



21.9.2023

Vero-osasto

Lausuntoyhteenveto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta.

1. Johdanto

Valtiovarainministeriö pyysi 30.8.2023 lausuntoja esityksen kannalta keskeisiltä ministeriöiltä, viranomaisilta, elinkeinoelämältä ja muilta sidosryhmiltä. Lausuntopyyntö julkaistiin Lausuntopalvelu.fi-sivustolla sekä valtiovarainministeriön julkisella verkkosivulla. Lausuntoja pyydettiin 13.9.2023 mennessä. Liikenne- ja viestintäministeriö toimitti lausunnon 14.9.2023. Esitysluonnoksesta annettiin lausuntokierroksella 31 lausuntoa, joista yhdessä ei ollut lausuttavaa. Lausuntopyyntö ja annetut lausunnot ovat nähtävillä julkisessa palvelussa osoitteessa [Lausunto - Lausuntopalvelu](#).

2. Lausunnot

2.1. Viranomaiset

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) ei kannata esityksen mukaista veronkevennyksen kohdentamista polttoaineeverolain energiasisältöveroon. LVM:n lausunnon mukaan veronkevennys tulisi sen sijaan kohdentaa hiilidioksidiveron alentamiseen. LVM:n mukaan EU:sta on tulossa polttoaineen polton hiilidioksidipäästöille päällekkäistä hintaohjausta mm. tieliikenteelle kohdistuvan jakelijoiden päästökaupan kautta, ja veronalennuksen kohdistamisella nyt hiilidioksidiveroon, vältettäisiin päällekkäiset ohjauskeinot.

Työ- ja elinkeinoministeriö (TEM) toteaa lausunnossaan, että ehdotus yhdessä jakeluvaihte-esityksen kanssa johtaa fossiilisten polttoaineiden käytön kasvuun ja siten merkittävään päästöjen lisääntymiseen Suomen taakanjakosektorilla, jolle EU on asettanut sitovat päästövähennämätavoitteet. TEM painottaa vakaan ja ennustettavan toimintaympäristön merkitystä, jotta Suomeen saadaan mm. uusia innovatiivisia hankkeita päästövähennämätavoitteen saavuttamiseksi. TEM korostaa, että niin veronalennuksen kuin jakeluvaihteen laskemisen vaikutusten arviointiin liittyy epävarmuuksia, sillä pumppuhintoihin vaikuttavat mm. öljyn markkinahintojen voimakas heilunta ja muut hintakilpailutekijät.

Verohallinto toteaa, että esityksessä ehdotetut lainsäädäntömuutokset ovat Verohallinnossa toimeenpantavissa.

Ympäristöministeriö katsoo, että ehdotettu lainmuutos heikentää kannustimia siirtyä vähäpäästöisempiin vaihtoehtoihin kuten sähköautoihin. Ympäristöministeriö huomauttaa, että liikenteen päästöjen nousu lainmuutoksen seurauksena kasvattaa riskiä koko taakanjakosektorin päästökaupan ylityksestä jaksolla 2021-2030. Ympäristöministeriö kiinnittää huomiota siihen, että bensiinin reaalin polttoaineverotaso ei ole noussut 2010-luvulla ja reaalin verotaso laskisi edelleen vuoteen 2027 mennessä ilman polttoaineveron alennustakin. Lisäksi ympäristöministeriö huomauttaa lausunnossaan, että mikäli lainmuutoksella halutaan kompensoida jakeluelvoitteen nostosta aiheutuvaa pumppuhintojen nousua kuluttajille, olisi loogisempaa, että veromuutos astuisi voimaan samanaikaisesti jakeluelvoitteen nousun kanssa eli vuoden 2025 alusta lähtien.

2.2. Muut kuin viranomaiset

Autoliitto ry:n mukaan esitys on oikeansuuntainen toimenpide liikkumisen kustannusten nousun hillitsemiseksi, vaikkakin Autoliiton mukaan ehdotuksen veronalennuksia voidaan pitää melko vaatimattomina verrattaessa niitä muissa EU-maissa tehtyihin veronalennus- ja tukiratkaisuihin.

Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry katsovat yhteisessä lausunnossaan, että esitys on kansalaisten ja yritysten liikenne- ja kuljetuskustannusten kasvun hillitsemisen kannalta tärkeä ja perusteltu toimi, mutta veronalennus tulisi kohdistaa uusiutuviin polttoaineisiin. Lausunnossa tuodaan esille EU:n minimiverotasoista johtuvat ongelmat uusiutuvien biopolttoaineiden verotuksessa ja siksi polttoaineverotusta tulisi lausunnon mukaan uudistaa siten, että hiilidioksidiveron osuutta valmisteverotuksessa nostettaisiin ja energiasisältöveron osuutta laskettaisiin.

Bioenergia ry pitää ehdotusta erittäin valitettavana ja katsoo, että se heikentää erityisesti korkeaseoksisen biopolttoaineiden kuten uusiutuvan dieselin ja biokaasun kilpailukykyä verrattuna fossiilisiin polttoaineisiin. Bioenergia ry:n mukaan kustannuksia tulisi kompensoida muilla keinoilla, kuten esimerkiksi työn verotusta tai yritysverotusta alentamalla. Bioenergia ry katsoo lisäksi, että valtiotalouden alijäämäisyys huomioiden, veronalennuksen etupainotteisuus jakeluelvoitetason nostoon nähden tulisi harkita uudelleen.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK pitää ehdotusta hyvänä yritysten kilpailukyvyn ja kuluttajien ostovoiman kannalta. EK:n mukaan liikenteen päästöjen vähentäminen tulee toteuttaa niin, ettei sillä heikennetä suomalaisyritysten kilpailukykyä eikä kotitalouksien ostovoimaa.

Etanoliautoilijat ry pitää hyvänä esityksen tarkoitusta alentaa autoilun kustannuksia, mutta katsoo lausunnossaan kustannusten nousun aiheutuvan jakeluelvoitteen täyttämiseen käytettävän uusiutuvan dieselin kalleudesta. Etanoliautoilijat katsovat, että jakeluelvoitteen täyttämiseksi voitaisiin käyttää myös muita uusiutuvia polttoaineita. Etanoliautoilijat pitävät tärkeänä, että veronalennus kohdistuisi nimenomaan energiasisältöveroon ja veronalennuksessa painotettaisiin hallitusohjelman mukaisesti uusiutuvia polttoaineita.

Finnwatch ry ei pidä ehdotettua muutosta perusteltuna, koska se heikentää liikenteen päästövähennyksiin kannustavaa ohjauskeinoa sekä pienentää valtion verokertymää tilanteessa, jossa valtiotalous tarvitsee vahvistavia keinoja. Finnwatchin mukaan veronkevennysten sijaan pitäisi tavoitteena pikemminkin olla liikennepäästöjen aiempaa voimakkaampi hinnoittelu sekä polttoaineita että polttomoottoriajoneu-

voja verottamalla, jolloin ilmastonmuutoksesta koituvat kustannukset kohdistuisivat päästöjen aiheuttajille. Finnwatch tuo lausunnossaan esille, että mikäli kotitalouksia halutaan tukea yksityisautoilun kustannusten nousulta, olisivat kiristyvien päästöverojen tuoton palauttaminen kansalaisille tai vähäpäästöisemmän liikkumisen tukeminen perustellumpia toimenpiteitä.

Kaupan liitto ry ilmoittaa, ettei sillä ole lausuttavaa esitykseen.

Kemianteollisuus ry katsoo lausunnossaan, että esityksen veronalennuksen ja muiden jakeluelvoitteeseen liittyvien muutoksien vaikutuksista tulisi tehdä perusteellinen selvitystyö, joka varmistaisi yhteiskunnan kokonaisetua palvelevan lainsäädännön valmistelun. Kemianteollisuus muistuttaa lausunnossaan ennustettavan ja vakaan toimintaympäristön merkitystä investoinneille ja T&K-toiminnoille.

Keskuskauppakamari pitää esitystä ymmärrettävänä toimenpiteenä liikkumisen kustannusten nousun hillitsemiseksi, mutta pitää esitystä parempana vaihtoehtona tähän ongelmaan kohdennetumpaa veronalennusta ns. ammattidiesel-järjestelmän avulla. Keskuskauppakamari katsoo, että mikäli veronalennus toteutetaan, tulisi se kohdistaa ainoastaan uusiutuville polttoainelaaduille. Keskuskauppakamari tuo lausunnossaan esille tarpeen polttoaineverotuksen uudistukselle, joka nostaisi hiilidioksidiveron osuutta ja laskisi energiasäلتöveron osuutta verotuksesta.

Kuluttajaliitto ry katsoo, että vaikka polttoaineen hinnan nousu heikentää kuluttajien taloudellista tilannetta, on liikenteen päästöjä pyrittävä pienentämään. Kuluttajaliiton mukaan verotuksen tulisi tukea kestävämpiä kulutusvalintoja ja siksi verotukseen tulisi liittää muita ohjaus- ja tukikeinoja, jolloin kestävimistä valinnoista tulisi kuluttajille saavutettavia ja kohtuuhintaisia. Kuluttajaliitto katsoo lausunnossaan, että niin ilmaston kuin sosiaalisen oikeudenmukaisuuden kannalta parempi tapa kompensoida jakeluelvoitteen korottamisesta aiheutuvia kustannuksia olisi kotitalouksille jaettava tasapalautus.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry pitää tässä taloustilanteessa polttoaineverotuksen alentamista perusteltuna, ja katsoo, että polttoainekustannuksilla on merkittävä vaikutus kotimaan matkailuun.

Metsäteollisuus ry pitää esitystä kannatettava ja katsoo sen alentavan metsäteollisuuden kuljetusketjun kustannuksia.

Neste Oyj:n mukaan ehdotus antaa väärän signaalin liikenteen päästövähennystavoitteen suhteen. Neste Oyj katsoo, että ehdotuksen toteutuminen kasvattaa riskiä siihen, ettei Suomi saavuta sille asetettuja taakanjakosektorin päästövähennystavoitteita, jolloin se joutuu ostamaan päästövähennysyksiöitä markkinoilta, ja siten maksamaan toisten maiden päästövähennyskeinoja. Neste Oyj huomauttaa lisäksi, että EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen (RRF) kautta saadun rahoituksen ehtona on nimenomaisesti se, että Suomi pysyy edellisen hallituksen linjaamalla päästövähennyspolulla. Lisäksi Neste Oyj kummeksuu lausunnossaan hallituksen suunnitelmia alentaa jakeluelvoitteen täyttämättä jättämiin liittyviä seuraamusmaksuja. Neste Oyj pitääkin lausunnossaan erittäin tärkeänä, että jakeluelvoitelaista vastaava ministeriö (TEM) tekee seuraamusmaksutasojen alentamisesta ja liikennesektorin ulkopuolisista joustomekanismeista perusteellisen selvityksen ja vaikutusarvioinnin ennen niitä koskevia mahdollisia uusia linjauksia.

North European Oil Trade Oy muistuttaa lausunnossaan, että polttoaineen kuluttajahintaan vaikuttavat verotuksen lisäksi useat muut tekijät, minkä vuoksi polttoaineveron muutos ei takaa alempaa hintaa ku-

luttajille. NEOT katsoo, että esitys heikentäisi korkeaseosbiopolttoaineiden suhteellista kilpailukykyä fossiilisiin polttoaineisiin nähden, millä olisi negatiivisia vaikutuksia liikenteen päästöjen vähenemiseen. NEOT katsoo, että toimialan kannalta olisi tärkeintä, että sääntely olisi ennustettavaa pitkällä aikavälillä.

SAK ry katsoo, että ehdotuksella hallitus laiminlyö ilmastotavoitteensa. SAK:n mukaan liikenteen päästövähennystoimien kustannuksia tulee tarvittaessa kompensoida pieni- ja keskituloisille, mutta kompensatiotoimenpiteillä ei tulisi mitätöidä päästöohjausvaikutuksia. Siten SAK:n mukaan tasapalautus olisi kompensatiomallina tehokkaampi ja se edistäisi paremmin hallituksen tavoitteita kuin nyt ehdotettu veronalennus. SAK korostaa lausunnossaan veronalennusten vaikutusta julkiseen talouteen ja muistuttaa siitä mahdollisuudesta, että veronkevennykset eivät välttämättä tule näkymään polttoaineiden hinnassa.

