LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

**Lausunto**

20.2.2024

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto

sara.kuitunen@eduskunta.fi

Viite: Asiantuntijapyyntö 13.2.2024

# Autoilun verotuksen kokonaisuus O 9/2024 vp

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa ja toteaa seuraavaa.

**Fiskaalinen näkökulma**

Tieliikenteen erityisverotus on ollut Suomessa pitkään fiskaalisesti merkittävä verotuksen muoto ja yksi valtiontalouden tukijaloista.

Autoveron, ajoneuvoveron ja tieliikenteen polttoaineverojen tuotot olivat vuonna 2022 yhteensä 4,3 miljardia euroa. Tilastokeskuksen mukaan valtiolle kerätyt verot olivat vuonna 2022 yhteensä 56,3 miljardia euroa. Valtion tulot veroista ja veroluonteisista maksuista olivat kaikkinensa 115,2 miljardia euroa.

Tieliikenteen verotuotot ovat olleet vuosien mittaan selvästi suuremmat kuin liikenne- ja viestintäministeriön koko hallinnonalan talousarviomenot yhteensä. Vuonna 2022 menot olivt 3,8 miljardia euroa mukaan luettuna kaikkien liikennemuotojen ja viestinnän menot. Tieliikenteen verotulojen laskennallisen ylijäämän on arvioitu vastanneen suurelta osin myös liikenteen päästöistä, melusta ja onnettomuuksista aiheutuviin ulkoisiin kustannuksiin.

Tieliikenteen käyttövoimamurrosta edistävät ilmastoperusteiset veroratkaisut ovat alentaneet henkilö- ja pakettiautojen erityisverojen tuottoja ja kehityksen odotetaan jatkuvan. Osaltaan myös heikko talouskehitys vähentää tieliikenteen verotuottoja. Tieliikenteen verotuotot voivat alentua edelleen niin, että laskennallinen ylijäämä talousarviomenojen suhteen alenee ja muuttuu alijäämäiseksi.

Tulevilla korvamerkityillä päästökauppatuloilla ei välttämättä ole suurta merkitystä hallinnonalan menojen rahoittamiselle puhtaan siirtymän korvamerkinnän vuoksi. Hallituksen esityksessä huutokauppalaiksi (HE 71/2023 vp) arvioidaan, että mikäli päästökauppa otetaan käyttöön direktiivin mahdollistamassa laajuudessa, kansalliset tulot olisivat vuonna 2024 kaikkinensa 548 miljoonaa euroa ja korkeimmillaan 765 miljoonaa euroa vuonna 2027. Tulot alenisivat 501 miljoonaan euroon vuonna 2030. Päästökauppatulot tuloutetaan työ- ja elinkeinoministeriön hallinnonalan talousarviomomentille.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa lisäksi, ettei Suomessa ole otettu käyttöön Euroopassa yleisiä tiemaksuja tai tieveroja, joilla rahoitetaan infrastruktuurimenoja.

**Vaikutukset autoilun kustannuksiin**

Merkittävä osa autoilun kustannuksista muodostuu tieliikenteen erityisveroista. Esimerkiksi Liikenteen tutkimuskeskus Vernen laskelmien mukaan bensiini- ja dieselautojen omistamisen ja käytön kustannuksista verojen osuus on eri pitoajoilla ja ajosuoritemäärillä noin 20 prosenttia. Uusilla käyttövoimilla verojen osuus on alhaisempi. Autoilun kustannuksiin vaikuttavat kuitenkin monet muutosherkät tekijät, kuten polttoainemarkkinoiden, ajoneuvoteknologioiden ja automarkkinoiden kehitys, ympäristöohjaustoimenpiteet ja erilaiset tuet.

Autoilun kustannusten merkittävyys kansalaisille ja kotitalouksille riippuu muun muassa matkustustarpeista, tarjolla olevista kulkutapavaihtoehdoista ja käytettävissä olevista tuloista. Käyttövoimamurroksen ja sitä edistävien veroratkaisujen myötä autoilun yleisellä tasolla arvioitu kustannusrasite voi eriytyä aiempaa voimakkaammin tulotasoltaan erilaisille autoilijoille, kun autoilun elinkaarikustannukset voivat olla korkeat polttomoottoriautoille ja edullisimmat hankintahinnaltaan arvokkaimmille sähköautoille.

