



15.10.2025

Lausuntoyhteenveto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

1. Lausuntomenettely

Valtiovarainministeriö pyysi lausuntoja esityksen kannalta keskeisiltä ministeriöiltä, viranomaisilta, elinkeinoelämältä ja muilta sidosryhmiltä, minkä lisäksi kella tahansa oli mahdollisuus lausua esityksestä. Lausuntopyyntö julkaistiin Lausuntopalvelu.fi -sivustolla ja lausuntoja oli mahdollista antaa 3.-22.9.2025.

Esitysluonnoksesta annettiin 38 lausuntoa. Lisäksi annettiin 1 ei lausuttavaa -ilmoitus. Lausuntopyyntö ja annetut lausunnot ovat nähtävillä [hankesivulla](#).

2. Lausunnoissa esiin nousseita teemoja

2.1. Ehdotettu muutos heikentää kannusteita päästövähennyksiin

Sekä elinkeinoelämää edustavien liittojen, ympäristöalan järjestöjen kuin viranomaisten lausunnoissa nousi keskeisesti esille se, että ehdotetut muutokset vaikuttaisivat haitallisesti Suomen ilmasto- ja päästövähennystavoitteisiin kuten myös valtiontalouteen. Lausunnoissa tuotiin esille, päätös alentaa polttoaineveron hiilidioksidiveron osuutta on valitettava eikä sitä tulisi toteuttaa.

Muun muassa **Bioenergia ry, Kemianteollisuus ry, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy** (jäljempänä **VTT**), **Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Teknologiateollisuus ry, Keskuskauppakamari, Etanoliautoilijat ry, ympäristöministeriö, Suomen Ilmastopaneeli, North European Oil Trade Oy NEOT** (jäljempänä **NEOT**), **Kaupan liitto ry, Autotuojat ja -teollisuus ry, Palvelualojen työnantajat Palta ry, Finnwatch ry, Suomen luonnonsuojeluliitto ry, Hengityслиitto ry** ja **eräät yksityiset henkilöt** katsoivat, että ehdotettu hiilidioksidiveron alentaminen hidastaa liikenteen päästövähennystoimia ja vaikuttaa negatiivisesti päästökehitykseen. Etenkin uusiutuvien polttoaineiden kilpailukyvyyn nähtiin heikentyvän, kun veronalennus kohdentuu hiilidioksidiveron osuuteen. Vastaavasti lausunnoissa nostettiin esiin se, että muutos heikentää yleisesti kannustimia siirtyä vähäpäästöisempiin käyttövoimiin ja liikkumiseen.

Muun muassa **Teknisen kaupan liitto ry, Kemianteollisuus ry, Elinkeinoelämän keskusliitto, Keskuskauppakamari, Teknologiateollisuus ry, Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry** sekä **Suomen yrittäjät** pitivät tärkeinä, että liikenteen päästöjen vähentäminen toteutetaan niin, ettei sillä heikennetä suomalaisyritysten, teollisuuden ja logistiikan kilpailukykyä eikä kotitalouksien ostovoimaa. Samalla tulee kuitenkin varmistaa järjestelmällisesti, että ilmastotavoitteet toteutuvat ja uusiutuvia polttoaineita edistetään.

Eräät lausunnonantajat näkivät esityksen olevan myös ristiriidassa joko hallitusohjelmassa kirjattuihin tai yleisesti Suomen sitoutumiin tavoitteisiin liikenteen päästöjen vähenemästä. Muun muassa **Suomen Ilmastopaneeli, Suomen yrittäjät ry, Suomen luonnonsuojeluliitto ry, Veronmaksajain keskusliitto ry** ja

Valtion taloudellinen tutkimuskeskus (jäljempänä *VATT*) nostivat esille myös päästövähennysten toteutumatta jäämisestä Suomelle aiheutuvat kustannukset.

2.2. Kielteiset vaikutukset valtiontalouteen ja vähäiset vaikutukset kuluttajien ostovoimaan

Useassa lausunnossa katsottiin, että esitys vaikuttaa negatiivisesti valtiontalouteen (mm. **Bioenergia ry, Kemianteollisuus ry, VTT, Elinkeinoelämän keskusliitto, Teknologiateollisuus ry, Keskuskauppakamari, Etanoliautoilijat ry, ympäristöministeriö, Suomen Ilmastopaneeli, Suomen luonnonsuojeluliitto ry, NEOT, Kaupan liitto ry, Autotuoajat ja -teollisuus ry, Palvelualojen työnantajat Palta ry ja eräät yksityiset henkilöt**). Eräissä lausunnoissa todettiin, ettei ehdotettua muutosta tule toteuttaa valtion nykyisessä taloudellisessa tilanteessa ja varsinkaan, kun otetaan huomioon muutokseen liittyvät haitalliset vaikutukset päästövähennystavoitteisiin.

Monet lausunnon antajat katsoivat, että esityksessä ehdotettu muutos vaikuttaa vähäisesti tai ei ollenkaan kuluttajien ostovoimaan. Muun muassa (**Bioenergia ry, VTT, Suomen Ilmastopaneeli, NEOT, Paikallisliikenneliitto ry, Suomen yrittäjät ry, Finnwatch ry, VATT, Hengitysliitto ry**) katsoivat, että arvioitu hyöty kuluttajilla on vähäinen tai merkittävä osa muutoksen vaikutuksista kohdistuu muualle kuin kotitalouksien kulutukseen. **NEOT** toi esille yleisellä tasolla, etteivät valmisteverojen muutokset välttämättä välity loppukuluttajille sellaisenaan, sillä polttoaineiden hintaan vaikuttaa moni muukin tekijä.

Bioenergia ry:n, Suomen Ilmastopaneelin ja ympäristöministeriön lausunnoissa tuotiin myös esille, että polttoaineen hinta on ilman veronalennustakin laskenut reaalisesti. **Bioenergia ry:n** lausunnossa huomautettiin myös, että kyseessä on pysyvä veronalennus.

2.3. Veron alennus oikeasuuntainen toimenpide

Toisaalta etenkin liikenne- ja logistiikkaalaa edustavien etujärjestöjen lausunnoissa (mm. **Stop autoilijoiden kuritukselle kansanliike, Rahtarit ry, Autoliitto ry, Erikoiskaupan liitto ry, Matkailu- ja ravintolapalvelut MaRa ry** (jäljempänä *Mara*), **Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry** (jäljempänä *SKAL*)) ehdotettua muutosta pidettiin oikeasuuntaisena toimenpiteenä, vaikka veron alennus nähtiinkin pieneksi. Erityisesti veron alennusta pidettiin hyvänä toimenpiteenä ottamaan huomioon se, että polttoaineiden hinnat nousevat muiden päästöohjauskeinojen kautta (mm. **Stop autoilijoiden kuritukselle kansanliike, Rahtarit ry, Autoliitto ry, Mara, Autoalan keskusliitto ry, SKAL ja Autotuoajat ja -teollisuus ry**). Ehdotetulla veronkevennyksellä katsottiin myös olevan positiivisia vaikutuksia kuluttajien ostovoimaan sekä yrityksiin ja maatalouteen.

Muun muassa **Teknisen kaupan liitto ry, Elinkeinoelämän keskusliitto ja Teknologiateollisuus ry** pitivät esitysluonnoksessa esitettyjä tavoitteita kuluttajien ostovoiman sekä teollisuuden, teknologian ja logistiikan kilpailukyvyn näkökulmasta hyvinä, vaikka ehdotettu toimenpide ei itsessään ollutkaan kannatettava.

SKAL, Suomen yrittäjät ry ja Autotuoajat ja -teollisuus ry esittivät lausunnoissaan myös raskaan liikenteen polttoaineveron palautusjärjestelmän eli niin sanotun ammattidieselin käyttöönottoa osana kuljetusalan kustannusten nousun helpottamista.

2.4. Veronalennuksen vaihtoehtoisia toteuttamistapoja

Muun muassa **Kemianteollisuus ry, Elinkeinoelämän keskusliitto, Keskuskauppakamari, Etanoliautoilijat ry, Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto, Autotuoajat ja -teollisuus ry ja työ- ja elinkeinoministeriö** esittivät lausunnoissaan, että veronalennus voitaisiin toteuttaa kohdistamalla alennus hiilidioksidiveron sijasta energiasisältöveron osuuteen.

