58
Biopolttoöljy snt/l	62	10,33	16,90	0,35	27,58
Biopolttoöljy R snt/l	63	10,33	8,45	0,35	19,13
Biopolttoöljy T snt/l	64	10,33	0,00	0,35	10,68

Raskas polttoöljy snt/kg	71	11,59	18,67	0,28	30,54
Lentopetroli snt/l	81	57,49	17,21	0,35	75,05
Lentobensiini snt/l	91	52,11	15,35	0,68	68,14
Metanoli snt/l	100	26,90	7,92	0,68	35,50
Metanoli R snt/l	101	26,90	3,96	0,68	31,54
Metanoli T snt/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Nestekaasu snt/kg	110	13,29	18,09	0,11	31,49
Bionestekaasu snt/kg	111	13,29	18,09	0,11	31,49
Bionestekaasu R snt/kg	112	13,29	9,04	0,11	22,44
Bionestekaasu T snt/kg	113	13,29	0,00	0,11	13,40

VEROTAULUKKO 1 B					
Sovelletaan 1.1.2027 lukien					
Tuote	Tuote-ryhmä	Energiasisältö-vero	Hiilidioksidi-vero	Huolto-varmuus-maksu	Yhteensä
Moottoribensiini snt/l	10	53,79	14,31	0,68	68,78
Pienmoottoribensiini snt/l	11	33,79	14,31	0,68	48,78
Bioetanoli snt/l	20	35,30	9,39	0,68	45,37
Bioetanoli R snt/l	21	35,30	4,70	0,68	40,68
Bioetanoli T snt/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE snt/l	23	43,71	11,63	0,68	56,02
MTBE R snt/l	24	43,71	10,35	0,68	54,74
MTBE T snt/l	25	43,71	9,07	0,68	53,46
TAME snt/l	26	47,07	12,53	0,68	60,28
TAME R snt/l	27	47,07	11,40	0,68	59,15
TAME T snt/l	28	47,07	10,27	0,68	58,02
ETBE snt/l	29	45,39	12,08	0,68	58,15
ETBE R snt/l	30	45,39	9,84	0,68	55,91
ETBE T snt/l	31	45,39	7,61	0,68	53,68
TAEE snt/l	32	48,75	12,97	0,68	62,40
TAEE R snt/l	33	48,75	11,09	0,68	60,52
TAEE T snt/l	34	48,75	9,21	0,68	58,64
Biobensiini snt/l	38	53,79	14,31	0,68	68,78
Biobensiini R snt/l	39	53,79	7,16	0,68	61,63
Biobensiini T snt/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanolidiesel snt/l	47	20,23	9,58	0,35	30,16
Etanolidiesel R snt/l	48	20,23	5,26	0,35	25,84

Etanolidiesel T snt/l	49	20,23	0,94	0,35	21,52
Dieselöljy snt/l	50	34,57	16,36	0,35	51,28
Dieselöljy para snt/l	51	32,65	15,45	0,35	48,45
Biodieselöljy snt/l	52	31,69	15,00	0,35	47,04
Biodieselöljy R snt/l	53	31,69	7,50	0,35	39,54
Biodieselöljy T snt/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselöljy P snt/l	55	32,65	15,45	0,35	48,45
Biodieselöljy P R snt/l	56	32,65	7,73	0,35	40,73
Biodieselöljy P T snt/l	57	32,65	0,00	0,35	33,00
Kevyt polttoöljy snt/l	60	12,98	16,90	0,35	30,23
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61	10,33	16,90	0,35	27,58
Biopolttoöljy snt/l	62	10,33	16,90	0,35	27,58
Biopolttoöljy R snt/l	63	10,33	8,45	0,35	19,13
Biopolttoöljy T snt/l	64	10,33	0,00	0,35	10,68
Raskas polttoöljy snt/kg	71	11,59	18,67	0,28	30,54
Lentopetroli snt/l	81	57,49	15,54	0,35	73,38
Lentobensiini snt/l	91	52,11	13,87	0,68	66,66
Metanoli snt/l	100	26,90	7,16	0,68	34,74
Metanoli R snt/l	101	26,90	3,58	0,68	31,16
Metanoli T snt/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Nestekaasu snt/kg	110	13,29	18,09	0,11	31,49
Bionestekaasu snt/kg	111	13,29	18,09	0,11	31,49
Bionestekaasu R snt/kg	112	13,29	9,04	0,11	22,44
Bionestekaasu T snt/kg	113	13,29	0,00	0,11	13,40

VEROTAULUKKO 2 YHDISTETTY SÄHKÖN JA LÄMMÖN TUOTANTO					
Tuote	Tuote-ryhmä	Energiasisältö-vero	Hiilidioksidi-vero	Huolto-varmuus-maksu	Yhteensä
Kevyt polttoöljy snt/l	60a	5,35	16,90	0,35	22,60
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biopolttoöljy snt/l	62a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biopolttoöljy R snt/l	63a	2,70	8,45	0,35	11,50
Biopolttoöljy T snt/l	64a	2,70	0,00	0,35	3,05
Raskas polttoöljy snt/kg	71a	3,03	18,67	0,28	21,98
Nestekaasu snt/kg	110a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bionestekaasu snt/kg	111a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bionestekaasu R snt/kg	112a	3,47	9,04	0,11	12,62
Bionestekaasu T snt/kg	113a	3,47	0,00	0,11	3,58

Helsingissä 2.10.2025

Pääministeri

Petteri Orpo

Valtiovarainministeri Riikka Purra

Laki

nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1472/1994) liite,
sellaisena kuin se on laissa 1224/2023, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

VEROTAULUKKO 1					
Tuote	Tuote-ryhmä	Energiasisältö- vero	Hiilidioksidi- vero	Huolto- varmuus- maksu	Yhteensä
Moottoribensiini snt/l	10	53,79	17,30	0,68	71,77
Pienmoottoribensiini snt/l	11	33,79	17,30	0,68	51,77
Bioetanoli snt/l	20	35,30	11,35	0,68	47,33
Bioetanoli R snt/l	21	35,30	5,68	0,68	41,66
Bioetanoli T snt/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE snt/l	23	43,71	14,06	0,68	58,45
MTBE R snt/l	24	43,71	12,51	0,68	56,90
MTBE T snt/l	25	43,71	10,96	0,68	55,35
TAME snt/l	26	47,07	15,14	0,68	62,89
TAME R snt/l	27	47,07	13,78	0,68	61,53
TAME T snt/l	28	47,07	12,41	0,68	60,16
ETBE snt/l	29	45,39	14,60	0,68	60,67
ETBE R snt/l	30	45,39	11,90	0,68	57,97
ETBE T snt/l	31	45,39	9,20	0,68	55,27
TAAE snt/l	32	48,75	15,68	0,68	65,11
TAAE R snt/l	33	48,75	13,41	0,68	62,84
TAAE T snt/l	34	48,75	11,13	0,68	60,56
Biobensiini snt/l	38	53,79	17,30	0,68	71,77
Biobensiini R snt/l	39	53,79	8,65	0,68	63,12
Biobensiini T snt/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanolidiesel snt/l	47	20,23	11,58	0,35	32,16
Etanolidiesel R snt/l	48	20,23	6,36	0,35	26,94
Etanolidiesel T snt/l	49	20,23	1,14	0,35	21,72
Dieselöljy snt/l	50	34,57	19,78	0,35	54,70

Dieselöljy para snt/l	51	32,65	18,68	0,35	51,68
Biodieselöljy snt/l	52	31,69	18,13	0,35	50,17
Biodieselöljy R snt/l	53	31,69	9,06	0,35	41,10
Biodieselöljy T snt/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselöljy P snt/l	55	32,65	18,68	0,35	51,68
Biodieselöljy P R snt/l	56	32,65	9,34	0,35	42,34
Biodieselöljy P T snt/l	57	32,65	0,00	0,35	33,00
Kevyt polttoöljy snt/l	60	12,98	16,90	0,35	30,23
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61	10,33	16,90	0,35	27,58
Biopolttoöljy snt/l	62	10,33	16,90	0,35	27,58
Biopolttoöljy R snt/l	63	10,33	8,45	0,35	19,13
Biopolttoöljy T snt/l	64	10,33	0,00	0,35	10,68
Raskas polttoöljy snt/kg	71	11,59	18,67	0,28	30,54
Lentopetroli snt/l	81	57,49	18,79	0,35	76,63
Lentobensiini snt/l	91	52,11	16,76	0,68	69,55
Metanoli snt/l	100	26,90	8,65	0,68	36,23
Metanoli R snt/l	101	26,90	4,33	0,68	31,91
Metanoli T snt/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Nestekaasu snt/kg	110	13,29	18,09	0,11	31,49
Bionestekaasu snt/kg	111	13,29	18,09	0,11	31,49
Bionestekaasu R snt/kg	112	13,29	9,04	0,11	22,44
Bionestekaasu T snt/kg	113	13,29	0,00	0,11	13,40

VEROTAULUKKO 2 YHDISTETTY SÄHKÖN JA LÄMMÖN TUOTANTO					
Tuote	Tuote-ryhmä	Energiasisältö-vero	Hiilidioksidi-vero	Huolto-varmuus-maksu	Yhteensä
Kevyt polttoöljy snt/l	60a	5,35	16,90	0,35	22,60
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biopolttoöljy snt/l	62a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biopolttoöljy R snt/l	63a	2,70	8,45	0,35	11,50
Biopolttoöljy T snt/l	64a	2,70	0,00	0,35	3,05
Raskas polttoöljy snt/kg	71a	3,03	18,67	0,28	21,98
Nestekaasu snt/kg	110a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bionestekaasu snt/kg	111a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bionestekaasu R snt/kg	112a	3,47	9,04	0,11	12,62
Bionestekaasu T snt/kg	113a	3,47	0,00	0,11	3,58

Ehdotus

VEROTAULUKKO 1 A					
<i>Sovelletaan ajalla 1.1.–31.12.2026</i>					
Tuote	Tuote-ryhmä	Energiasisältö-vero	Hiilidioksidi-vero	Huolto-varmuus-maksu	Yhteensä
Moottoribensiini snt/l	10	53,79	15,85	0,68	70,32
Pienmoottoribensiini snt/l	11	33,79	15,85	0,68	50,32
Bioetanoli snt/l	20	35,30	10,40	0,68	46,38
Bioetanoli R snt/l	21	35,30	5,20	0,68	41,18
Bioetanoli T snt/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE snt/l	23	43,71	12,88	0,68	57,27
MTBE R snt/l	24	43,71	11,46	0,68	55,85
MTBE T snt/l	25	43,71	10,04	0,68	54,43
TAME snt/l	26	47,07	13,87	0,68	61,62
TAME R snt/l	27	47,07	12,62	0,68	60,37
TAME T snt/l	28	47,07	11,37	0,68	59,12
ETBE snt/l	29	45,39	13,37	0,68	59,44
ETBE R snt/l	30	45,39	10,90	0,68	56,97
ETBE T snt/l	31	45,39	8,42	0,68	54,49
TAAE snt/l	32	48,75	14,36	0,68	63,79
TAAE R snt/l	33	48,75	12,28	0,68	61,71
TAAE T snt/l	34	48,75	10,20	0,68	59,63
Biobensiini snt/l	38	53,79	15,85	0,68	70,32
Biobensiini R snt/l	39	53,79	7,92	0,68	62,39
Biobensiini T snt/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanolidiesel snt/l	47	20,23	10,61	0,35	31,19
Etanolidiesel R snt/l	48	20,23	5,83	0,35	26,41
Etanolidiesel T snt/l	49	20,23	1,05	0,35	21,63
Dieselöljy snt/l	50	34,57	18,12	0,35	53,04
Dieselöljy para snt/l	51	32,65	17,11	0,35	50,11
Biodieselöljy snt/l	52	31,69	16,61	0,35	48,65
Biodieselöljy R snt/l	53	31,69	8,30	0,35	40,34
Biodieselöljy T snt/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselöljy P snt/l	55	32,65	17,11	0,35	50,11
Biodieselöljy P R snt/l	56	32,65	8,56	0,35	41,56
Biodieselöljy P T snt/l	57	32,65	0,00	0,35	33,00

Kevyt polttoöljy snt/l	60	12,98	16,90	0,35	30,23
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61	10,33	16,90	0,35	27,58
Biopolttoöljy snt/l	62	10,33	16,90	0,35	27,58
Biopolttoöljy R snt/l	63	10,33	8,45	0,35	19,13
Biopolttoöljy T snt/l	64	10,33	0,00	0,35	10,68
Raskas polttoöljy snt/kg	71	11,59	18,67	0,28	30,54
Lentopetroli snt/l	81	57,49	17,21	0,35	75,05
Lentobensiini snt/l	91	52,11	15,35	0,68	68,14
Metanoli snt/l	100	26,90	7,92	0,68	35,50
Metanoli R snt/l	101	26,90	3,96	0,68	31,54
Metanoli T snt/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Nestekaasu snt/kg	110	13,29	18,09	0,11	31,49
Bionestekaasu snt/kg	111	13,29	18,09	0,11	31,49
Bionestekaasu R snt/kg	112	13,29	9,04	0,11	22,44
Bionestekaasu T snt/kg	113	13,29	0,00	0,11	13,40

