

Asia: VN/7054/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään:

Hallitus esittää nestemäisten polttoaineiden verotuksen alentamista noin 50 miljoonalla eurolla sekä vuonna 2026 että vuonna 2027. Veronkevennyksen tavoitteena on parantaa kotitalouksien ostovoimaa.

Jotta veronkevennys kohdistuisi täysimääräisesti kuluttajien ostovoiman parantamiseen, sen täytyisi siirtyä kokonaisuudessaan polttoaineen hintaan. Tutkimustiedon perusteella näin ei voi odottaa tapahtuvan, vaan veronkevennys siirtyy luultavasti kuluttajahintoihin vain osittain. Osa veronalennuksesta päättyy silloin polttoaineen jakelijoille korkeampina katteina. Useissa empiirisissä tutkimuksissa on havaittu veronalennusten siirtyvän tuotteiden ja palveluiden hintoihin vain osittain (Benzarti ym. 2020, Doyle & Samphantharak 2008, Tsvetanov 2024, Yilmazkuday 2017). Polttoaineveron vaikutusta kuluttajahintoihin on tutkittu myös Suomessa. Koko maan päivittäisiä asemakohtaisia hintoja tarkastelleessa tutkimuksessa polttoaineveron muutoksen havaittiin siirtyvän polttoaineen hintoihin vain osittain (Harju ym. 2022).

Hallituksen esitys arvioi veronalennuksen alentavan keskimääräisen bensiini- ja dieselhenkilöauton polttoainekustannuksia noin 32 eurolla vuosittain. Mikäli tämä arvio perustuu oletukseen veronalennuksen täysimääräisestä siirtymisestä polttoaineen hintoihin, vaikutus on todennäköisesti yliarvioitu. Lisäksi mahdollinen ostovoiman parantaminen kohdistuu suorasti vain autollisiin kotitalouksiin eli korkeampituloisille kotitalouksille. Auton omistaminen on harvinaista alimmassa tuloviidenneksessä, kun taas ylemmissä tuloluokissa yli puolella kotitalouksista on auto (Palanne ja Sahari, 2021).

Hallitus tavoittelee myös velkaantumiskehityksen taittamista. Tämä hallituksen esitys alentaa liikenteen verokertymää noin 100 miljoonalla eurolla ja vie poispäin velkaantumiskehityksen taittamisesta.

Hallitus on niin ikään sitoutunut ilmastotavoitteisiin, jotka on kirjattu Suomen ilmastolakiin. Tämä hallituksen esitys heikentää mahdollisuuksia saavuttaa ilmastotavoitteet, sillä polttoaineveron alentaminen kasvattaa liikenteen päästöjä. Suomea sitoo myös EU-lainsäädännön velvoite vähentää taakanjakosektorin päästöjä 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta. Ilmastovuosikertomuksen mukaan nykytoimilla vaadittua vähennystä ei saavuteta (Ympäristöministeriö 2025). Koska liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde, ehdotettu veronalennus lisää entisestään todennäköisyyttä, että EU-lainsäädännön mukainen päästövähennys jää saavuttamatta.

Myös hallituksen esitys toteaa, että ehdotettu alennus laskee kokonaisohjauksen tasoa liikennesektorilla. Esitys ei kuitenkaan huomioi sitä, että ehdotettu veronalennus on neljäs hallituksen toimi, joka heikentää liikennesektorin päästöohjausta. Aiempia hallituksen tekemiä päätöksiä ovat nestemäisten polttoaineiden valmisteveron alennus vuoden 2024 alusta, ajoneuvoveron kevennys keski- ja suuripäästöisiltä autoilta vuoden 2025 alusta sekä jakeluvelvoitteen heikentäminen ja seuraamusmaksujen alentaminen vuoden 2025 alusta. Lainsäädännön vaikutusarviointioppaan mukaan yhteisvaikutukset muiden hankkeiden kanssa tulisi mahdollisuuksien mukaan huomioida arvioinnissa, mutta esitys sivuuttaa tämän huomioon ottamisen kokonaan (Valtioneuvosto 2022).

Mikäli Suomi ei saavuta vuodelle 2030 EU-lainsäädännössä asetettuja päästövähennysvelvoitteita, puuttuvat päästöyksiköt on mahdollisesti ostettava markkinoilta. Korvaavien päästöyksiköiden saatavuuteen ja hintaan liittyy huomattavia epävarmuuksia – kustannukset voivat nousta suuriksi.

Kaikkiaan valtiontalouden heikon tilanteen kannalta huomioarvoista on, että polttoaineveron alennus heikentää ilmastotoimien kustannusvaikuttavuutta, vähentää hallituksen omilla toimilla liikenteen verokertymää ja kasvattaa samalla riskiä sille, että julkisia varoja joudutaan myöhemmin käyttämään taakanjakosektorin velvoitteen ylittävien päästöjen kompensointiin.

Kotitalouksien ostovoiman parantamiseen olisi mahdollista valita muita keinoja, jotka eivät kasvattaisi ilmastopäästöjä. Veronalennukseen esitetty vuosittainen 50 miljoonaa euroa voitaisiin esimerkiksi jakaa suoraan kotitalouksille. Jos koko summa jaettaisiin tasan kaikkien noin 2,8 miljoonan asuntokunnan kesken, jokainen asuntokunta saisi noin 18 euroa vuodessa. Kotitalouksien liikennekustannuksiin liittyviä laskelmia sekä vaihtoehtoja kustannusten kompensoimiseksi käsittelee tarkemmin julkaisu Clarke ja Palanne (2023).

Lähteet:

Benzarti, Y., Carloni, D., Harju, J. & Kosonen, T. 2020. What Goes Up May Not Come Down: Asymmetric Incidence of Value-Added Taxes. *Journal of Political Economy* 128 (12), 4438–4474.

Clarke, S. ja Palanne, K. 2023. Tasapalautus tehokkain tapa hyvittää polttoainekuluja pienituloisille. TPAN Policy Brief 2/2023.

Doyle, J. J. & Samphantharak, K. 2008, \$2.00 Gas! Studying the Effects of a Gas Tax Moratorium. *Journal of Public Economics* 92, 869–884.

Harju, J., Kosonen, T., Laukkanen, M., Palanne, K. 2022. The heterogeneous incidence of fuel carbon taxes: Evidence from station-level data, *Journal of Environmental Economics and Management* 112. 2022,

Palanne, K. ja Sahari, A. 2021. Henkilöautoliikenteen CO₂-päästöt ja päästöjen vero-ohjaus. VATT muistiot 63.

Tsvetanov, T. 2024. Tax holidays and the heterogeneous pass-through of gasoline taxes, *Energy Economics* 136.

Valtioneuvosto (2022). Lainvalmistelun vaikutusarviointiohje. Valtioneuvoston julkaisuja 2022:66.

Yilmazkuday, H. 2017. Asymmetric incidence of sales taxes: A short-run investigation of gasoline prices, *Journal of Economics and Business* (91), 16–23.

Ympäristöministeriö 2025. Ilmastovuosikertomus 2025. Ympäristöministeriön julkaisuja 2025:20.

Hakola-Uusitalo Tuulia
Valtion taloudellinen tutkimuskeskus

Sahari Anna

Valtion taloudellinen tutkimuskeskus - Lausunnon laatijat:
tutkimusprofessori Marita Laukkanen, erikoistutkija Anna Sahari