



VALTIOVARAINMINISTERIÖ  
FINANSMINISTERIET

# Liikenteen verotuksen uudistamista selvittäneen työryhmän loppuraportti

Liikenneverotyöryhmä 18.5.2021

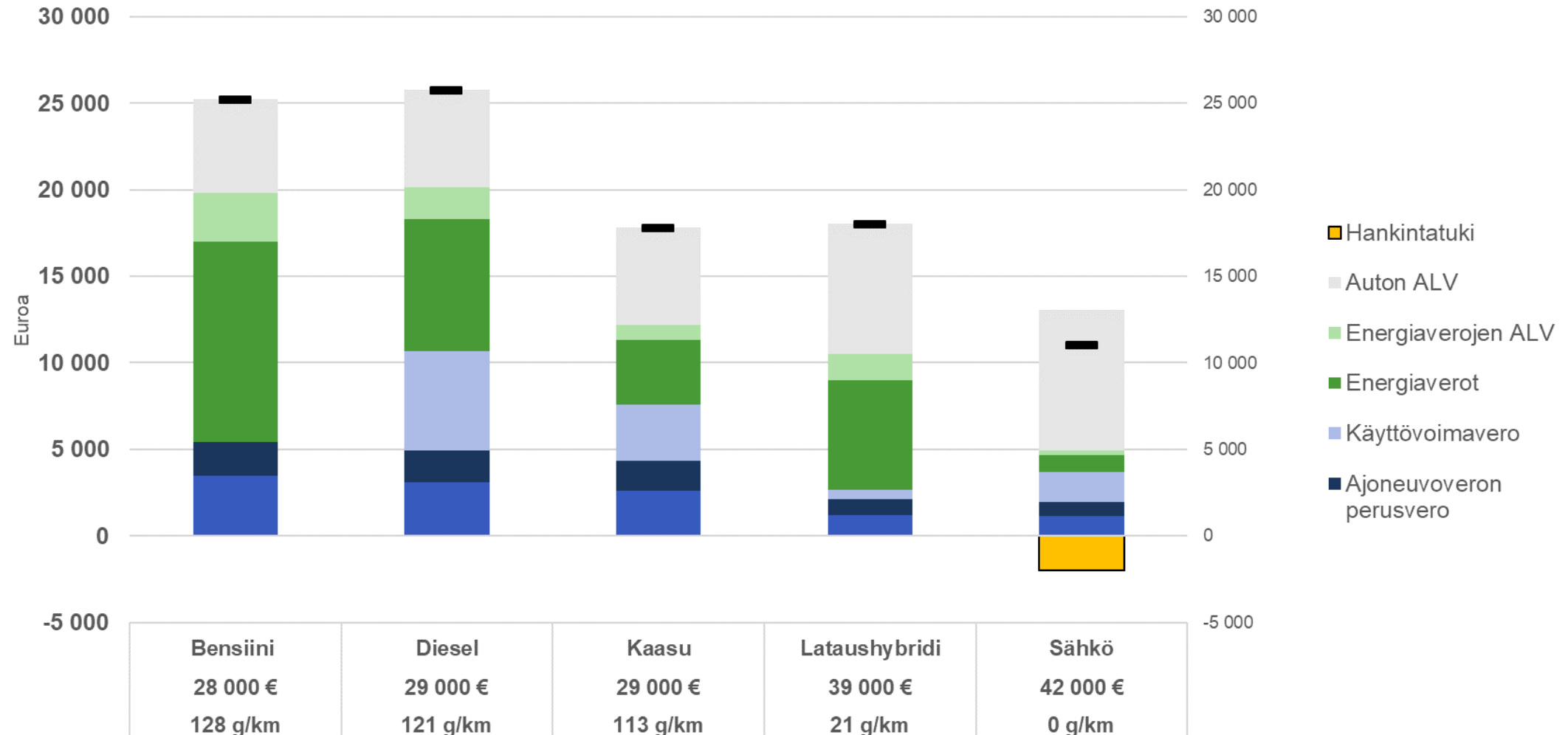
# Työryhmän tausta pohjautuu hallitusohjelmaan