VEROTAULUKKO 1 B					
<i>Sovelletaan 1.1.2027 lukien</i>					
Tuote	Tuote-ryhmä	Energiasisältö-vero	Hiilidioksidi-vero	Huolto-varmuus-maksu	Yhteensä
Moottoribensiini snt/l	10	53,79	14,31	0,68	68,78
Pienmoottoribensiini snt/l	11	33,79	14,31	0,68	48,78
Bioetanoli snt/l	20	35,30	9,39	0,68	45,37
Bioetanoli R snt/l	21	35,30	4,70	0,68	40,68
Bioetanoli T snt/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE snt/l	23	43,71	11,63	0,68	56,02
MTBE R snt/l	24	43,71	10,35	0,68	54,74
MTBE T snt/l	25	43,71	9,07	0,68	53,46
TAME snt/l	26	47,07	12,53	0,68	60,28
TAME R snt/l	27	47,07	11,40	0,68	59,15
TAME T snt/l	28	47,07	10,27	0,68	58,02
ETBE snt/l	29	45,39	12,08	0,68	58,15
ETBE R snt/l	30	45,39	9,84	0,68	55,91
ETBE T snt/l	31	45,39	7,61	0,68	53,68
TAAE snt/l	32	48,75	12,97	0,68	62,40
TAAE R snt/l	33	48,75	11,09	0,68	60,52

TAAE T snt/l	34	48,75	9,21	0,68	58,64
Biobensiini snt/l	38	53,79	14,31	0,68	68,78
Biobensiini R snt/l	39	53,79	7,16	0,68	61,63
Biobensiini T snt/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanolidiesel snt/l	47	20,23	9,58	0,35	30,16
Etanolidiesel R snt/l	48	20,23	5,26	0,35	25,84
Etanolidiesel T snt/l	49	20,23	0,94	0,35	21,52
Dieselöljy snt/l	50	34,57	16,36	0,35	51,28
Dieselöljy para snt/l	51	32,65	15,45	0,35	48,45
Biodieselöljy snt/l	52	31,69	15,00	0,35	47,04
Biodieselöljy R snt/l	53	31,69	7,50	0,35	39,54
Biodieselöljy T snt/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselöljy P snt/l	55	32,65	15,45	0,35	48,45
Biodieselöljy P R snt/l	56	32,65	7,73	0,35	40,73
Biodieselöljy P T snt/l	57	32,65	0,00	0,35	33,00
Kevyt polttoöljy snt/l	60	12,98	16,90	0,35	30,23
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61	10,33	16,90	0,35	27,58
Biopolttoöljy snt/l	62	10,33	16,90	0,35	27,58
Biopolttoöljy R snt/l	63	10,33	8,45	0,35	19,13
Biopolttoöljy T snt/l	64	10,33	0,00	0,35	10,68
Raskas polttoöljy snt/kg	71	11,59	18,67	0,28	30,54
Lentopetroli snt/l	81	57,49	15,54	0,35	73,38
Lentobensiini snt/l	91	52,11	13,87	0,68	66,66
Metanoli snt/l	100	26,90	7,16	0,68	34,74
Metanoli R snt/l	101	26,90	3,58	0,68	31,16
Metanoli T snt/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Nestekaasu snt/kg	110	13,29	18,09	0,11	31,49
Bionestekaasu snt/kg	111	13,29	18,09	0,11	31,49
Bionestekaasu R snt/kg	112	13,29	9,04	0,11	22,44
Bionestekaasu T snt/kg	113	13,29	0,00	0,11	13,40

VEROTAULUKKO 2 YHDISTETTY SÄHKÖN JA LÄMMÖN TUOTANTO					
Tuote	Tuote-ryhmä	Energiasisältö-vero	Hiilidioksidi-vero	Huolto-varmuus-maksu	Yhteensä
Kevyt polttoöljy snt/l	60a	5,35	16,90	0,35	22,60
Kevyt polttoöljy rikitön snt/l	61a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biopolttoöljy snt/l	62a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biopolttoöljy R snt/l	63a	2,70	8,45	0,35	11,50
Biopolttoöljy T snt/l	64a	2,70	0,00	0,35	3,05
Raskas polttoöljy snt/kg	71a	3,03	18,67	0,28	21,98
Nestekaasu snt/kg	110a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bionestekaasu snt/kg	111a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bionestekaasu R snt/kg	112a	3,47	9,04	0,11	12,62
Bionestekaasu T snt/kg	113a	3,47	0,00	0,11	3,58