Elinkeinoelämän keskusliitto, Teknisen kaupan liitto ry, Rakennusliitto RT ry / INFRA Ry, Koneyrittäjät ry ja Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK ry katsoivat, että veronalennuksen tulisi kohdistua myös kevyeen polttoöljyn.

Ympäristöministeriö huomautti, että jos päällekkäistä päästöohjausta halutaan kompensoida, se olisi tehokkaampaa muilla tavoin kuin polttoaineveroa alentamalla. Myös **NEOT, Teknologiateollisuus ry ja Veronmaksajain keskusliitto ry** katsoivat, että valmisteveromuutokset ovat yhteiskunnan kannalta kalliita ja tehottomia keinoja helpottaa liikenteen ja logistiikan kustannuksia. Suomen Ilmastopaneeli sen sijaan esitti, että polttomootoriautojen kustannuksia tulisi ennemminkin korottaa kuin alentaa.

Monissa lausunnoissa tuotiin esille vaihtoehtoisia tapoja parantaa kuluttajien ostovoimaa.

Teknologiateollisuus ry, Kaupan liitto ry ja Veronmaksajain keskusliitto ry esittivät, että muutos voitaisiin toteuttaa ansiotuloverotuksen keventämisen kautta, kun taas **Kuluttajaliitto ry ja VATT** ehdottivat kuluttajille kohdennettavaa tasapalautusta. **Veronmaksajain keskusliitto ry ja Etanoliautoilijat ry** nostivat esille lausunnoissaan muutoksen toteuttamisen ajoneuvoveron kevennyksen kautta, kun taas **Stop autoilijoiden kuritukselle kansanliike** toivotti ajoneuvoveron kevennyksen tervetulleeksi lisätoimeksi polttoaineveron alentamisen ohessa. **Palvelualojen ammattilaiset PALTA ry, Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry ja Kuluttajaliitto ry** nostivat esille, että veronalennusta vastaava määrä voitaisiin kohdentaa muun muassa uusiutuvien ajoneuvojen sekä jakelu- ja latausinfraan edistämiseen taikka julkisen liikenteen toimintaedellytysten parantamiseen.

NEOT korosti lausunnossaan myös sitä, että sääntely olisi tärkeä olla ennustettavaa pitkällä aikavälillä, jolloin pystytään parhaiten optimoimaan polttoaineen jakelu kustannustehokkaasti ja loppukuluttajan eduksi.

2.5. Muuta

Eräissä lausunnoissa nostettiin esille yleisiä näkemyksiä liikennekustannusten noususta ja talouskasvusta.

Keskuskauppakamari ja Etanoliautoilijat ry esittivät, että valmisteveron rakennetta olisi tarve muuttaa siten, että energiasisältöveron osuutta pienennettäisiin tuntuvasti ja vastaavasti hiilidioksidiveron tasoa nostettaisiin, jotta uusiutuvien polttoaineiden hintakilpailukykyä voitaisiin parantaa. **Veronmaksajain keskusliitto ry:n** lausunnossa sen sijaan esitettiin kysymys, mikä hiilidioksidiveron merkitys ylipäänsä on nykyisessä päästövähennyskeinojen ohjausvalikoimassa.

Keskuskauppakamari ja Etanoliautoilijat ry pitivät tärkeinä, että Suomi edistäisi aktiivisesti energiaverodirektiivin uudistamista ympäristöominaisuudet huomioivaksi.

Ympäristöministeriön ja Suomen yrittäjät ry:n lausunnoissa kiinnitettiin huomiota siihen, että luonnos hallituksen esitykseksi on selkeä ja hyvin valmisteltu ja siinä on arvioitu hyvin muutoksen ympäristö- ja talousvaikutuksia. **Työ- ja elinkeinoministeriön** lausunnossa nostettiin esille eräitä täsmennyksiä esityksen

vaikutusarvointiin ja kiinnitettiin huomiota siihen, että lyhyelle lausuntoajalle ei ole ollut ministeriön näkemyksen mukaan perusteita.