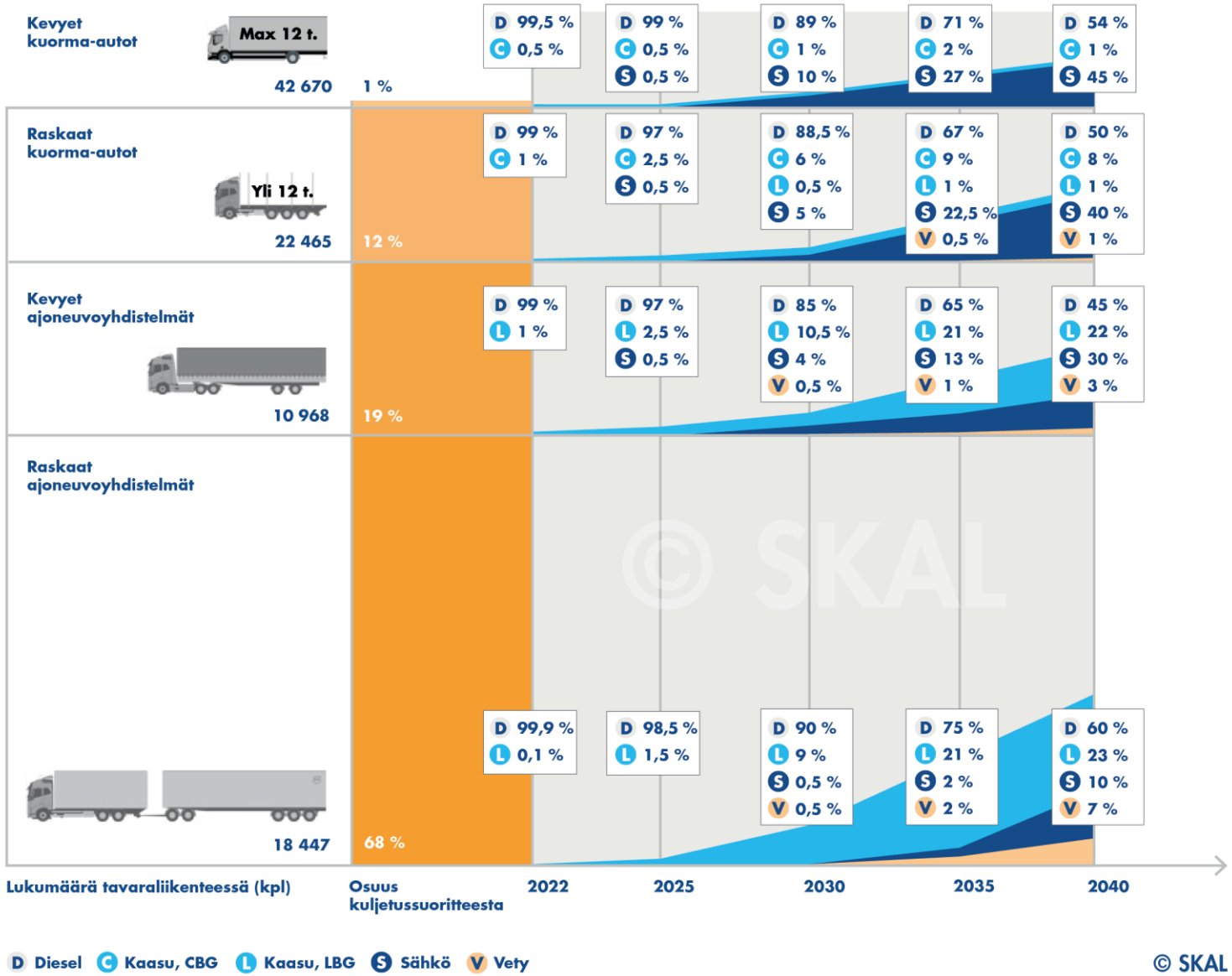
# O 9/2024 vp Autoilun verotuksen kokonaisuus

