

**Asia: Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi
nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta
(diaarinumero: VN/7054/2024)**

Finnwatch kiittää mahdollisuudesta lausua valtiovarainministeriölle polttoaineiden valmisteveron muutoksesta.

Esitetty valmisteveron tason alentaminen lisää kasvihuonekaasuja ja vaikeuttaa Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamista. Ottaen huomioon sen, että esimerkiksi tavoite hiilineutraaliudesta vuoteen 2035 mennessä on karkaamassa ilmastopolitiikan puutteiden vuoksi, on veron alentaminen ristiriidassa niin ilmastolain kuin ilmastomuutoksen torjuntaa koskevien ihmisoikeusvelvoitteiden kanssa. Hallituksen vastuu torjua ilmastonmuutosta on vahvistettu tänä vuonna kahdella merkittävällä ratkaisulla:

- KHO (2025): "Korkein hallinto-oikeus toteaa, että valtioneuvostolla on ensisijainen vastuu ilmastopolitiikan suunnittelusta ja toteuttamisesta kansainvälisten velvoitteiden ja ilmastolain mukaisesti."
- ICJ (2025): "The climate change treaties set forth binding obligations for States parties to ensure the protection of the climate system and other parts of the environment from anthropogenic greenhouse gas emissions."

Lisäksi on syytä nostaa esiin, että esityksellä on negatiivisia vaikutuksia valtiontalouteen. Sekä ympäristöön että talouteen liittyvät haitat eivät ole suhteessa siihen varsin vaatimattomaan ja mahdollisesti myös epävarmaan ja epäoikeudenmukaisesti jakautuvaan hyötyyn, jota esityksellä tavoitellaan polttoaineen pumppuhinnan alentamisen kautta.

Alla esitämme tarkemmat perustelut.

Esityksen vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin

- Esitetty polttoaineveron alentaminen laskee polttoaineen pumppuhintaa, mikä kasvattaa kysyntää ja lisää fossiilisia kasvihuonekaasupäästöjä. Siten esitetty muutos vaikeuttaa entisestään Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamista.
- Esitykseen sisältyy puutteellinen oletus siitä, että uuden päästökauppajärjestelmän päästökatto varmistaisi, etteivät päästöt EU:n tasolla (tai globaalisti) nousisi. Todellisuudessa tämä ei ole varmaa.

Tieliikenteen osuus Suomen kokonaispäästöistä on noin 24 prosenttia, joten pienetkin muutokset sektoriin kohdistuvassa ohjauksessa ovat ilmastonmuutoksen hillinnän näkökulmasta merkittäviä. Veronalennuksen päästöjä lisäävä vaikutus riippuu siitä, millaiseksi kysynnän hintajousto oletetaan. Esityksessä käytetyillä hintajoustoarvioilla

veronalennus kasvattaisi liikenteen päästöjä 20 000–50 000 tonnia. Vaikka esitetyn polttoaineveron alennuksen päästöjä kasvattava vaikutus jäisi selvästi alle prosenttiin Suomen kokonaispäästöistä, on kyseessä jälleen uusi liikenteen päästöjä lisäävä päätös tällä hallituskaudella. Aiempia tähän suuntaan ohjanneita päätöksiä ovat olleet ajoneuvoveron päästöohjauksen ja jakeluvelvoitteen heikentämiset.

Lisäksi esityksen perusteluissa on puutteellinen oletus siitä, että “(p)olttoaineiden jakelijoiden päästökaupan päästökaton vuoksi Suomen liikennepolttoaineiden kulutuksen kasvu ei nostaisi laskennallisia päästöjä päästökauppaan kuuluvilla sektoreilla Euroopassa” (luonnoksen s. 12). Oletus ei välttämättä pidä paikkaansa, sillä ETS2-päästökauppajärjestelmässä on päästökaton lisäksi myös hintakatto: tietyn hintarajan ylittyessä päästöoikeuksien määrää kasvatetaan.

Esityksessä käytetyn arvion mukaan ETS2-futuuriin hinnat vuodelle 2028 ovat olleet toukokuussa 2025 noin 80 euroa, joka on selvästi enemmän kuin asetettu hintakatto (45 euroa). Hintakaton ylittäminen on siis täysin mahdollista. Polttoaineveron alentaminen Suomessa lisää päästöoikeuksien kysyntää ja kasvattaa siten todennäköisyyttä sille, että hintakatto ylittyy ja päästöoikeuksien määrää lisätään, jolloin päästöt kasvavat. Vaikutus on rajallinen, mutta hallituksen esityksessä ei tulisi antaa harhaanjohtavaa signaalia siitä, että EU:n ETS2-järjestelmän päästökatto neutraloisi kansallisen politiikan päästövaikutuksen.

Samaan kohtaan liittyen on syytä huomioida, että esitetty polttoaineveron alennus astuisi voimaan jo vuotta tai kahta aiemmin (vuoden 2026 alussa) kuin ETS2-järjestelmän on määrä käynnistyä (esitysluonnoksen mukaan 2027 tai 2028). Eli veron alentamisen päästöjä lisäävä vaikutus olisi ainakin yhden vuoden ajan päästökauppajärjestelmän ulkopuolella ja johtaisi absoluuttiseen päästöjen kasvuun sekä EU:ssa että globaalilla tasolla.

Esityksen talousvaikutukset

- Esitys on valtiontaloudelle haitallinen, sillä polttoaineveron tuotto laskee merkittävästi, minkä lisäksi päästötavoitteiden karkaaminen voi aiheuttaa lisäkuluja.
- Vaikutus kuluttajien kohtaamaan pumppuhintaan olisi suurimmillaankin melko pieni. On myös mahdollista, että veronalennus katoaa jakelijoiden katteisiin. Siltä osin kuin alennus päättyy kuluttajahintoihin, tavoitellusta ostovoiman vahvistamisesta hyötyvät vain ne kuluttajat, jotka ostavat polttoainetta.

Polttoaineveron vuosittainen tuotto laskee noin 50 miljoonaa euroa vuoden 2026 tasolla ja 96 miljoonalla eurolla vuoden 2027 tasolla. Lisäksi tarve hankkia taakanjakosektorin päästöoikeuksia voi kasvaa aiheuttaen 1–15 miljoonaa euroa lisäkustannuksia, jos EU:n asettama ilmastotavoite ei esitetyn veroalen myötä täyty.

Esityksessä arvioitu veromuutoksen alentava vaikutus polttoaineiden arvonlisäverollisiin hintoihin on noin kolme senttiä eli kaksi prosenttia. VATT on kuitenkin varoittanut, että on vaikeaa ennokoida, kuinka suuri osa veroalesta päättyy kuluttajahintoihin ja kuinka suuri osa jakelijoiden katteisiin (VATT:n lausunnon lisäksi, ks. HS 13.9.2025 <https://www.hs.fi/politiikka/art-2000011489552.html>).

Esityksellä tavoiteltu ostovoiman parantaminen ei ole polttoaineveron kautta toteutettuna toimenä oikeudenmukainen, sillä siitä hyötyvät vain ne kotitaloudet, jotka ostavat polttoainetta. Kuten VATT:nkin lausunnossa todetaan, auton omistaminen on harvinaista alimmassa tuloviidenneksessä.

Nykyisessä turvallisuuspoliittisessa tilanteessa olisi syytä kiinnittää huomiota myös siihen, että hallituksen jatkuvat toimet fossiilisista polttoaineista irtautumisen hidastamiseksi ovat lyhytnäköisiä myös energiaomavaraisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmista.