Vihreä kasvu
Tiina Haapasalo/Penna Urrila

22.2.2024

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaostolle

Autoilun verotuksen kokonaisuus O 9/2024 vp

Tieliikenteen verotus

Tieliikenteeltä kerätään veroja 7,0 mrd.€. (v. 2022 sis. autovero, ajoneuvovero, polttoainevero sekä alv polttoaineista ja uusista ajoneuvoista). Verokertymä on 4,3 mrd.€ ilman alvia. Verokertymä on laskenut vuodesta 2018 lähtien. Verokertymän on arvioitu alenevan reaalisesti 3,5 miljardiin euroon vuoteen 2027 mennessä ajoneuvojen energiatehokkuuden, autokannan uusiutumisen ja käyttövoimamuutosten myötä. Ilmasto-ohjauksen tuottaman veroaleneman lisäksi pääministeri Orpon hallitus alensi polttoaine- ja ajoneuvoverotasoja yhteensä noin 0,25 miljardilla eurolla vuoden 2024 alusta lähtien.

Veroista noin 75 % kerätään henkilöautoilta ja noin 12 % kuorma-autoilta ja 12 % paketti- ja linja-autoilta. Verokertymä alenee vuoteen 2030 mennessä kuorma-autoilla noin puoleen, henkilöautoille alenemaa tulee noin viidennes. Henkilöautojen ja kuorma-autojen verot ovat erilaisia. Kuorma-autojen verotus on lähes kokonaan sidottu käyttöön polttoaineveron kautta. Henkilöautojen verotus perustuu puoliksi käyttöön, neljänneksellä hankintaan ja neljänneksellä omistamiseen (tiedot vuodelta 2019).

Tieliikenteen verotaso on korkea Suomessa, Ruotsi verottaa tieliikennettä 40 % vähemmän. Ruotsi käyttää noin puolet kerätyistä veroista liikenneinfran rahoittamiseen, Suomi vain noin viidesosan.

EU:n polttoainejakelun päästökauppa

Tieliikenteen verotukseen liittyy kiinteästi EU:n polttoainejakelun päästökauppa, joka käynnistyy suomalaisyritysten osalta joko 2027 tai 2031. Päästökaupan kustannukset tieliikenteelle olisivat noin 400 M€ kuluttajille (sis. alv), ja 200 M€ yrityksille vuodessa. Valtio saisi huutokauppatuloja noin 500 M€ vuodessa, kun huomioidaan tieliikenteen lisäksi polttoainekäyttö mm. lämmitykseen.

Suomessa liikennepolttoaineiden päästöistä maksetaan hiilidioksidiveroa polttoaineveron yhteydessä. Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n näkemyksen mukaan ilmastopäästöihin ei tule kohdistaa moninkertaisia maksuja. Päästökauppaan

Vihreä Kasvu
Tiina Haapasalo/Penna Urrila 22.2.2024

liittymisen seurauksena tieliikenteelle ei saa tulla kaksinkertaista kustannusrasitetta, eli yhtä aikaa päästöoikeusmaksua ja hiilidioksidiveroa samasta päästöstä. Kun EU:n polttoaineenjakelun päästökauppa käynnistyy Suomessa 2027 tai 2031, on kansallisia veroja alennettava vastaavasti.

Autoilun verouudistuksen valmistelu

Liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistus on käynnistymässä liikenne- ja viestintäministeriön ja valtiovarainministeriön virkamiestyöryhmässä. Kyseessä on laaja kokonaisuus, jolla on vaikutuksia yrityksiin, kotitalouksiin, ympäristöön ja valtiontalouteen.

Suurin muutos tieliikenteen verotuksessa on johtunut tarpeesta ohjata kuluttajia ja yrityksiä kohti päästöttömiä ja vähänpäästöisiä valintoja. Veroporrastusten lisäksi muutosta on edistetty erilaisilla tuilla ja kannusteilla, kuten hankintatuet tai työsuhdeautojen verotus.

Ilmastovalintojen vero-ohjauksen seurauksena tieliikenteen verotuotto on alentunut ennakoidusti. EK ymmärtää tarpeen keskustella liikenteen noin miljardilla eurolla alenevan verotuoton korvaamisesta. Sama keskustelu on edessä myös verrokkimaissa, kun verokertymät laskevat.

EK toivoo kokonaisuudistukselta hyvää ja avointa valmisteluprosessia, vaihtoehtojen ja vaikutusten esittämistä sekä tiivistä yhteistyötä sidosryhmien kanssa. Eri verolajien muutoksilla voi olla hyvin erilaiset vaikutukset eri toimialojen ja kuluttajaryhmien kannalta, siksi niitä on analysoitava huolella.

Liikenteen kustannukset ovat merkittävä osa sekä kotimarkkinayritysten että ulkomaankauppaa käyvien yritysten kilpailukyvystä. Niillä on myös olennainen vaikutus kotitalouksien menoihin. Suomessa liikenneolosuhteisiin ja -kustannuksiin vaikuttavat useita maita enemmän syrjäinen sijainti, pitkät etäisyydet ja pohjoinen ilmasto. Elinkeinoelämä on sitoutunut kunnianhimoiseen ilmastopolitiikkaan ja tavoitteista tulee pitää kiinni myös tieliikenteen osalta. Kokonaisuutena mahdolliset tieliikenteen veromuutokset on tehtävä tavalla, joka

- parantaa Suomen elinkeinoelämän, liikenteen ja logistiikan kilpailukykyä – erityisesti huomioiden Venäjän hyökkäyksen aiheuttama heikennys Suomen logistisessa asemassa, sekä

- edistää vihreää siirtymää ja liikenteen käyttövoiman muutosta kustannustehokkaasti yritykset ja kotitaloudet huomioiden.