

## Asia: O 16/2026 vp Ympäristöverotus

Finnwatch kiittää mahdollisuudesta lausua valtiovarainvaliokunnan verojaostolle ympäristöverotuksesta ja siitä, miten ympäristöverotusta tulisi kehittää tulevaisuudessa. Keskityimme lausunnossamme erityisesti päästöverotukseen liittyviin kehitystarpeisiin.

### Tarve yhtenäistää päästöhinnointelua

Kasvihuonekaasupäästöjen hinnoittelu – tapahtui se sitten päästöverojen tai päästökaupan muodossa – on tehokas tapa ohjata yrityksiä ja kuluttajia leikkaamaan päästöjään. Parhaiten päästöhinnointelu toimii silloin, kun se kattaa kaikki päästöt. Tällöin päästöjä vähennetään siellä, missä se on kustannustehokkainta.

Nykyisellään päästöhinnointelu on kuitenkin epäjohdonmukaista, sillä läheskään kaikkia päästöjä ei hinnoitella. Lisäksi päästöistä Suomessa maksettava hinta vaihtelee hyödykkeestä toiseen riippuen siitä, tapahtuuko hinnoittelu kansallisten päästöverojen (polttoaineverot) tai EU:n päästökaupan kautta. Samalla päästöistä maksettava hinta on korkeimmillaankin liian matala verrattuna päästöjen aiheuttamaan taloudelliseen haittaan (ns. päästöjen yhteiskunnallinen kustannus). Polttoaineen hiilidioksidivero laskettiin vuoden 2026 alussa 56,8 euroon<sup>1</sup>, kun taas päästöoikeuden hinta EU:n päästökaupassa on ollut alkuvuodesta 2026 noin 80 euroa<sup>2</sup>. Arviot päästötonnin yhteiskunnallisesta kustannuksesta vaihtelevat, mutta hinta arvioidaan usein vähintään kaksin–kolminkertaiseksi edellämainittuihin hintoihin verrattuna<sup>3</sup>.

Jotta päästöt saataisiin ajettua tehokkaasti alas, tulee päästöhinnointelun olla yhtenäistä. EU:n päästökauppajärjestelmästä on kehittynyt esimerkki tällaisesta hinnoittelusta: se kattaa yhdellä yhtenäisellä hinnalla suuren osan päästöistä suurella markkina-alueella. Järjestelmä tuottaa myös merkittäviä huutokauppatuloja jäsenmaille, esimerkiksi viime vuonna Suomelle yli 400 miljoonaa euroa<sup>4</sup>. Nykyisen päästökaupan puolustamisen rinnalla on tärkeää, että EU:n uusi, lämmitystä ja liikennettä koskeva päästökauppa saadaan suunnitellusti käyttöön.

---

<sup>1</sup> Hiilidioksidi veroa lasketaan vielä uudestaan vuoden 2027 alussa 51,3 euroon tonnilta. Ks. Hallituksen esitys VM/2025/148, <https://vm.fi/paatos?decisionId=4586>

<sup>2</sup> ICAP. (n.d.). ICAP Allowance Price Explorer. Haettu 12.3.2026 osoitteesta: <https://icapcarbonaction.com/en/ets-prices>

<sup>3</sup> Ks. esim. Moore, F.C., Drupp, M.A., Rising, J. et al. (2024). Synthesis of evidence yields high social cost of carbon due to structural model variation and uncertainties. PNAS. <https://www.pnas.org/doi/10.1073/pnas.2410733121>; Rennert, K., Errickson, F., Prest, B.C. et al. (2022). Comprehensive evidence implies a higher social cost of CO2. Nature. <https://www.nature.com/articles/s41586-022-05224-9>

<sup>4</sup> Energiavirasto. (17.12.2025). Päästökaupan huutokauppatulot Suomessa 409,8 miljoonaa euroa vuonna 2025. Tiedote. <https://energiavirasto.fi/-/paastokaupan-huutokauppatulot-suomessa-409-8-miljoonaa-euroa-vuonna-2025>

Näiden järjestelmien ulkopuolelle jäävien päästöjen osalta toimet hinnoittelun kattavuuden parantamiseksi voidaan aloittaa ottamalla käyttöön uusia päästöveroja suuripäästöisille hyödykkeille, jotka jäävät nykyisellään päästöhinnoittelun ulkopuolelle. Tällaisia ovat esimerkiksi suuripäästöiset elintarvikkeet ja EU:n ulkopuolelle suuntautuvat lennot.