Petri Murto
Johtaja, asiantuntijapalvelut
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

## Käyttövoimien kehitys ajoneuvotyypittäin 2022–2040



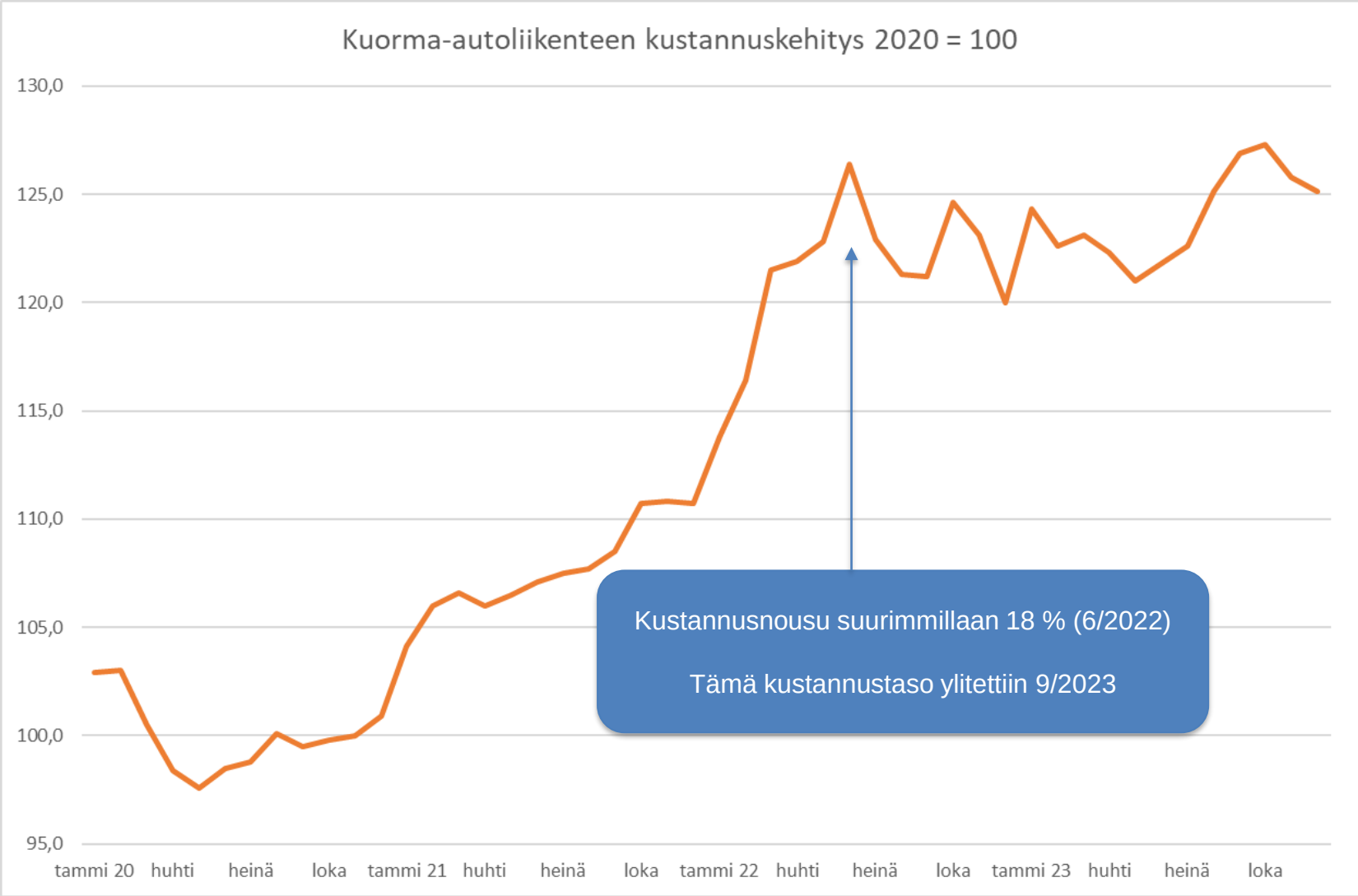

*Käyttövoimien kehitysennuste tavaraliikenteessä ajoneuvotyypeittäin koko käytössä olevan ajoneuvokannan osalta. Ajoneuvokanta uudistuu hitaasti, koska ajoneuvojen aktiivinen käyttöikä on tyypillisesti 10–15 vuotta. Kevyet ajoneuvoyhdistelmät edustavat noin painoluokkaa 40–60 tonnia ja raskaat ajoneuvoyhdistelmät Suomessa tyypillisiä massatavaran kuljettamisessa ja terminaalien välisessä liikenteessä käytettäviä yli 60 tonnin ajoneuvoyhdistelmiä. Lähde: SKAL.*




Vuonna 2030 vielä noin 90 % maanteiden tavaraliikenteen energiankulutuksesta on dieseliä.

Tänne on aikaa kaksi hallituskautta.

# Kustannukset jäivät korkealle tasolle




**Kustannusmuutokset 12/2023**

- Pakettiautot ja kevyet kuorma-autot: +3,9 %
- Keskiraskaat ja raskaat kuorma-autot: +4,9 %
- Perävaunuyhdistelmät: +4,1 %

**Kokonaisindeksi: +4,2 %**

Kustannusten kokonaisnousu vuodesta 2020 noin 25 prosenttia, mikä tarkoittaa noin 1,6 miljardin euron kustannusnousua kuljetuskustannuksiin.

# Dieselin hinta huipussaan kesällä 2022, jonka jälkeen hinnan trendi on ollut laskeva




Maanteiden tavaraliikenne kuluttaa dieseliä noin 1,2 mrd. litraa. 1 sentti = 12 miljoonaa euroa vuodessa.

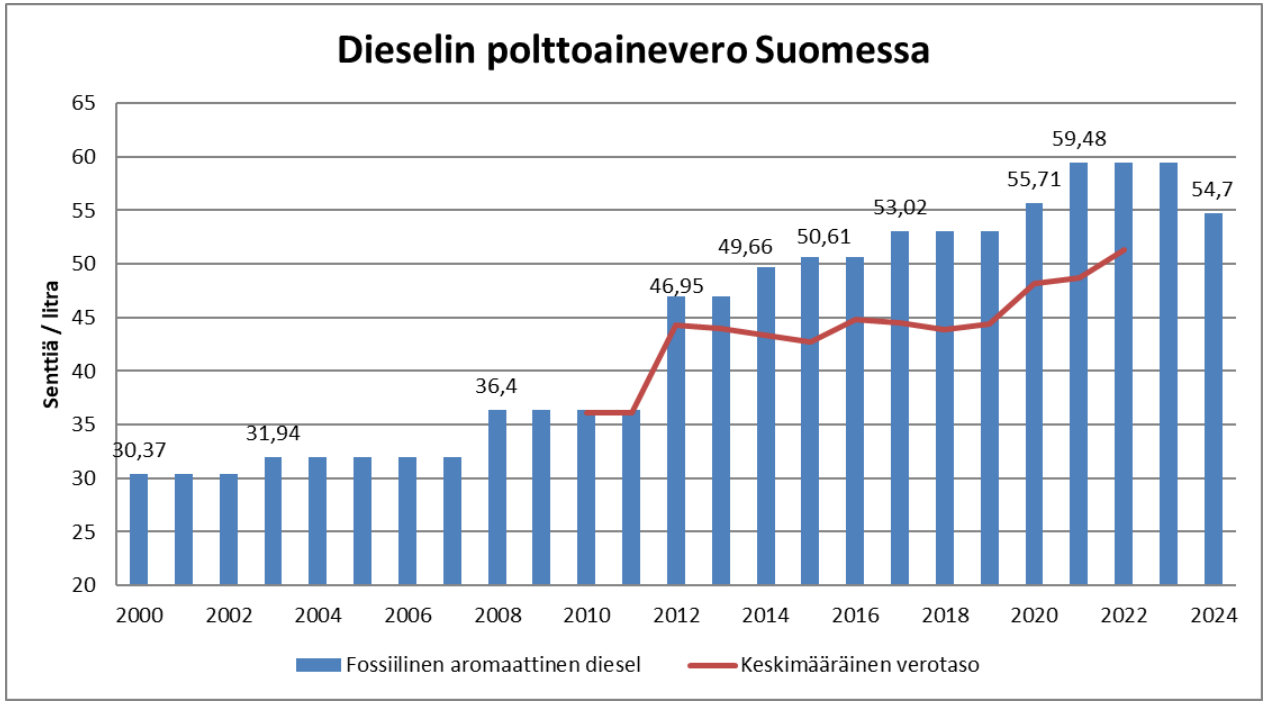
Dieselin hinnan selkeä nousu pitkän ajan keskiarvosta alkoi vuonna 2021. Vuoden 2022 alussa nousutahti kiihtyi, huippu koettiin kesäkuussa 2022. Sen jälkeen:

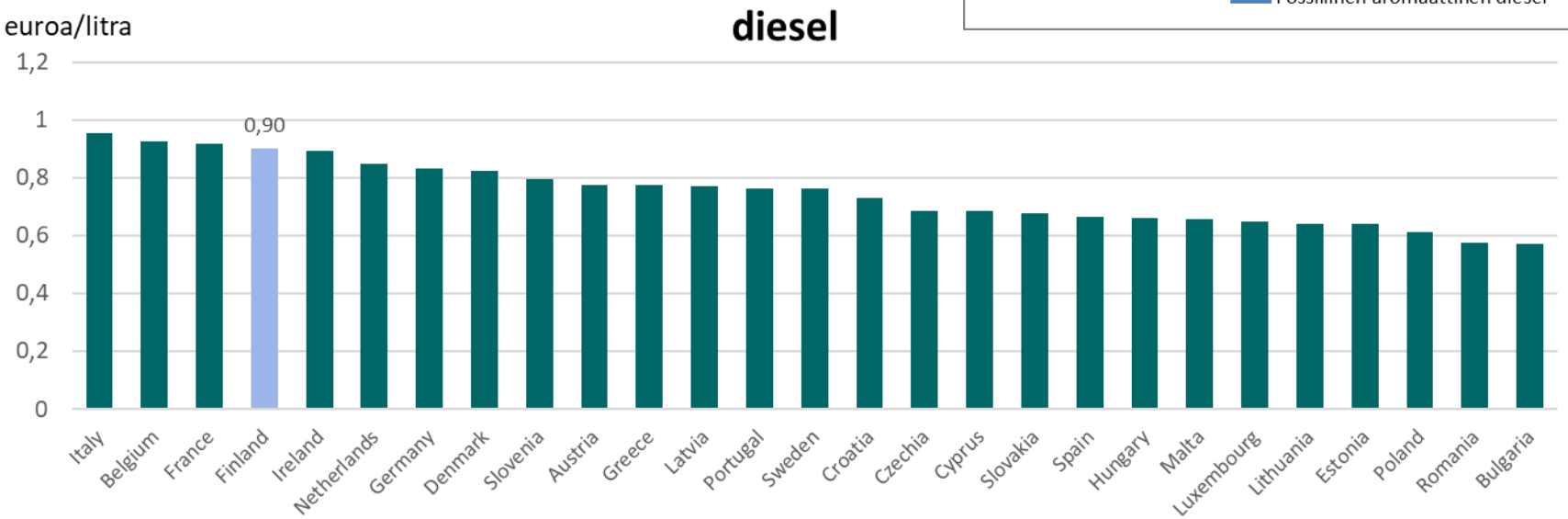
- Jakeluvelvoitetta on alennettu
- Öljyn ja dieselin maailman-markkinahinnat ovat laskenet
- Uusiutuvan dieselin suhteellinen hinta on alentunut
- Polttoaineveroa on alennettu 2024 alussa.

Edelleen nimellinen hinta on suurempi kuin koskaan ennen vuotta 2021.

# Dieselin verotasot

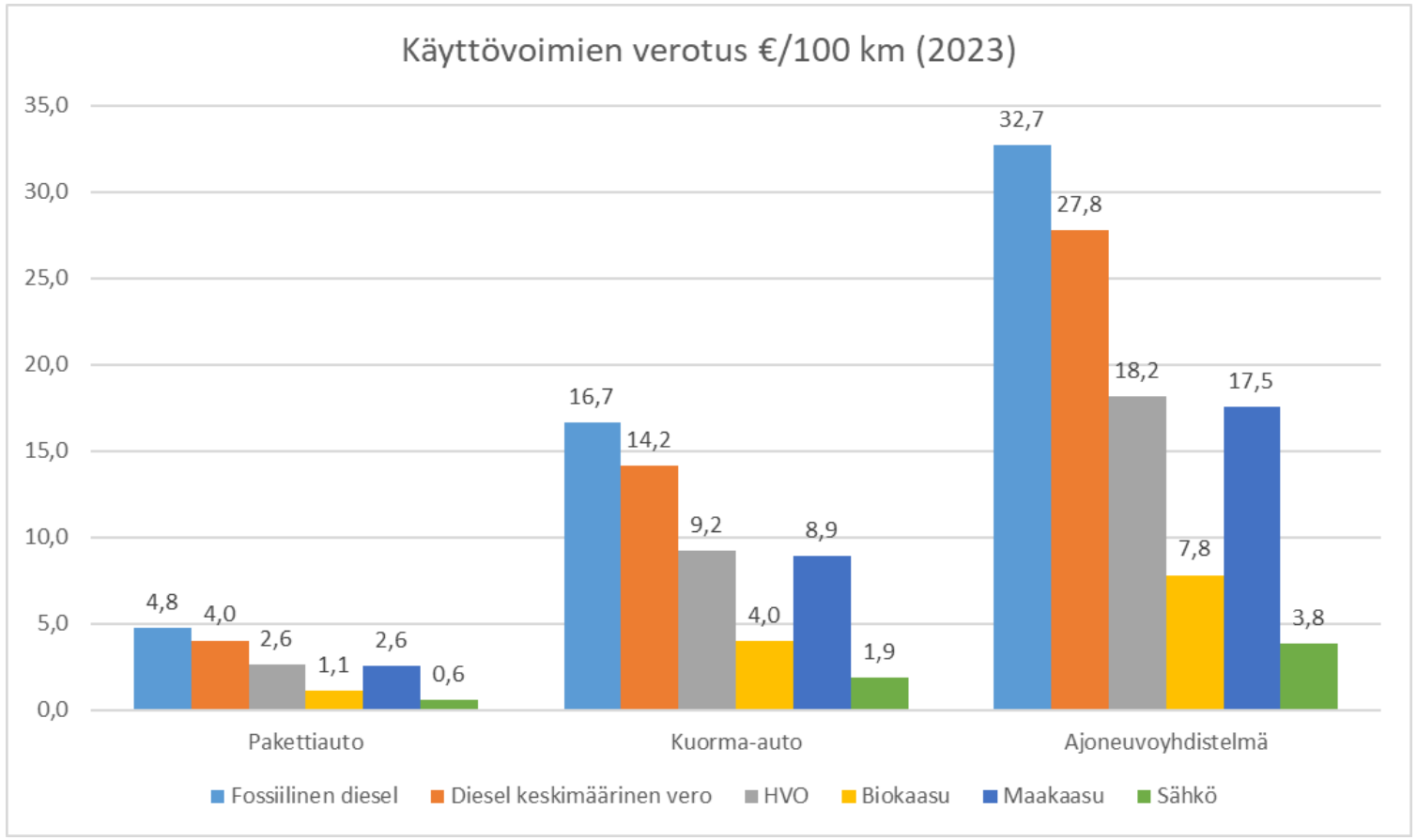
- Dieselin verotaso (ml. alv) Suomessa on neljänneksi korkein Euroopassa
- Kolmessa Suomea enemmän dieseliä verottavassa maassa on käytössä ammattidiesel



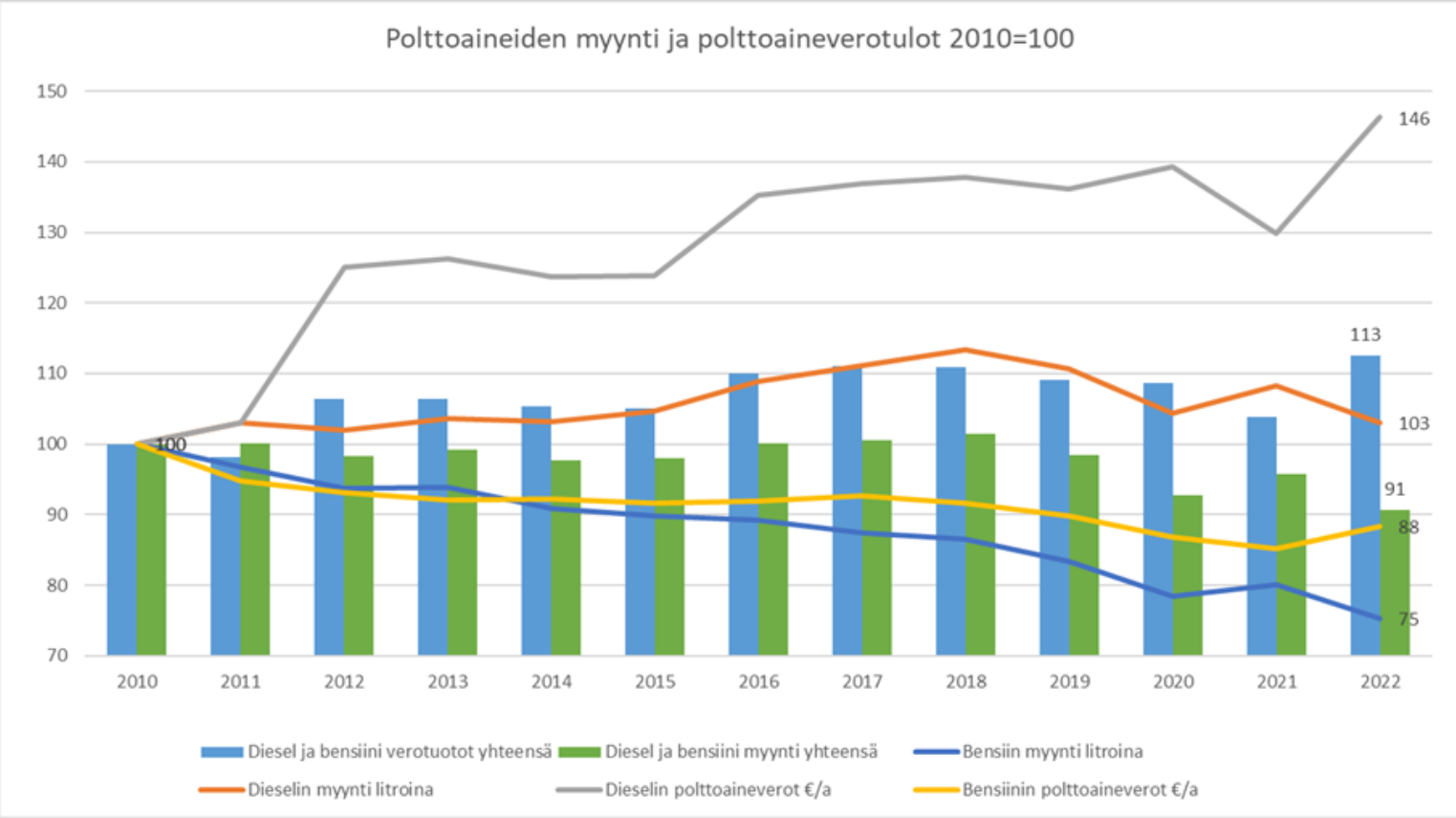

Dieselöljyn verot, ml. alv. Lähde: European Commission, Weekly Oil Bulletin & Autoalan tiedotuskeskus

# Liikenteen verotus ja vaihtoehtoisen käyttövoimat




- Liikenteen verotus perustuu päästöihin.
- Vähäpäästöisempiä käyttövoimia ja autoja verotetaan vähemmän. Verotus ei ole kaikilta osin johdonmukaista (esim. HVO vs. maakaasu)
- Liikenteen päästöjen väheneminen nakertaa valtion verotuotoista jopa 2 mrd. euroa pois tällä vuosikymmenellä.

# Nestemäisten polttoaineiden kulutus laskee, mutta niistä kerätyt verotulot kasvavat




- Moottoribensiinistä ja dieselistä kerätyt verotuotot yhteensä ovat kasvaneet 13 prosenttia vuodesta 2010 vuoteen 2022, vaikka polttoaineiden litramääräinen myynti samaan aikaan on vähentynyt yhteensä noin yhdeksän prosenttia.
- Dieselin myynti on kasvanut kolme prosenttia, dieselistä kerätyt polttoaineverotuotot ovat kasvaneet 46 prosenttia.
- Moottoribensiinin myynti on vähentynyt 25 prosenttia, moottoribensiinistä kerätyt polttoaineverotuotot ovat vähentyneet 12 prosenttia-

# Yhteenveto – liikenteen verotus ja raskas liikenne

- Liikenteen päästöjen väheneminen pienentää päästöihin perustuvaa liikenteen verotusta.