- Työryhmän tehtävänä oli arvioida liikenteen nykyisen verojärjestelmän sekä muiden verokeinojen toimivuutta ja vaikutuksia ilmastotavoitteiden ja valtiontalouden kannalta.
- Toimikausi 1.9. 2019 - 19.5. 2021
- Väliraportti työsuhde-etujen tuloverotuksen käyttämisestä päästöohjauskeinona valmistui keväällä 2020.
- Loppuraportin valmistelussa keskeistä on ollut päästövähennystoimien kustannustehokkuus.
  - Lisäksi vaikutuksia on tarkasteltu alueellisen kohdentumisen ja tulonjakovaikutusten näkökulmasta sekä taloudellisten vaikutusten kannalta.

# Arvio verojärjestelmän nykyisestä päästöohjauksesta

# Verotuksen päästöohjaus on jo varsin voimakasta

Liikenteen verot 15 vuodelta 17 000km vuotuisella ajosuoritteella



# Polttoainevero on selvästi tehokkain päästöohjauskeino

- Liikenteen verot (polttoainevero, autovero ja ajoneuvovero) pohjautuvat keskeisiltä osin energian tai CO<sub>2</sub> -päästöjen verottamiseen, mutta verojen tehokkuus päästöohjauskeinoina vaihtelee.
- Polttoaineverolla voidaan vaikuttaa liikkumisen määrään ja kulutapoihin sekä ajoneuvojen käyttövoimiin ja niiden energiatehokkuuteen.
- Auto- ja ajoneuvoveroilla ei vaikuteta suoraan autoilijoiden polttoaineen kulutukseen ja siten päästöjä koskeviin valintoihin.
  - Autoverolla voidaan kuitenkin korjata sitä, etteivät kuluttajat ota auton käyttövoiman ja energiatehokkuuden valinnassa täysimääräisesti huomioon tulevia verokustannuksia.
  - Auton hankinnan ohjaus ajoneuvoverolla edellyttää selvästi korkeampaa verorasitusta.

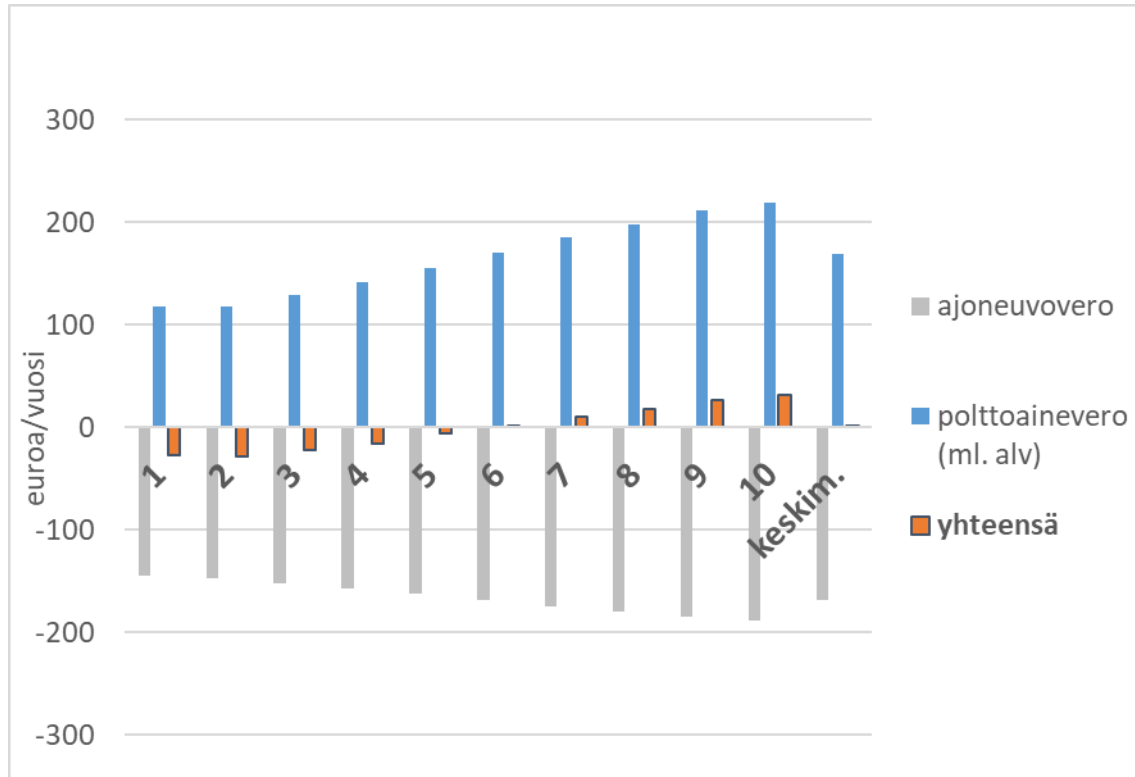
# Työryhmän ehdotukset päästöohjauksen tehostamiseksi