Samalla on tarpeen huolehtia, ettei uusien verojen käyttöönotto heikennä jo valmiiksi heikoimmassa asemassa olevien tilannetta entisestään. Tästä varmistumiseksi etenkin elintarvikkeisiin ja muihin välttämättömyshyödykkeisiin kohdistuvien verojen käyttöönoton yhteydessä tulee samalla luoda tarvittavat kompensointimekanismit. EU:n uuteen päästökauppajärjestelmään kuuluu tähän tarkoitukseen kehitetty sosiaalirahasto<sup>5</sup>.

### **Tehokas kulutusvero edellyttää yhdenmukaista päästölaskentaa, elintarvikesektorilla tässä ollaan jo pitkällä**

Päästöperusteisia kulutusveroja selvitettiin Suomessa muutama vuosi sitten<sup>6</sup>. Tuolloin keskeiseksi esteeksi tunnistettiin päästölaskennan vakiintumattomuus. Tilanne on kuitenkin parantunut nopeasti ja lisännyt päästöperusteisten kulutusverojen toteuttamiskelpoisuutta.

Erityisesti elintarvikkeiden kohdalla tuotekohtainen päästölaskenta on kehittynyt monia muita aloja nopeammin. Suomessa tätä työtä on tehty Luonnonvarakeskuksen vetämässä RuokaLCA-hankkeessa, johon on osallistunut myös kymmeniä elintarvikealan yrityksiä<sup>7</sup>. Yhteistyöllä on pyritty varmistamaan, että hankkeessa kehitetty laskentamalli palvelee alan yrityksiä<sup>8</sup>. Lisäksi yritysvoisessa Food Data Finland -hankkeessa on edistetty malleja, joilla parannetaan tiedon jakamista ruoka-alan arvoketjuissa<sup>9</sup>. Myös tällainen kehitystyö voisi palvella hiilijalanjälkien kattavampaa laskemista.

Kehitetyn laskentamallin käyttöönottoa voitaisiin edistää esimerkiksi jonkun suosituksen tuoteryhmän tuotteisiin (kuten esimerkiksi valmisruokiin) kohdistuvalla pilottihankkeella,

---

<sup>5</sup> Näiden varojen käytöstä tuli toimittaa komissiolle kansalliset suunnitelmat kesäkuun 2025 loppuun mennessä, mutta Suomi ja monet muut maat eivät ole tehneet näin vielä. Ks. Euroopan komissio. (n.d.). Social Climate Fund. Verkkosivu. Haettu 18.3.2026 osoitteesta:

[https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/policies-and-activities/funding/social-climate-fund\\_en](https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/policies-and-activities/funding/social-climate-fund_en)

<sup>6</sup> Valtioneuvoston kanslia. (2023). *Elinkaaripäästöihin perustuva kulutusverotus*.

<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/items/20b3faf0-88e3-461b-93b4-05e13ff7ee2a>

<sup>7</sup> Luonnonvarakeskus. (n.d.). Elintarvikkeiden elinkaariarviointimetodologian kehittäminen ja harmonisointi. Verkkosivu. Haettu 17.3.2026 osoitteesta:

<https://www.luke.fi/fi/projektit/lcafoodprint/laskentaohjeet>

<sup>8</sup> RuokaLCA-laskenta on jo otettu käyttöön HKFoodsilla. Ks. Luonnonvarakeskus. (n.d.). HKFoods toteutti alkutuotannon ympäristövaikutusten laskentajärjestelmän yhdessä Luken ja Biocoden kanssa. Tiedote.

<https://www.luke.fi/fi/palvelut/asiakas esimerkit/hkfoods-toteutti-alkutuotannon-ymparistovaikutusten-laskentajärjestelmän-yhdessä-luken-ja-biocoden-kanssa>

<sup>9</sup> GS1 Finland. (n.d.). Tietoa Hankkeesta Food Data Finland. Verkkosivu.

<https://fooddata.gs1.fi/fi/tietoa-hankkeesta>

jossa valmistajille tarjottaisiin tukea ja opastusta laadukkaaseen päästölaskentaan. Myöhemmin kyseisessä kategoriassa voitaisiin siirtyä pilotoimaan itse päästöveroa.

Elintarvikesektorin valintaa pilottien kohteeksi puoltaa nykyisten päästöhinnointeluinstrumenttien ulkopuolelle rajautumisen ja laskennan kehittymisen lisäksi myös moni muu seikka. Eri elintarvikkeiden hiilijalanjäljissä on merkittäviä eroja, ja isopäästöisimmille elintarvikkeille on tyypillisesti löydettävissä myös selkeästi pienipäästöisempiä substituuotteja. Tällöin päästöverolla on mahdollista ohjata kuluttajia siirtämään vähäpäästöisempiin vaihtoehtoihin.

Päästölaskentaa tulee edistää myös muissa tuoteryhmissä. EU:ssa kehitetty PEF-viitekehys (engl. *product environmental footprint*) antaa yhdenmukaiselle tuotepäästöjen laskennalle pohjan, jota RuokaLCA-ohjeistuksen hyödyntää. Vastaavia tuoteryhmäkohtaisia ohjeistuksia on kehitetty ja kehitetään eri toimialojen toimesta<sup>10</sup>. Laskennan yleistymistä ja vakiintumista voidaan kuitenkin edistää myös julkisen vallan toimin, esimerkiksi edellyttämällä näitä tietoja julkisissa hankinnoissa. Tuotepäästöjen laskennan edistäminen luo pohjaa päästöverojen laajentamiselle.

### **EU-lainsäädäntö edistää jatkossa vaatteiden ja muiden kulutustuotteiden päästöverojen käyttöönottoedellytyksiä**

Päästöperusteisten kulutusverojen mahdollisuudet paranevat lähitulevaisuudessa myös EU-säätelyn myötä. EU:n ekosuunnitteluasetuksen on määrä laajentua vähitellen kattamaan lähes kaikki tuoteryhmät<sup>11</sup>. Tuotteen hiilijalanjälki on yksi mahdollinen tieto, jota voidaan edellyttää tuoteryhmäkohtaisissa vaatimuksissa, jotka päätetään erikseen tuoteryhmä kerrallaan.

Hiilijalanjälkeä koskevan tiedon edellyttäminen avaisi uuden mahdollisuuden hinnoitella tuotekohtaisia päästöjä. Vaatteet ja tekstiilit on yksi ensimmäisistä tuoteryhmistä, joille tullaan asettamaan niin sanotut ekosuunnitteluvaatimukset<sup>12</sup>. Jos vaatteilta edellytettäisiin vuonna 2027 julkaistavissa vaatimuksissa tuoteryhmäkohtaisesti kehitettyjen PEF-sääntöjen mukaan laskettua ja varmennettua hiilijalanjälkeä, voisi tätä lukemaa käyttää päästöperusteisen kulutusveron perusteena. Jos hiilijalanjälki olisi vapaaehtoinen tieto,

---

<sup>10</sup> Euroopan komissio. (n.d.). Product Environmental Footprint method. Verkkosivu. Haettu 17.3.2026 osoitteesta:

[https://green-forum.ec.europa.eu/green-business/environmental-footprint-methods/pef-method\\_en](https://green-forum.ec.europa.eu/green-business/environmental-footprint-methods/pef-method_en)

<sup>11</sup> Valtioneuvosto. (19.7.2024). Uusi EU:n ekosuunnitteluasetus tuo keinoja puuttua entistä useampien tuotteiden elinkaaren aikaiseen ympäristökuormitukseen. Tiedote.

<https://valtioneuvosto.fi/-/1410877/uusi-eu-n-ekosuunnitteluasetus-tuo-keinoja-puuttua-entista-useam-pien-tuotteiden-elinkaaren-aikaiseen-ymparistokuormitukseen>

<sup>12</sup> Euroopan komissio. (2025). Ecodesign for Sustainable Products and Energy Labelling Working Plan 2025-2030. Työsuunnitelma, s. 5.

[https://environment.ec.europa.eu/document/download/5f7ff5e2-ebe9-4bd4-a139-db881bd6398f\\_en?filename=FAQ-UPDATE-4th-Iteration\\_clean.pdf](https://environment.ec.europa.eu/document/download/5f7ff5e2-ebe9-4bd4-a139-db881bd6398f_en?filename=FAQ-UPDATE-4th-Iteration_clean.pdf)

voitaisiin niiltä tuotteilta, joille sitä ei ole laskettu, periä kiinteää maksua, joka määräytyisi suuripäästöisimpien verrokituotteiden mukaan.

Päästöhinnointelua voitaisiin laajentaa myös ottamalla uusia tuotteita hiilirajamekanismin (CBAM) soveltamisalan piiriin.

