

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 221/2024 vp

## **Vastaus kirjalliseen kysymykseen hallituksen päätösten vaikutuksista liikennepolttoaineiden hintoihin ja niiden kompensoimisesta autoilijoille**

**Eduskunnan puhemiehelle**

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimitannut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Jouni Ovaskan /kesk näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 221/2024 vp:

Mikä on hallituksen tähän asti tekemien päätösten ja hallitusohjelmaan kirjatun jakeluvelvoitteen kasvattamisen yhteisvaikutus bensiinin ja dieselin pumppuhinnoille vaalikauden lopussa vuonna 2027,

kuinka hallitus aikoo pitää hallitusohjelmaansa kirjaamansa lupauksen olla omilla päätöksillään nostamatta liikennepolttoaineiden pumppuhintoja,

kuinka paljon hallitus on varautunut vielä alentamaan polttoaineverotusta,

miksi hallitus on päättänyt liittää Suomen fossiilisen polttoaineen jakelua koskevaan EU-päästökauppajärjestelmään jo vuonna 2027 eikä käyttänyt mahdollisuutta lykätä sitä vuoteen 2031,

aikooko hallitus kompensoida EU-päästökauppajärjestelmään liittymisestä vuonna 2027 johtuvat liikennepolttoaineiden pumppuhintojen hinnannousut kuljetusyrittäjien (ns. ammattidiesel) lisäksi myös tavallisille autoilijoille ja

onko hallitus omilla päätöksillään vesittämässä Suomen EU:lle antamia sitoumuksia vähentää liikenteen päästöjä, mikä voi myöhemmin koitua suomalaisille veronmaksajille kalliiksi (EU-sanktiot sekä velvoite ostaa päästövähennysoikeuksia)?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Nykyinen hallitus on päättänyt useista toimista, jotka alentavat liikennepolttoaineiden hintoja. Ensinnäkin hallitus alentaa hallitusohjelman mukaisesti vuosien 2024–2027 jakeluvelvoitetasoja verrattuna Marinin-Saarikon hallituksen säätämiin uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetasoihin. Vuonna 2027 jakeluvelvoitteen yleisvelvoite tulee olemaan 7,5 prosenttiyksikköä ja lisävelvoite 2 prosenttiyksikköä matalampi voimassa olevaan lakiin nähden. Tämä tulee alentamaan

arvioiden mukaan polttoaineiden hintaa hallituksen esitysluonnoksen perusteella noin 8–9 senttiä litralta vuoden 2027 tasolla.

Toisekseen, tämän vuoden alusta toteutettu polttoaineveron alennus sekä julkisen talouden suunnitelman mukaiset polttoaineverojen alennukset vuosina 2026 ja 2027 alentavat polttoaineiden kuluttajahintaa vuoden 2027 tasolla yhteensä arviolta noin 8 senttiä litralta. Hallituksen päättämän yleisen arvonlisäverokannan korotuksen polttoaineiden kuluttajahintaa nostava vaikutus on noin 2,2–2,5 senttiä litralta, jos oletetaan, että ilman arvonlisäveron korotusta polttoaineiden kuluttaja hinta olisi vuoden 2027 alusta 1,8–2 euroa litralta.

Näiden päätösten lisäksi Marinin-Saarikon hallituksen keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaan sisältyi polttoaineverojen indeksitarkistukset vuodesta 2024 eteenpäin. Näiden indeksitarkistusten tekemättä jättämisen vaikutus polttoaineiden kuluttajahintoihin on noin 6 senttiä litralta vuoden 2027 tasolla. Kokonaisuudessaan hallituksen tähän asti tekemät päätökset ovat siten alentaneet polttoaineiden kuluttajahintoja noin 20 senttiä litralta edellisen hallituksen ilmastopoliittikaan verrattuna.

Mitä tulee fossiilisten polttoaineiden jakelua koskevaan päästökauppaan, tulee muistaa, että kyseessä on pääministeri Marinin hallituskaudella päätetty EU-tason ratkaisu, jonka käyttöönotto oli Marinin-Saarikon hallituksen linjaama päästövähennystoimi. Tämä käy hyvin selville esimerkiksi Marinin-Saarikon hallituksen keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta, jossa päästökaupan käyttöönoton oletettiin vähentävän hiilidioksidipäästöjä noin 0,6 megatonnia vuoteen 2030 mennessä.

Päästökaupan käyttöönoton lykkääminen vuoteen 2031 olisi aiheuttanut nettomääräisesti huomattavia kustannuksia julkiselle taloudelle, kun huomioidaan Marinin-Saarikon hallituksen EU:n päästökauppaneuvotteluissa sopimat maksut sosiaaliseen ilmastorahastoon. Lisäksi päästökaupan lykkääminen vuoteen 2031 olisi luonut alan toimijoille merkittävän epävarmuuden ja taloudellisen riskin päästökaupan käyttöönoton lykkäämisen kriteerien täyttymisestä. Pääministeri Orpon hallitus on päättänyt kohtuullistaa uudesta päästökaupasta aiheutuvia kustannuksia logistiikkaketjuun ottamalla käyttöön vuoden 2027 alusta raskaalle liikenteelle kohdistetun dieselpolttoaineen valmisteveron palautusjärjestelmän eli niin sanotun ammattidieselin. Sen valmistelu toteutetaan siten, että julkisen talouden kestävyys varmistetaan. Huomioiden julkisen talouden heikko tila ja jo toteutetut ja päätetyt toimet, hallitus ei ole valmistelemassa muita uusia toimia polttoaineiden hintojen alentamiseksi.

Pääministeri Orpon hallitus on sitoutunut hallitusohjelman mukaisesti ilmastovelvoitteiden saavuttamiseen. On totta, että hallituksen tähän mennessä päättämät toimet koskien liikennepolttoaineita lisäävät kotimaan liikenteen laskennallisia päästöjä ja liikenteen laskennallisten päästöjen lisääntyminen itsessään voi lisätä julkiselle taloudelle syntyviä kustannuksia. On kuitenkin keskeistä ottaa huomioon, että jakeluvetoisuuden alennukset ja polttoaineverojen alennukset

vastaavasti merkittävästi pienentävät veronmaksajille aiheutuvia kustannuksia matalampien polttoaineiden hintojen ja indeksisidonnaisten etuusmenojen pienentymisen muodossa. Toisin kuin edellinen Marinin-Saarikon hallitus, nykyinen hallitus tavoittelee, ettei sen päättämät liikenteen polttoaineisiin kohdistuvat toimet lisää suomalaisten veromaksajien kokonaiskustannuksia.

Helsingissä 26.6.2024

Valtiovarainministeri Riikka Purra

**VN/16970/2024-VM-2**

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: