21.2.2024

Verojaosto
Valtiovarainvaliokunta
Eduskunta

Viite verojaoston kuuleminen 23.2.2024

Kansalaisaloitteet KAA 1/2023 vp, KAA 2/2023 vp ja KAA 5/2023 vp

Polttoaineverotuksen lainsäädäntö ja rakenne

Polttoaineiden ja sähkön verotus on yhdenmukaistettu energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta annetussa neuvoston direktiivissä 2003/96/EY, jäljempänä *energiaverodirektiivi*. Energiaverodirektiivin mukaan energiatuotteista on kannettava vähimmäisvero, jonka jäsenvaltio voi halutessaan ylittää. Energiaverodirektiivissä säädetään myös verotuksen rakenteesta ja poikkeuksista.

Energiaverodirektiivin mukaan myös erilaiset bioperäiset polttoaineet on verotettava samojen perusteiden mukaan kuin esimerkiksi fossiilinen moottoribensiini tai dieselöljy. Direktiivi mahdollistaa tietyin edellytyksin bioperäisten polttoaineiden veronalennuksen tai verottomuuden. Veronalennus voi koskea vain sitä osaa polttoaineesta tai polttoaineseoksesta, joka on kokonaan bioperäistä.

Vaikka energiaverodirektiivi mahdollistaa erilaisia veronalennuksia, tulevat tukitoimet arvioitavaksi EU:n valtiontukea ja verosyrjintää koskevien määräysten perusteella.

Komissio antoi kesällä 2021 ehdotuksen energiaverodirektiivin uudistamiseksi. Direktiiviehdotus on tällä hetkellä Euroopan unionin neuvoston työryhmäkäsittelyssä, eikä muutosten lopullinen sisältö tai aikataulu ole toistaiseksi tiedossa.

Kansallisesti bensiinin, dieselöljyn ja niitä korvaavien uusiutuvien polttoaineiden verotuksesta säädetään nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetussa laissa (1472/1994). Valmistevero koostuu polttoaineen energiasisältöön eli lämpöarvoon perustuvasta energiasisältöverosta ja polttoaineen elinkaaripäästöön perustuvasta hiilidioksidiverosta sekä valtion talousarvion ulkopuoliseen rahastoon tilitettävästä huoltovarmuusmaksusta. Energiasisältöveron määrä on 0,01681 euroa megajoulelta ja hiilidioksidiveron määrä on 62 euroa hiilidioksiditonnilta.

Tällä energiaveromallilla pyritään verottamaan eri polttoaineita neutraalisti ja objektiivisilla perusteilla. Lähtökohtaisesti kaikilla fossiilisilla ja bioperäisillä liikennepolttoaineilla tulisi olla sama, bensiinin verotasoon sidottu energiasisältövero.

Koska myös bioperäisten bensiini- ja diesellaatujen energiasisältövero määräytyy niiden lämpöarvon perusteella, niiden litraperusteinen energiasisältövero on vastaavia fossiilisia polttoaineita matalampi.

Unionin lainsäädännön mukaiset kestävyyskriteerit täyttävien uusiutuvien polttoaineiden hiilidioksidivero on puolitettu suhteessa vastaavan fossiilisen polttoaineen verotasoon, koska niillä katsotaan saavutettavan elinkaarenaikaista hiilidioksidipäästön vähenemää verrattuna vastaaviin fossiilisiin polttoaineisiin. Sellaisista polttoaineista, jotka on valmistettu jätteistä, tähteistä, syötäväksi kelpaamattomasta selluloosa-aineksesta tai lignoselluloosasta ei kanneta hiilidioksidiveroa.

Valtaosa Suomen markkinoilla olevista polttoaineista on useiden eri komponenttien seoksia. Tällöin myös polttoainevero määräytyy erikseen seokseen sisältyville komponenteille.

Markkinoilla on myös korkeaseoksisia biopolttoaineita, jotka on valmistettu pelkästään uusiutuvista raaka-aineista. Jokaisesta markkinoille saatettavasta polttoainelitrasta on kuitenkin kannettava veroa vähintään EU-lainsäädännössä edellytetty vähimmäismäärä. Siten jos markkinoille saatettavan yksittäisen polttoainekomponentin tai useamman polttoainekomponentin muodostaman polttoaineseoksen verotaulukon mukaisesti laskettu vero jää EU:n edellyttämän vähimmäistason alapuolelle, polttoaineesta on kannettava veroa vähimmäistason mukainen määrä. Esimerkiksi 100 prosenttisena biopolttoaineena myytävän parafiinisen jäteperäisen biodieselin vero on 33 senttiä litralta, joka on energiaverodirektiivissä säädetty vähimmäisverotaso kaikille diesellaatuisille polttoaineille.

Liikennepolttoaineiden kulutuksesta bensiinin osuus on noin kolmasosa ja dieselin noin kaksi kolmasosaa. Dieselöljyn kulutuksesta arviolta reilu puolet kulutetaan kuorma-autoissa, noin neljännes henkilöautoissa, reilu kymmenesosa pakettiautoissa ja vajaa kymmenesosa linja-autoissa.

Kuorma-autoliikenteen ja sitä kautta vientiteollisuuden sekä linja-autoliikenteen polttoainekustannuksia on haluttu keventää alentamalla dieselöljyn ja sitä korvaavien polttoaineiden energiasisältöveroa. Esimerkiksi fossiiliselle dieselöljylle veronalennus on litraa kohti 25,95 senttiä.

Koska dieselöljyn energiasisältövero on matalampi kuin ympäristöperusteinen veromalli edellyttäisi eikä dieselhenkilöautojen suosimiselle ole ympäristö- eikä muitakaan perusteita, dieselkäyttöisistä henkilöautoista kannetaan ajoneuvoveron osana käyttövoimaveroa, jolla tasapainotetaan bensiinin ja dieselöljyn erilaisesta verokohtelusta aiheutuvia kustannuseroja autoilijoille keskimääräisellä vuotuisella ajosuoritteella sekä varmistetaan EU:n valtiontukisääntelyn edellyttämä vaatimus neutraalista energiaverotuksesta.

Polttoaineveron tasot tai käyttövoimavero eivät ole yhteydessä polttoaineiden kuluttajahintoihin, eikä verotuksella ole tavoitteena tasata polttoaineiden kuluttajahintojen eroja, vaan eroja eri käyttövoimien verotuksessa.

Jakeluvelvoite

Uusiutuvien polttoaineiden edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007), jäljempänä *jakeluvelvoitelaki*, mukaan jakeluvelvoitteen tarkoituksena on edistää uusiutuvien polttoaineiden, kuten biopolttoaineiden, käyttöä moottoribensiinin, dieselöljyn ja maakaasun korvaamiseksi liikenteessä. Uusiutuvien polttoaineiden energiasisällön osuudelle on säädetty asteittain nouseva prosenttiosuus polttoainejakelijan kulutukseen luovuttamien liikennepolttoaineiden energiasisällön kokonaismäärästä. Kehittyneille uusiutuville polttoaineille on säädetty asteittain nouseva lisävelvoite.

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan uusiutuvien polttoaineiden mukainen jakeluvelvoite pysyy 13,5 prosentissa vuonna 2024. Vuosina 2025–2027 jakeluvelvoitetta nostetaan maltillisesti asteittain siten, että vuonna 2025 taso on 16,5 prosenttia, vuonna 2026 19,5 prosenttia ja vuonna 2027 22,5 prosenttia. Kehittyneimpien jakeiden lisävelvoitetta nostetaan nykyisestä kahdesta prosentista vuonna 2025 kolmeen prosenttiin ja vuonna 2026 neljään prosenttiin.

Hallitusohjelman mukaiset muutokset toteutetaan kahdessa vaiheessa siten, että ensimmäinen osa muutoksista tehtiin 1.1.2024 voimaantulleella lailla ja toinen osa on tarkoitus tuoda eduskunnan käsittelyyn syksyllä 2024. Alla olevassa taulukossa on esitetty voimassa olevan lain mukaiset jakeluvelvoiteprosentit ja lisävelvoiteprosentit.

Vuosi	Jakeluvelvoite	Lisävelvoite
2020	20,0	
2021	18,0	2
2022	12,0	2
2023	13,5	2
2024	13,5	2
2025	29,0	3
2026	29,0	6
2027	30,0	6
2028	31,0	8
2029	32,0	9
2030 ja sen jälkeen	34,0	10

Taulukko 1. Jakeluvelvoite ja lisävelvoite

Hallitusohjelman mukaan liikennepolttoaineiden hinta ei nouse hallituksen toimenpiteiden takia. Vuosien 2025–2027 aikana jakeluvelvoitteen noston vaikutus polttoaineiden hintaan kompensoidaan esimerkiksi jakeluvelvoitteen joustomekanismin käyttöönotolla, liittämällä liikennesähkö jakeluvelvoitteeseen ja laskemalla polttoaineiden verotusta, mahdollisuuksien mukaan painottaen uusiutuvan jakeen veron keventämistä.