# Vero-ohjauksen siirto ajoneuvoveron perusverosta polttoaineveroon

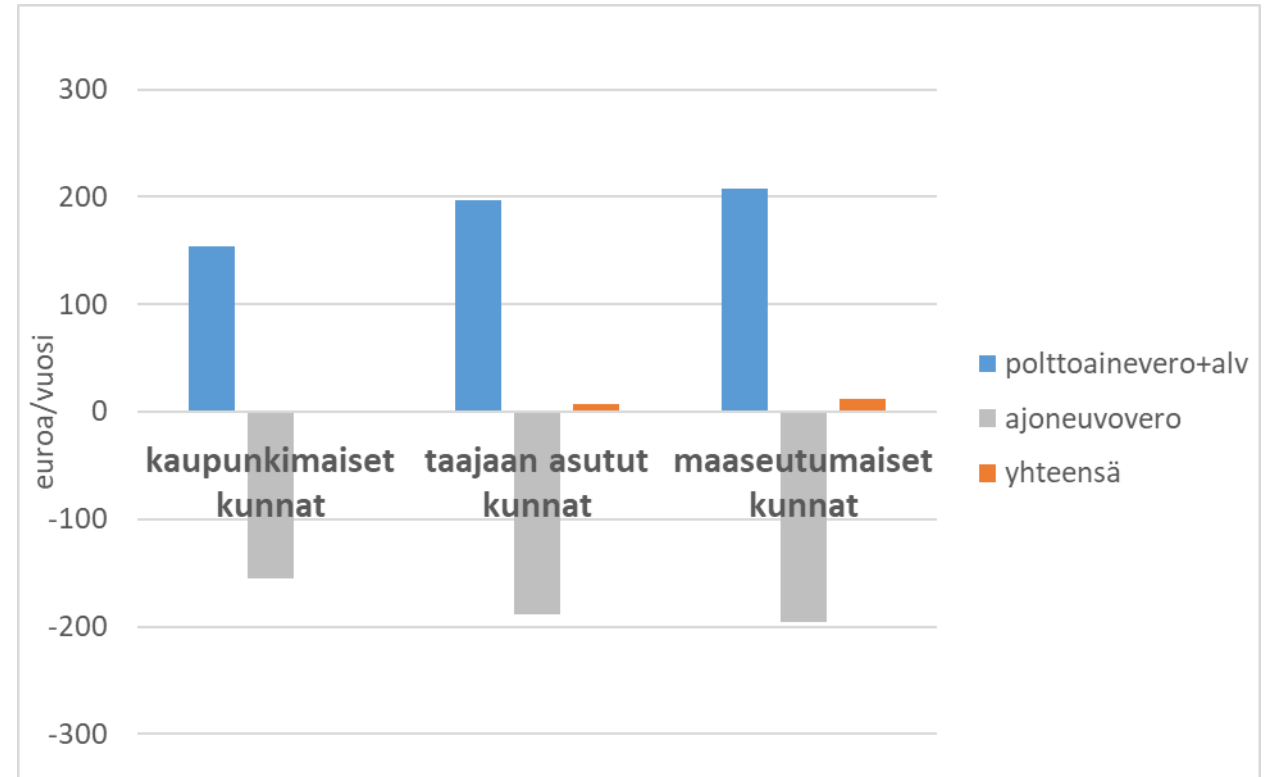
- Vero-ohjausta siirrettäisiin polttoaineveroon keventämällä ajoneuvoveron perusveron päästöporrastusta
  - Polttoaineveron korotus: bensiini + 10 snt/l ja diesel + 11 snt/l
  - Ajoneuvoveron alennus keskimääräisellä autolla: -110 euroa / vuosi
- Päästöohjaus kasvaisi, koska polttoainevero vaikuttaa enemmän kuluttajien polttoaineen kulutusta koskeviin päätöksiin ja käyttäytymisvaikutukset kohdentuvat eniten päästöjä tuottaviin autoilijoihin.