Käyttövoimamurroksen teknologian ja käyttövoimien kustannukset määrittävät autoilun tulevia kustannuksia niin kotitalouksille kuin elinkeinoille merkittävällä tavalla jo ilman verotuksen merkitystä. Käyttövoimamurrosta suosiva verotus pienentää verojen merkitystä autoilun kustannuksissa aiempaan verrattuna.

**Ympäristövaikutukset**

Tieliikenteen eri pakokaasulajien päästöt ovat vähentyneet ajoneuvojen teknisen kehityksen ja polttoaineiden laadun parantamisen kautta. Jatkossa korostuu erityisesti kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen. EU:n taakanjakoasetuksen mukaan taakanjakosektorin päästöt Suomessa tulee puolittaa vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Taakanjakoasetus on oikeudellisesti sitovaa lainsäädäntöä. Kotimaan liikenteen osuus taakanjakosektorin päästöistä on merkittävä, noin 40 prosenttia.

Useiden selvitysten mukaan taloudellinen ohjaus on eräs kustannustehokkaimmista keinoista vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä. Hiilidioksidipäästöjen ohjaus on sisällytetty sekä polttoaine- että auto- ja ajoneuvoveroon jo 2000-luvun alkupuolella ja ohjausta on vuosien varrella voimistettu verotuksen muutoksilla. Vuonna 2023 EU:ssa hyväksyttiin myös uusi jakelijoiden päästökauppa, jonka käyttöönotto voimistaa liikenteen päästöohjausta edelleen.

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen näkökulmasta hiilidioksidipohjainen verotus yhdessä EU:n autovalmistajia koskevien raja-arvoasetusten kanssa on toiminut Suomessa oikeansuuntaisesti. Sähköautojen osuus kaikista uusista henkilöautoista on viime vuosina kasvanut hyvin nopeasti. Sähköautojen osuus kaikista ensirekisteröidyistä henkilöautoista oli vielä viisi vuotta sitten alle 3 prosenttia, mutta vuonna 2022 se oli jo lähes 40 prosenttia, ja vuonna 2023 noin 55 prosenttia. Täyssähköautojen osuus uusista henkilöautoista oli vuonna 2023 noin 34 prosenttia ja ladattavien hybridien osuus noin 21 prosenttia.

Sähköistyminen eteni vuosina 2022 nopeasti myös muissa liikennevälineissä. Vuonna 2022 rekisteröidyistä pakettiautoista noin 6 prosenttia oli sähköpakettiautoja. Vuonna 2023 sähköpakettiautojen osuus kaikista uusista pakettiautoista oli 14,5 prosenttia. Myös sähkökuorma-autojen rekisteröinnit ovat kasvussa, vaikka määrä on vielä pieni.

Liikenne- ja viestintäministeriössä tehdyn alustavan arvion mukaan tieliikenne olisi vuonna 2030 jäämässä taakanjakoasetuksen Suomelle asettamasta 50 prosentin päästövähennysvelvoitteesta. Kotimaan liikenteen päästöt saisivat vuonna 2030 olla yhteensä 6,25 miljoonaa tonnia, mutta liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen uuden perusennusteen ja hallitusohjelmakirjausten arvioidun vaikutuksen jälkeen ne olisivat alustavien arvioiden mukaan 6,74–8,44 miljoonaa tonnia. Päästöt eivät saavuta tavoitetta, vaikka perusennusteessa liikenteen uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoite vuonna 2030 olisi 34 prosenttia ja ladattavien henkilöautojen määrä olisi 925 000 kappaletta.

Jos liikenteen verotuksen ympäristöohjaavuutta heikennettäisiin, saattaisi se merkittävästi vaikeuttaa liikennesektorin pääsemistä taakanjakoasetuksen velvoitetasoon. Erilaiset käytössä olevat määräaikaiset veroedut olisi hyvä säilyttää keinovalikoimassa. Lisäksi olisi tärkeää varmistaa, että uusiutuvien polttoaineiden verotus olisi kilpailukykyistä suhteessa fossiilisiin polttoaineisiin.

**Liikenteen rahoitus ja verotus pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa**

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmaan on kirjattu, että hallitus käynnistää liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksen, jonka liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö toteuttavat yhteistyössä. Liikenne- ja viestintäministeriö valmistautuu osaltaan käynnistämään hankkeen hallitusohjelmakirjauksen toteuttamiseksi. Hanketta ei ole vielä käynnistetty.

Yksikön johtaja

Niko-Matti Ronikonmäki

Liite LVM Esitys O 9 2024