Suomen ilmastopaneeli ei kannata esitystä vaan korostaa, että hallitusohjelmaan kirjattu arjen kustannusten nousun välttäminen voitaisiin toteuttaa paremmin kohdennetuilla vero- ja tukipolitiikan muutoksilla, jotka kompensoisivat kansalaisille liikenteen nousevat kustannukset oikeudenmukaisella tavalla, mutta eivät lisäisi päästöjä. Suomen ilmastopaneeli mainitsee tällaisina kertasummaisen kompensaaion sekä joukkoliikenteen tukemisen. Suomen ilmastopaneeli katsoo, ettei esityksessä ole huomioitu kaikkia niitä kustannuksia, joita veronalennuksen aiheuttamasta liikennesektorin päästöjen lisääntymisestä syntyy. Suomen ilmastopaneeli mainitsee lausunnossaan mm. päästöoikeuksien ostot muista maista sekä RRF-maksatusten saamatta jääminen. Suomen ilmastopaneeli vaatiikin lausunnossaan, että valtioneuvoston tulee esittää eduskunnalle arvio esityksen sekä muiden hallitusohjelmaan liittyvien kirjausten aiheuttamista kustannuksista Suomen valtiontaloudelle.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry kannattaa ehdotusta ja katsoo, että polttoaineveron laskulla olisi merkittävä vaikutus kuorma- ja pakettiautoliikenteen kokonaiskustannuksiin. SKAL:n arvion mukaan esityksellä ei olisi maanteiden tavaraliikenteen kannalta päästöjä lisäävää vaikutusta. SKAL katsoo lausunnossaan, että mikäli polttoaineveron lasku olisi kohdistettu ammattidieselille, olisi sillä alennettu huomattavasti Suomen logistisia kustannuksia. SKAL esittää, että ammattidiesel otettaisiin huomioon hallitusohjelmassa linjatun liikenteen verotuksen kokonaisuudistuksen valmistelussa, sillä pitkällä aikavälillä on nähtävissä muutoksia, joiden hallintaan ammattidiesel olisi tarpeellinen mekanismi. SKAL esittää lisäksi, että esityksen nykytilan arvioinnissa esitettäisiin bensiinin lisäksi dieselin verotasojen kehitys vuodesta 2005 alkaen.

Suomen luonnonsuojeluliitto katsoo, ettei ehdotusta tule viedä eteenpäin, sillä se hidastaa päästöjen vähentymistä ja aiheuttaa siten riskin Suomelle siitä, ettei se saavuta EU:n sille asettamia päästövähennystavoitteita. Luonnonsuojeluliitto katsoo lausunnossaan, että kotitalouksille jaettava tasapalautus olisi niin ilmaston kuin sosiaalisen oikeudenmukaisuuden kannalta parempi tapa kompensoida jakeluvaihteen korottamisesta aiheutuvia kustannuksia. Luonnonsuojeluliitto ehdottaa lisäksi, että hallituksen tulisi valmistella hiiliosingon kaltaista mekanismia ilmastopolitiikan taloudellisten seurausten kompensoimiseksi. Luonnonsuojeluliitto pitää lisäksi esityksen perusteluita heikkoina, sillä bensiinin reaalin verotaso laskisi joka tapauksessa vuoteen 2027 mennessä ilman polttoaineveron alennustakin. Myös Luonnonsuojeluliitto katsoo, että veronalennuksen etupainotteisuus jakeluvaihteen tason muutoksen nähden on perusteeton.

SOSTE Suomen sosiaali ja terveys ry ei pidä esitettyä veronkevennystä tarkoituksenmukaisena tai perusteltuna keinona edistää sosiaalisesti kestävästä ilmastopolitiikkaa. SOSTE:n mukaan olisi tärkeää ohjata kulutusta kohti vähäpäästöisiä vaihtoehtoja. SOSTE katsoo, että veronkevennykseen käytettävä

rahamäärä tulisi allokoida kohdennetusti sosiaalietuuksien parantamiseen niille, joilla on suurin tarve tuelle.

Stop autoilijoiden kuritukselle kansanliike pitää esitystä oikeansuuntaisena, mutta ehdottomasti alimitoitettuna.

Suomen Yrittäjät ry katsoo, että ehdotetut muutokset ainakin väliaikaisesti kohentaisivat kuljetusyritysten ja kotitalouksien ostovoimaa. Suomen yrittäjät huomauttavat kuitenkin, että heidän pitkäaikainen tavoitteensa on verotuksen painopisteen siirtyminen työn ja yrittämisen verotuksesta kulutuksen ja haittojen verotukseen.

Tampereen yliopisto / Liikenteen tutkimuskeskus Verne:n katsoo, että polttoaineveron alennuksesta sekä jakeluvaihteen alentamisesta tulee luopua, sillä ne ovat ristiriidassa hallitusohjelmaan kirjattujen kestävien liikennemuotojen käyttöä ja päästöjä koskevien tavoitteiden kanssa. Verne esittää lausunnossaan, että ehdotetun muutokset kasvattaisivat päästöjä esityksessä arvioituja lukuja enemmän.

Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT katsoo, että ehdotettu lainmuutos on ristiriidassa Suomen ilmastolakiin kirjatun hiilidioksidipäästöjen puolittumista koskevan tavoitteen kanssa. VATT:n mukaan polttoaineveron lasku yhdessä jakeluvaihteen ehdotettujen muutosten kanssa pienentää päästöjen vähentämisen ohjauksivaikutuksia, ja johtaa todennäköisesti siihen, että tavoitetta päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä ei tulla saavuttamaan. VATT tuo lausunnossaan esille sen, että ei ole täyttä varmuutta siitä, että polttoaineiden jakelijat siirtäisivät jakeluvaihteen kiristymisestä aiheutuvan hinnan nousun suoraan polttoaineiden hintoihin. VATT toteaa myös, ettei veronalennuksenkaan siirtyminen pumppuhintoihin ole täysin varmaa. Myös VATT kiinnittää lausunnossaan huomiota siihen, ettei bensiinin reaalin polttoaineverotaso ole noussut lainkaan vaan pikemminkin laskenut vuoteen 2005 verrattuna. VATT ehdottaa lausunnossaan, että kotitalouksille suoraan jaettava könttäsummapalautus olisi tehokkaampi tukimuoto, joka myös säilyttäisi polttoaineverotuksen päästöjä vähentävän ohjauksivaikutuksen.

Veronmaksajain Keskusliitto ry katsoo, että ehdotus on ristiriidassa liikenteen päästövähennystavoitteiden kanssa. Veronmaksajain keskusliitto tuo lausunnossaan esille bensiinin reaalin verotason laskun 2010 -luvulla. Veronmaksajain keskusliitto huomauttaa lausunnossaan, että autoilijoille kohdistuva polttoaineiden verotaakka on laskenut viime vuosina myös autojen polttoaineen kulutuksen vähentymisen sekä autoilun sähköistymisen johdosta. Veronmaksajain keskusliitto tuo esille veronalennuksen negatiivisen vaikutuksen indeksisidonnaisiin etuuksiin, mikä heikentää etenkin alempien tuloluokkien tilannetta myös niiden osalta, jotka eivät kuluta polttoaineita. Veronmaksajat kiinnittävät huomiota ehdotuksessa lueteltuihin vaihtoehtoihin toteuttamistapoihin, joille on lueteltu myönteisiä ominaisuuksia, kun valitulle energiasäiltöveron alennukselle ei ole ehdotuksessa esitetty perusteita. Veronmaksajat katsovat lopuksi, että paras keino ihmisten arjen kustannusten nousuun vastaamiseen on ansiotulojen verotuksen kevennys ja haittaverojen kuten polttoaineveron alentamista tulisi välttää.

WWF Suomi toteaa, ettei ehdotettua lakia tule viedä jatkovalmisteluun. WWF katsoo, ettei kotitalouksien ostovoiman vahvistamista pidä tehdä keventämällä fossiilisten polttoaineiden verotusta, sillä se johtaa päästöjen lisääntymiseen ja on siten hallitusohjelman tavoitteiden kannalta ristiriitainen. WWF:n mukaan sosiaalisesti oikeudenmukaisempi ratkaisu suomalaisten ostovoiman vahvistamiseksi olisi jakaa veronalennusta vastaavaa summa tasan kaikille kansalaisille. WWF tuo esille bensiinin reaalin verotason

laskun, ja katsoo että silläkään perusteella veronalennukseen ei ole perusteita. WWF haluaa lisäksi kiinnittää huomiota siihen, että autoilun kustannuksia alentaviin lakimuutoksiin tulisi aina liittää myös kilometrikorvauksen tason laskeminen.

Yhteinen Toimialaliitto ry kannattaa ehdotusta, koska vaihtoehtoiset käyttövoimat eivät ole vielä raskealle liikenteelle vaihtoehto ja logistiikka-alan kilpailukyvyyn säilyttäminen on kansallisesti järkevää.

Yksityishenkilö katsoo, että ehdotettujen muutosten siirtymistä pumppuhintoihin on mahdotonta todentaa ja halutut muutosten vaikutukset voivat jäädä saamatta. Lausunnossa katsotaan, että työmatkojen omavastuuosuuden korotus heikentää enemmän ostovoimaa kuin mitä ehdotus polttoaineveron alentamisesta sitä vahvistaisi.