Ympäristölle haitalliseen kulutukseen voisi kohdistaa myös uutta haittaverotusta, vaikka tuotekohtaisia päästölaskelmia ei olisi saatavilla. Tällainen voisi olla esimerkiksi lentorahtina kulkeviin yksityisiin verkkokauppatilauksiin kohdistuva päästömaksu tai ekologista vaikutusta kuvaavaan pisteytykseen perustuva päästömaksu. Tällaista pisteytystä hahmotellaan parhaillaan osaksi uusia vaatteita koskevia ekosuunnitteluvaatimuksia. Niin sanotun ”pakettirallin” kohdalla on ollut esillä myös erillinen haittaverotus niille valmistajille, jotka eivät osallistu tuottajavastuun alaisten tuotteiden jätehuollon kustannuksiin. Esimerkiksi Latviassa tällainen on käytössä<sup>13</sup>.

### **Hiiliosingolla voidaan palauttaa päästöverojen tuottoja sosiaalisten vaikutusten tasaamiseksi**

Vaikka esimerkiksi ruokatuotteiden kohdalla kuluttajilla on mahdollisuus valita päästöiltään pienempiä tuotteita ja siten minimoida veron vaikutusta, ei päästöveroilta voi yleensä välttää kokonaan. Tuoreen kyselytutkimuksen perusteella 86 prosenttia suomalaisista pitää tärkeänä, etteivät yksittäisten kotitalouksien kustannukset kasva ilmastotoimien myötä liian suuriksi<sup>14</sup>.

Siksi uusien päästöverojen kustannusvaikutuksia tulee kompensoida pienituloisille päästömääristä riippumattomin palautuksin. Käytännössä osa kerätyistä päästöveroista tulee siis palauttaa takaisin kuluttajille. Palautuksen suuruuden riippumattomuus päästöistä on välttämätöntä, jotta päästöveron ohjausvaikutusta ei menetetä.

Päästöverojen kierrätys takaisin kuluttajille on mahdollista toteuttaa esimerkiksi sosiaaliturvan korotuksena, veron kevennyksinä tai suoraan kuluttajille maksettavina palautuksina eli niin kutsuttuna hiiliosinkona<sup>15</sup>. Hiiliosinkoa on jo kokeiltu Kanadassa, Sveitsissä ja Itävallassa.

<sup>13</sup> Latvijas Vēstnesis. (n.d.). Natural Resources Tax Law.

<https://likumi.lv/ta/en/en/id/124707-natural-resources-tax-law>

<sup>14</sup> Suomen ympäristökeskus. (17.3.2026). Kysely: suomalaiset toivovat kunnianhimoista ilmasto- ja energiapolitiikkaa. Tiedote.

<https://www.sttinfo.fi/tiedote/71867485/kysely-suomalaiset-toivovat-kunnianhimoista-ilmasto-ja-energiapolitiikkaa?publisherId=69819243&lang=fi>

<sup>15</sup> Eri palautusmekanismien eroja on käsitelty esim. Finnwatchin Reilu hinta hiilelle -raportissa s. 41–46: [https://finnwatch.org/images/reports\\_pdf/ReiluHintaHiilelle\\_V.pdf](https://finnwatch.org/images/reports_pdf/ReiluHintaHiilelle_V.pdf)

Hiiliosingolla on monia vahvuuksia suhteessa muihin kompensointikeinoihin<sup>16</sup>. Koska hiiliosingon määrä on tyypillisesti sidottu päästöverokertymään, ei sen käyttöönotto (toisin kuin veronkevennykset tai sosiaaliturvien korotukset) johda tilanteeseen, jossa päästöverokokonaisuudesta yhteiskunnalle aiheutuvat kulut ylittäisivät siitä saatavat tulot päästöjen laskiessa. Hiiliosinko myös kohtelee erilaisia tulonsaajaryhmiä tasavertaisemmin, kun sen saaminen ei edellytä veronalaisia tuloja tai sitä, että henkilö olisi sosiaaliturvajärjestelmän piirissä.

Tutkimusten mukaan hiiliosinkojärjestelmä muuttaa päästöverokokonaisuuden progressiiviseksi, vaikka kaikkia päästöverotuloja ei kierrätettäisi takaisin kuluttajille<sup>17</sup>. Näin ollen uusia päästöverotuloja olisi mahdollista ohjata myös muihin käyttötarkoituksiin tai valtion yleiseen budjettiin. Hiiliosinkomalli on myös mahdollistaa rakentaa siten, että hiiliosinkoa maksetaan esimerkiksi vain tietyn tulotason alittaville kotitalouksille, jolloin sen kattamiseen riittäisi pienempi osuus uusista päästöverotuloista.