# Muutos ei lisäisi keskimäärin kotitalouksien verorasitusta

Vaikutus autollisten kotitalouksien verorasitukseen eri tulokymmenyksissä



Vaikutus autollisten kotitalouksien verorasitukseen kaupunkimaisissa, taajaan asutuissa ja maaseutumaisissa kunnissa





# Verohjauksen siirto sähköautojen ajoneuvoverosta autoveroon

- Sähköautojen autoveroa alennettaisiin ja niiden perusveroa korotettaisiin siten, että autoveron alennusta vastaava verotuotto kertyisi ajoneuvoveron korotuksen myötä auton käyttöiän aikana.

## **Täyssähköautot**

- Autovero keskimäärin –900 euroa
- Ajoneuvoveron perusvero +60 euroa

## **Lataushybridit**

- Autovero keskimäärin –300 euroa
- Ajoneuvoveron perusvero keskimäärin +10 euroa

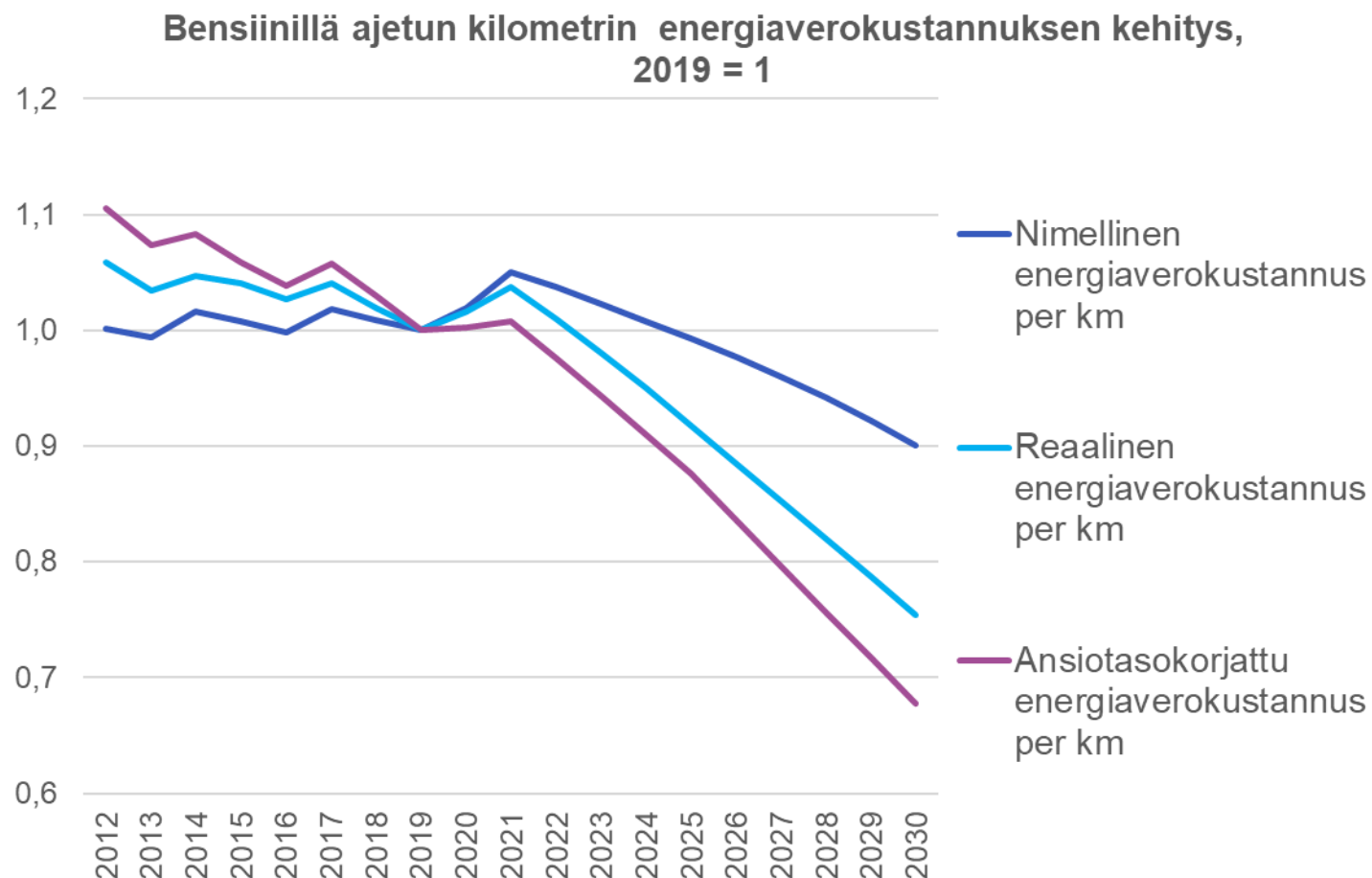
- Hankintakannustin kasvaisi, koska kuluttajille ostopäätöksen kannalta hankintahinta on merkittävämpi kuin pitkän aikavälin käyttökustannukset.
  - Täyssähköautojen määrän arvioidaan kasvavan vuoteen 2030 kumulatiivisesti 2 300 ja lataushybridien 1 900 verrattuna 600 000 sähköauton perusennusteeseen.

# Päästöohjausta heikentävien verotukien vähentäminen

- Dieselpolttoaineen ja liikenteessä käytettävän kaasun alennettujen verokantojen poistaminen lisäisi kannustimia liikenteen sähköistymiseen.