Hallituksen esityksessä 36/2023 arvioitiin, että hallitusohjelman mukaisilla seuraamusmaksutasojen porrastuksilla jakeluvelvoitetasojen nousut vuosina 2025–2027 nostaisivat polttoaineiden arvonlisäverollisia pumppuhintoja vuoteen 2027 mennessä arviolta noin 9,3 senttiä litralta ja vuosien 2024–2027 keskimääräinen pumppuhinta nousisi noin 5,1 senttiä, kun litrahinnat lasketaan suhteutettuna fossiilisen dieselöljyn energiasisältöön. Bensiinin keskimääräiselle fossiilisen ja uusiutuvan polttoaineen sekoitteelle tämä tarkoittaisi hinnannousuna noin 4,4 senttiä litralta ja dieselöljyn fossiilisen ja uusituvan polttoaineen keskimääräiselle sekoitteelle noin 4,9 senttiä litralta, koska sekoitteiden keskimääräinen energiasisältö on fossiilista dieseliä matalampi. Nämä keskimääräiset hintavaikutukset kompensoitiin vuoden alusta toteutetulla polttoaineverojen alennuksella.

Polttoaineverotasot ja niiden kehitys

Liikennepolttoaineiden nimellisiä valmisteverotasoja on korotettu vuoden 2011 energiaverouudistuksen jälkeen vuosina 2012, 2014, 2015, 2017 ja elokuussa 2020.

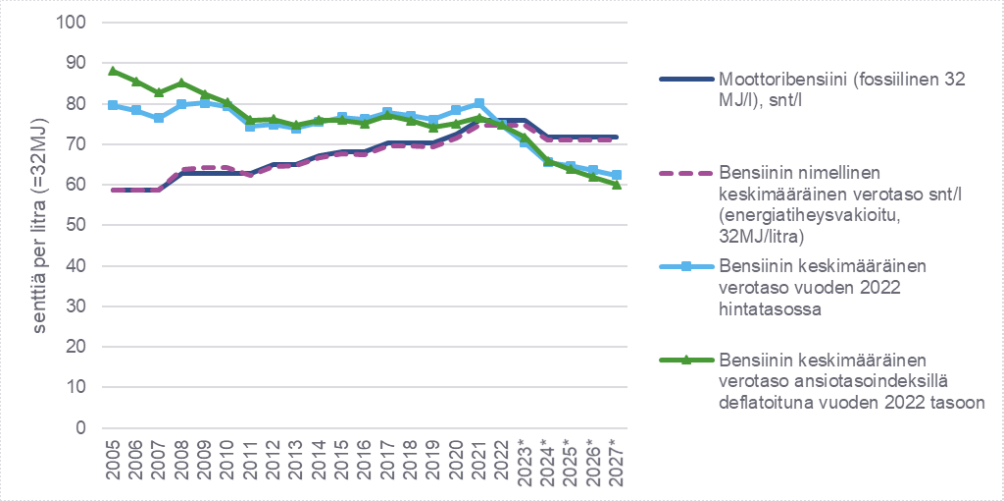
Polttoaineiden valmisteveroja alennettiin vuoden 2024 alussa. Tällä alennuksella kompensoitiin etupainotteisesti hallitusohjelman mukaisesta jakeluvelvoitteen velvoitetasojen vuosien 2024–2027 nousu-urasta aiheutuva keskimääräinen pumppuhintojen nousu vuosina 2024–2027.

Fossiilisen bensiinin valmisteverotaso on noussut vuodesta 2012 yhteensä 6,73 senttiä litralta 71,77 senttiin litralta ja fossiilisen dieselöljyn valmisteverotaso on noussut 7,75 senttiä litralta 54,70 senttiin litralta. Tämän lisäksi vuoden 2011 energiaverouudistuksen yhteydessä käyttöön otettu parafiinisen dieselin veronalennus poistettiin asteittain vuosien 2021–2023 aikana, mikä nosti parafiinisen dieselin verotasoa viisi senttiä litralta ja dieselin keskimääräistä verotasoa noin neljä senttiä litralta vuoden 2023 tasossa. Vuoden 2012 veropohjalla arvioituna veronalennuksen poiston vaikutus oli kuitenkin vähäinen, koska parafiinisen dieselöljyn osuus oli tuolloin pieni.