Hiiliosinkojärjestelmän kehittäminen pelkästään yhtä hyödykeryhmää koskevan päästöveron palautusta varten voi kuulostaa työläältä. Järjestelmän luomiselle on kuitenkin hyvät perusteet, koska samaa järjestelmää olisi jatkossa mahdollista hyödyntää eri tarkoituksiin (esimerkiksi Vihreiden esittämään arvonlisäverokantojen yhtenäistämisen kompensointiin).

### **Lentoverossa olisi itsessään progressiivisia piirteitä**

Lentoliikenne on yksi ilmeinen kohde, kun mietitään tarvetta uusille päästöveroille. Alan päästöt ovat suuret ja niiden ennustetaan jatkavan kasvuaan myös tulevaisuudessa. Tähän asti käyttöönotetut päästöohjaustoimet ovat täysin riittämättömiä.<sup>18</sup> Lentoliikenne myös hyötyy poikkeuksellisista verohelpotuksista, kuten lentopolttoaineiden verottomuudesta sekä arvonlisäverotukseen liittyvistä erivapauksista. Lentoveron käyttöönotolle on lisäksi ollut laaja kansalaisten tuki<sup>19</sup>.

---

<sup>16</sup> Hiiliosingon vahvuuksista laajemmin ks. esim. Finnwatchin policy brief:

[https://finnwatch.org/images/pdf/Hiiliosinkoa\\_koskeva\\_taukamuistio\\_paattajille.pdf](https://finnwatch.org/images/pdf/Hiiliosinkoa_koskeva_taukamuistio_paattajille.pdf)

<sup>17</sup> Boyce, J. K. (2018). Carbon Pricing: Effectiveness and Equity, s.59. Ecological Economics 150 (2018) 52–61: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S092180091731580X>

<sup>18</sup> Lentoliikenteen päästöistä ja alan riittämättömistä ohjaustoimista ks. esim. Finnwatchin lausunto lentämisen päästöhinnittelua koskevasta selvityksestä:

[https://finnwatch.org/images/pdf/finnwatch\\_lentovero\\_toukokuu2022.pdf](https://finnwatch.org/images/pdf/finnwatch_lentovero_toukokuu2022.pdf)

<sup>19</sup> Ks. esim. Suomen Luonto, 2018, Suomen Luonnon ja Taloustutkimuksen kysely: Yli puolet suomalaisista kannattaa lentoveroa, saatavilla osoitteessa:

<http://suomenluonto.fi/uutiset/suomen-luonnon-ja-taloustutkimuksen-kysely-yli-puolet-suomalaisista-kannattaa-lentoveroa/> tai Helsingin Sanomat, 2018, HS-gallup: Enemmistö suomalaisista valmis maksamaan haattavaa lentomat kustamisesta, saatavilla osoitteessa: <https://www.hs.fi/ulkomaat/art-2000005666515.html>

Lentoveroja on tai on ollut käytössä muun muassa Norjassa, Saksassa, Ranskassa ja Ruotsissa<sup>20</sup>. Suomessakin asiaa on jo selvitetty. Aiheesta tehdyssä esiselvityksessä tarkastelluilla malleilla veron tuottoarvio oli 235–319 miljoonaa euroa vuodessa<sup>21</sup>.

Lentovero eroaa monista muista päästöperusteisista veroista siinä, että tasaveroluonteestaan huolimatta lentoverosta kaikista heikoimmassa asemassa oleville koituvat haitat ovat moniin muihin päästöveroihin verrattuna pieniä. Tämä johtuu ennen kaikkea siitä, että lentomäärät linkittyvät vahvasti tulotason kanssa, ja hyvin suuri osa lentoverosta kerättäisiin tästä johtuen suurituloisilta. Siksi lentoveron käyttöönotto ei edellyttäisi erillisen palautusmekanismin luomista, ja olisi siinä suhteessa yksinkertainen toimenpide. Veron toteutuksessa olisi kuitenkin tärkeää kiinnittää huomiota siihen, että toteutusmalli ohjaa yrityksiä päästövähennyksiin. Ohjausvaikutus voida jäädä vähäiseksi, jos lentoyhtiöillä ei ole mahdollisuutta saavuttaa kevyempää verotasoa leikkaamalla päästöjään.

---

<sup>20</sup> IATA. (2025). Specific taxes on the use of air transport. Raportti, s. 15–16.  
<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/specific-taxes-on-the-use-of-air-transport/>

<sup>21</sup> Lapp. T. et al. (2022). Verotus lentoliikenteen päästöohjauksessa. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2022:19, s. 102. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-346-3>