LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Autoilun verotuksen kokonaisuus O 9/2024 vp

Liikenne- ja viestintäministeriön asiantuntijalausunto verojaostolle
20.2.2024

Fiskaalinen näkökulma

- Tieliikenteen erityisverotus on fiskaalisesti merkittävä verotuksen muoto.
- Auto-, ajoneuvo- ja polttoaineverotulot vuonna 2022 yhteensä 4,3 mrd. €.
- LVM:n hallinnonalan talousarviomenot vuonna 2022 yhteensä 3,8 mrd. € ml. kaikki liikennemuodot ja viestintä.
- Ilmastoperusteiset veroratkaisut vähentävät henkilö- ja pakettiautoilun erityisverotuloja.
- Osaltaan myös heikko talouskehitys vähentää tieliikenteen verotuloja.
- Päästökaupan luoman tulonmuodostuksen merkitystä valtion tulojen ja menojen kokonaisuudelle tulisi tarkentaa.
- Päästökauppatulot ovat korvamerkittyjä muun muassa vihreään siirtymään.
- Suomessa ei ole otettu käyttöön Euroopassa yleisiä tiemaksuja tai tieveroja, joilla rahoitetaan infrastruktuurimenoja.

Vaikutukset autoilun kustannuksiin

- Liikenteen tutkimuskeskus Vernen mukaan bensiini- ja dieselautojen omistamisen ja käytön kustannuksista verojen osuus on eri pitoajoilla ja ajosuoritemäärillä noin 20 prosenttia.
- Käyttövoimamurrosta suosiva verotus pienentää verojen merkitystä autoilun kustannuksissa aiempaan verrattuna.
- 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.

Ympäristövaikutukset (1/2)

- EU-lainsäädännön mukaan taakanjakosektorin päästöt Suomessa tulee puolittaa vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Kotimaan liikenteen osuus taakanjakosektorin päästöistä on noin 40 prosenttia.
- Hiilidioksidipäästöjen ohjaus on sisällytetty sekä polttoaine- että auto- ja ajoneuvoveroon jo 2000-luvun alkupuolella ja ohjausta on vuosien varrella voimistettu.
- Vuonna 2023 EU:ssa hyväksyttiin uusi jakelijoiden päästökauppa, jonka käyttöönotto voimistaa liikenteen päästöohjausta.
- Hiilidioksidipohjainen verotus yhdessä EU:n autovalmistajia koskevien raja-arvoasetusten kanssa on toiminut Suomessa oikeansuuntaisesti. Sähköautojen osuus uusista henkilöautoista on kasvanut hyvin nopeasti.
- Täyssähkön osuus uusista henkilöautoista oli vuonna 2023 noin 34 prosenttia ja ladattavien hybridien osuus noin 21 prosenttia. Sähkön osuus kaikista uusista pakettiautoista oli 14,5 prosenttia. Myös sähkökuorma-autojen rekisteröinnit ovat kasvussa.

Ympäristövaikutukset (2/2)

- LVM:n alustavan arvion mukaan tieliikenne olisi vuonna 2030 jäämässä taakanjakoasetuksen 50 prosentin päästövähennysvelvoitteesta.
- Kotimaan liikenteen päästöt saisivat olla yhteensä 6,25 miljoonaa tonnia, mutta 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.
- Lisäksi olisi tärkeää varmistaa, että uusiutuvien polttoaineiden verotus olisi kilpailukykyistä suhteessa fossiilisiin polttoaineisiin.

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Kiitos