Polttoaineiden keskimääräiset valmisteverotasot ovat nousseet kuitenkin tätä vähemmän, sillä niitä ovat alentaneet kevyemmin verotettujen biopolttoaineiden osuuden kasvu polttoaineiden veropohjassa vuoden 2011 energiaverouudistuksen jälkeen. Tämä kehitys on näkynyt erityisesti dieselöljyn keskimääräisessä nimellisessä verotasossa, joka on noussut vuoden 2012 tasosta noin 6,5 senttiä litralta energiasisältövakioituna.

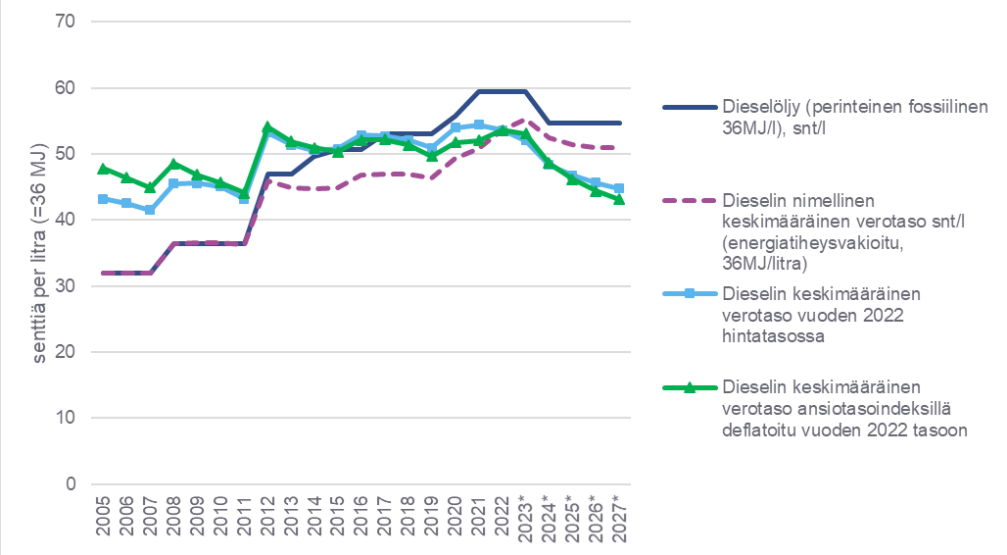
Liikennepolttoaineiden nimellisten valmisteverotasojen noususta huolimatta bensiinin reaalinen valmisteverotaso ei ole noussut 2010-luvulla, sillä kuluttajahinnat ja kotitalouksien tulot ovat nousseet keskimääräistä valmisteverotasoa enemmän. Vuonna 2024 bensiinin reaalinen valmisteverotaso oli vuoden 2022 hinnoin noin

14 senttiä litralta matalampi ja ansiotasoindeksillä deflatoituna noin 14 senttiä matalampi kuin vuonna 2010. Jos verotukseen ei tehdä muutoksia, bensiinin verotaso laskisi vuoteen 2027 mennessä kuluttajahinta- ja ansiotasoindeksiennusteella korjattuna noin 3-6 senttiä litralta.



Kuva 1. Bensiinin verotason kehitys. Lähde: Tilastokeskus, VM.

Dieselin keskimääräinen verotaso on yleinen hinta- tai ansiotasokehitys huomioiden vuonna 2024 noin viisi senttiä vuoden 2012 tasoa alempi. Kun lisäksi huomioidaan, ettei käyttövoimaveron tasoon ole tehty mitään tarkistuksia vuoden 2012 jälkeen, voidaan todeta, että sekä dieselkäyttöisten henkilö- että kuorma-autojen verotus on kokonaisuutena tällä hetkellä reaalisesti kevyempää kuin vuonna 2012. Ero myöskään tätä aiempaan ei ole merkittävä, sillä vuonna 2012 toteutunut energiaverouudistukseen liittynyt litraperusteisen veron korotus 7,9 senttiä kompensoitiin täysimääräisesti henkilöautojen käyttäjille käyttövoimaveroa alentaen, kun taas kuorma-autoihin kohdistui sekä käyttövoimaveron alennus että työnantajien kela-maksun poisto veronkorotuksen kompensoimiseksi. Jos lainsäädäntöön ei tehdä muutoksia, dieselin verotaso laskisi vuoteen 2027 mennessä kuluttajahinta- ja ansiotasoindeksiennusteella korjattuna noin 4-5 senttiä litralta.



Kuva 2. Dieselin verotason kehitys. Lähde: Tilastokeskus, VM.

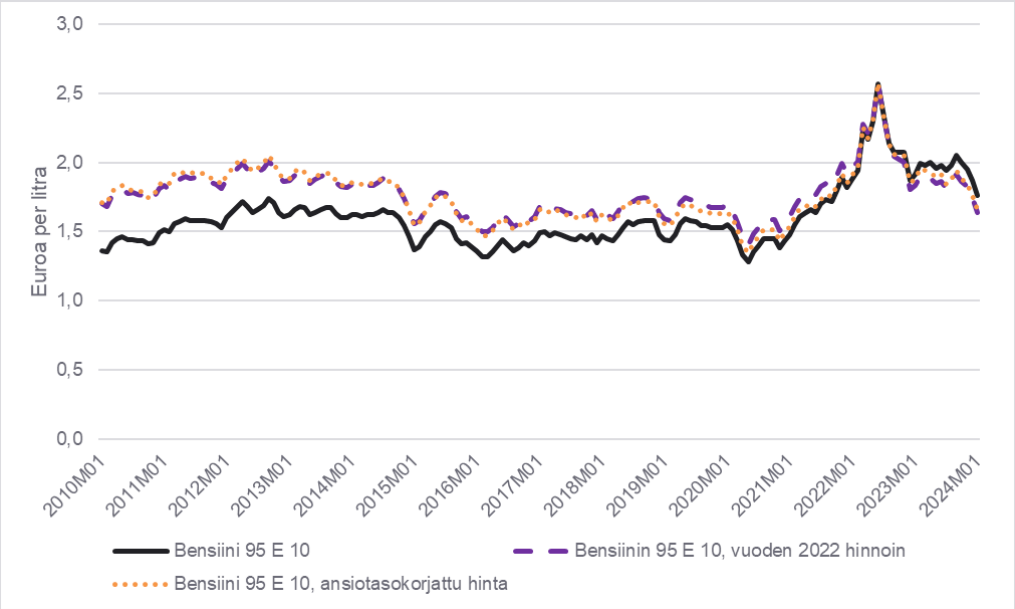
Hallitusohjelman veropolitiikan linjaa koskevan liitteen mukaan polttoaineverotuksen hiilidioksidiverokomponenttia kevennetään edelleen 100 miljoonalla eurolla. Tämä alennus on tarkoitus tuoda eduskunnan käsittelyyn syksyllä 2025 annettavalla hallituksen esityksellä.

Polttoaineiden hinnat

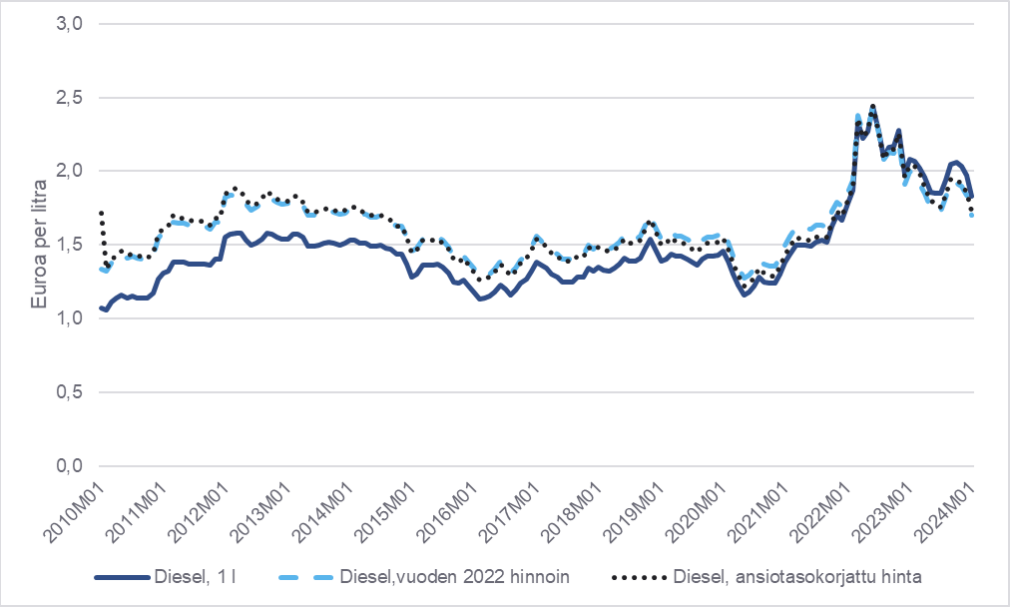
Tilastokeskuksen mukaan Suomessa 95E10-bensiinin kuluttajahinta oli tammikuussa 2024 keskimäärin 1,76 euroa litralta ja dieselin 1,83 euroa litralta. Bensiinin litrahinta tällöin oli noin 15 senttiä alempi kuin vuosi sitten, mutta noin 32 senttiä korkeampi kuin tammikuussa 2019. Diesel oli litralta noin 25 senttiä vuoden takaista halvempaa, mutta noin 44 senttiä tammikuuta 2019 kalliimpaa.