- Päästötöntä tai vähäpäästöistä liikennettä ei tule verottaa kuten aiemmin, eikä poistuvaa verokertymää tule siirtää nestemäisiä polttoaineita pisimpään käyttävälle raskaalle liikenteelle.
- Päästöjen vähenemisen vuoksi **poistuvaa verokertymää ei tule käsitellä liikennesektorin sisäisenä nollasummapelinä.** Veroja tulee kerätä yhteiskunnassa sieltä, missä verotuksen haittavaikutukset ovat vähäisimmät. Liikenteen ja liikkumisen verottamiselle ei ole erityisiä perusteita, kun päästöt poistuvat ja ruuhkia Suomessa ei juuri ole.
- Polttoainejakelun päästökauppa nostaa nykyarvioiden mukaan dieselin hintaa noin 11 senttiä litralta voimaantulessaan joko vuonna 2027 tai 2031. Tämän kustannusnousun vaikutuksia hillitsemään Suomessa tulee valmistella ja ottaa käyttöön ammattidiesel.
- Suomen tulee pyrkiä vaikuttamaan EU:n energiaverodirektiivin siten, että komission ehdottamalla tavalla uusiutuvaa dieseliä (HVO) voisi verottaa nykyistä minimiverotasoa alemmin. Jos direktiivi tältä osin muuttuu, Suomen tulee hyödyntää HVO:n verotason alentamismahdollisuus. Lisäksi oikeus ammattidieseliin tulee säilyttää direktiivissä ja ammattidiesel tulee ottaa Suomessa käyttöön.

# Kiitos