Tammikuuhun 2012 verrattuna bensiinin litrahinta oli nimellisesti noin 12 senttiä korkeampi ja dieselin noin 26 senttiä korkeampi. Kun bensiinin ja dieselin litrahintojen kehitystä tarkastellaan kuluttajahintaindeksillä tai ansiotasoindeksillä korjattuna, on bensiinin hinta noin 28-29 senttiä litralta matalampi ja dieselin hinta noin 13-14 senttiä litralta matalampi kuin tammikuussa 2012. Vuoden 2022 aikana polttoaineiden hinnat nousivat erityisesti raakaöljyn hinnan ja jalostusmarginaalien noustessa Venäjän aloittaman hyökkäyssodan seurauksena. Raakaöljyn hinta sekä bensiinin ja dieselöljyn jalostusmarginaalit ovat laskeneet vuoden 2022 huippulukemista, mutta erityisesti dieselin osalta jalostusmarginaalit ovat edelleen vuoden 2019 tasoa selvästi korkeammat.

Polttoaineiden kuluttajahintoihin ovat viime vuosina vaikuttaneet lisäksi muutokset uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteessa sekä uusiutuvien polttoaineiden hintakehitys fossiilisiin polttoaineisiin nähden.



Kuva 3. Bensiinin kuluttajahinta nimellisesti sekä kuluttajahintaindeksillä ja ansiotasoindeksillä deflatoituna vuoden 2022 tasoon.



Kuva 4. Dieselin kuluttajahinta nimellisesti sekä kuluttajahintaindeksillä ja ansiotasoindeksillä deflatoituna vuoden 2022 tasoon. Lähde: Tilastokeskus, VM.

Jakeluvelvoitteen nousu yhdellä prosenttiyksiköllä tarkoittaa arviolta noin sentin hinnannousua dieselpolttoaineelle ja bensiinille. Lisävelvoitteen nousu prosenttiyksiköllä nostaa polttoaineen hintaa myös arviolta noin sentillä. Kyseisiin arvioihin liittyy kuitenkin huomattavaa epävarmuutta.

EU-tasolla vuonna 2027 tai 2028 käynnistyvästä liikenteen päästökaupasta säädetään päästökauppadirektiivin 2003/87/EY muuttamisesta annetussa direktiivissä (EU) 2023/959. Uuden päästökaupan päästöoikeuden hintaan ja siten sen hintavaikutuksiin liittyy toistaiseksi huomattavaa epävarmuutta. Komission arvion mukaan on epätodennäköistä, että hinta muodostuisi merkittävästi yli päästöoikeuksien lisäjaon laukaisevan 45 euron hintakynnyksen, mutta varsinaista hintakattoa ei ole asetettu eikä päästöoikeuksien kysyntää pystytä ennakoimaan luotettavasti. Päästöoikeuden hinta 45 euroa hiilidioksiditonnilta vuoden 2020 hintatasossa vaikuttaisi esimerkiksi bensiinin ja dieselin kuluttajahintaan vuonna 2027 arviolta noin 13-14 senttiä litralta vuoden 2023 hinnoin. Päästöoikeuden hinta voi kuitenkin jäädä kynnyshintaa matalammaksi tai olla sitä korkeampi.

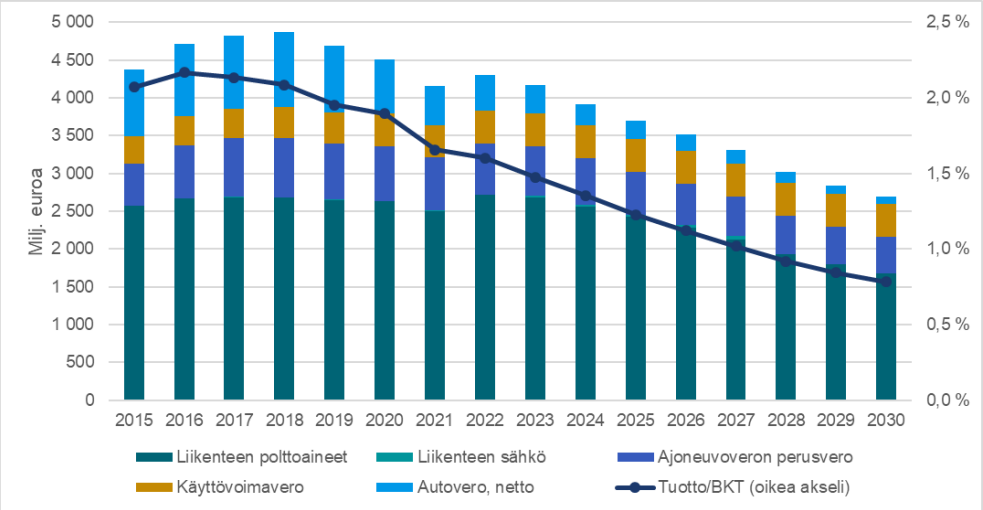
Verotuotot

Vuonna 2023 liikennepolttoaineista kerättiin valmisteverotuottoja yhteensä noin 2,68 miljardia euroa, josta bensiinin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden osuus oli noin 1,25 miljardia euroa ja dieselöljyn ja sitä korvaavien biopolttoaineiden osuus noin 1,42 miljardia euroa. Liikenteessä käytettävästä kaasusta verotuloja kerättiin neljä miljoonaa euroa ja liikenteestä käytettävästä sähköstä arviolta noin 15 miljoonaa euroa. Polttoaineverotukseen liittyvän henkilöautojen käyttövoimaveron tuotto vuonna 2023 oli noin 0,4 miljardia euroa.

Dieselöljyn alemman verokannan muodostaman verotuen määrää vuonna 2023 oli arviolta 680 milj. euroa. Kun huomioon otetaan dieselkäyttöisiltä henkilö- ja pakettiautoilta käyttövoimaverona kannettava noin 340 milj. euroa, kuorma- ja linja-autoliikenteen dieselin verotuen määräksi tulee noin 340 milj. euroa.

Liikennepolttoaineista ja sähköstä kannettavien nimellisten verotuottojen ja käyttövoimaverotuoton ennustetaan laskevan yhteensä noin 0,9 miljardia euroa vuodesta 2023 vuoteen 2030 mennessä. Liikennepolttoaineiden veropohjien ennustetun supistumisen lisäksi verotuottojen laskua selittää kevyemmin verotettujen uusiutuvien polttoaineiden osuuden oletettu kasvu 34 prosenttiin vuoteen 2030. Bensiinin ja dieselöljyn kulutus on yhteensä laskenut vuodesta 2019 vuoteen 2023 noin kymmenen prosenttia. Vuodesta 2023 vuoteen 2030 bensiinin, dieselöljyn ja liikennekaasun kulutuksen ennustetaan laskevan nykylainsäädännöllä keskimäärin noin neljä prosenttia vuodessa. Yhden prosenttiyksikön muutos uusiutuvien polttoaineiden osuudessa tarkoittaa arviolta 6 milj. euron muutosta valmisteverotuloissa vuoden 2030 tasossa.

Valtion verotulot liikenteestä ovat laskeneet suhteessa talouden kokoon ja laskun ennustaan jatkuvan. Liikennepolttoaineiden, liikennesähkön, ajoneuvoveron autoveron suhteen bruttokansantuotteeseen arvioidaan laskevan vajaat 0,6 prosenttiyksikköä, joka vuoden 2028 ennustetun bruttokansantuotteen tasolla vastaa noin 1,9 miljardia euroa.



Kuva 5. Liikenteen verojen tuotto 2015-2030 sekä suhde bruttokansantuotteeseen.

Kansalaisaloitteiden vaikutuksia

Kansalaisaloitteessa KAA 1/2023 vp ehdotetaan, että valmisteveroa alennettaisiin biopolttoaineiden jakeluvelvoiteprosentin mukaisella senttimäärällä. Lisäksi kansalaisaloitteen mukaan tieliikenteen päästökaupan polttoaineiden hintoja korottava vaikutus tulisi kompensoida täysimääräisesti valmisteverossa.

Kansalaisaloitteessa KAA 2/2023 vp ehdotetaan dieselin käyttövoimaveron poistamista sekä dieselin nykyisen verotuen muuttamista jakeluvelvoitetueksi. Jakeluvelvoitetuki ehdotetaan saman suuruiseksi kuin nykyinen dieselin verotuki. Kansalaisaloitteen mukaan jakeluvelvoitetukea tulisi korottaa jatkossa biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen kohoamisen hintavaikutuksen mukaisesti.

Kansalaisaloitteessa KAA 5/2023 vp ehdotetaan, että bensiinin ja dieselin valmistevero poistetaan vuoden määräajaksi ja että polttoaineveroa alennataan 50 prosenttia tämän jälkeen.

Kansalaisaloitteiden ehdotukset heikentäisivät julkista taloutta merkittävästi. Yhden sentin suuruinen alennus bensiinin valmisteverossa tarkoittaisi noin 14 milj. euron ja dieselin valmisteverossa noin 26 milj. euron menetystä valtion verotuloissa vuoden 2025 tasossa.

Polttoaineverotuksen alentaminen jakeluvelvoiteprosentin mukaisesti tarkoittaisi hallitusohjelmaan kirjatulla jakeluvelvoitetasolla 16,5 sentin veronalennusta vuonna 2025. Tämän jälkeen alennus kasvaisi vuosittain ja olisi voimassa olevan jakeluvelvoitelain mukaan 34 senttiä vuonna 2030. Valtion valmisteverotulot laskisivat tämän takia vuonna 2025 0,7 miljardia euroa ja vuonna 2030 noin miljardi euroa.

Bensiinin ja dieselin valmisteveron poistaminen vähentäisi valtion valmisteverotuloja vuonna 2025 arviolta noin 2,4 mrd. euroa ja verojen alentaminen 50 prosentilla vuonna 2026 noin 1,1 mrd. euroa.

Kansalaisaloitteiden toteutettavuutta kuitenkin rajoittaa energiaverodirektiivin vaatimus bensiinin 35,9 sentin ja dieselin 33 sentin vähimmäisverotasoista. Liikennepolttoaineiden valmisteveron alentaminen EU:n vähimmäisverotasolle tarkoittaisi arviolta noin 0,9 miljardin euron vähennystä vuoden 2025 verotuloissa.

Jos käyttövoimavero poistettaisiin kansalaisaloitteen KAA 2/2023 vp mukaisesti, tulisi fossiilisen dieselpolttoaineen verotaso nostaa tänä vuonna voimassa olevalta 54,70 sentin tasolta energiaveromallin mukaiselle tasolle, joka olisi tällöin 80,65 senttiä litralta. Vastaavasti myös korkeaseoksisena biopolttoaineena myytävän parafiinisen uusiutuvan biodieselöljyn verotaso tulisi nostaa nykyiseltä 33 sentin tasolta energiaveromallin mukaiselle tasolle 57,5 senttiä litralta.

Käyttövoimaveron poistaminen dieselhenkilöautoilta ilman vastaavaa korotusta dieselin verotasoon, suosisi perusteetta dieselhenkilöautoja bensiiniautoihin verrattuna. Samalla tämä tarkoittaisi, että nykyisestä elinkaaripäästöt huomioivasta ja biopolttoaineille edullisesta energiaveromallista tulisi luopua. Jos polttoaineiden verotuksessa pyrittäisiin edistämään biopolttoaineiden käyttöä, edellyttäisi se verotuen hyväksyttävyyttä muun muassa valtiontukisääntelyn kannalta. Energiaveromallista luopumisella saattaisi myös olla vaikutuksia mahdollisuuteen käyttää nykyisenkaltaista uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetta.

Liikennepolttoaineiden valmisteverojen merkittävä alentaminen nostaisi polttoaineen kulutusta nykyuraan nähden, hidastaisi liikenteen sähköistymiskehitystä ja siten vaikeuttaisi Suomea sitovien taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteiden toteutumista, jolla todennäköisesti myös olisi valtion fiskaalisia kustannuksia lisäävä vaikutus.

Leo Parkkonen
Lainsäädäntöneuvos

Markus Teräväinen
Lainsäädäntöneuvos