  - Tämä voitaisiin toteuttaa vaiheittain esimerkiksi 2035 mennessä.
- Dieselin alennetun verokannan asteittainen poistaminen nostaisi verotasoä nimellisesti n. 26 snt/l.
- Dieselin käyttövoimaveron asteittaisen poistamisen takia muutos ei lisäisi keskimäärin yksityisautoilun verorasitusta.
- Vaiheittain toteutettuna vaikutuksia kilpailukykyyn ja työllisyyteen voidaan pitää maltillisina ja tarvittaessa niitä voitaisiin lieventää alentamalla muuta verotusta.
  - Jos tästä huolimatta erityisesti raskaan liikenteen kustannusten nousua pidettäisiin ongelmallisena, olisi sitä nykyisen energiaverodirektiivin mukaan mahdollista kompensoida dieselin veronpalautuksella (väh.7,5 t. kuorma-autot sekä linja-autot).

# Päästöohjauksen ylläpitäminen ja lisääminen

- Polttomoottoriautoilun keskimääräinen verorasitus on alentunut ja jatkaa alenemista yleisen hinta- ja tulotason sekä polttoainetehokkuuden kehityksen takia.
- Polttoaineverotasoja tulisi korottaa vuosittain yleisen hintatason ja polttoainetehokkuuden kehittymisen mukaan:
  - Verorasitus kilometriä kohden pysyisi ennallaan, vaikka laskisi yhä suhteessa tulojen kehitykseen.

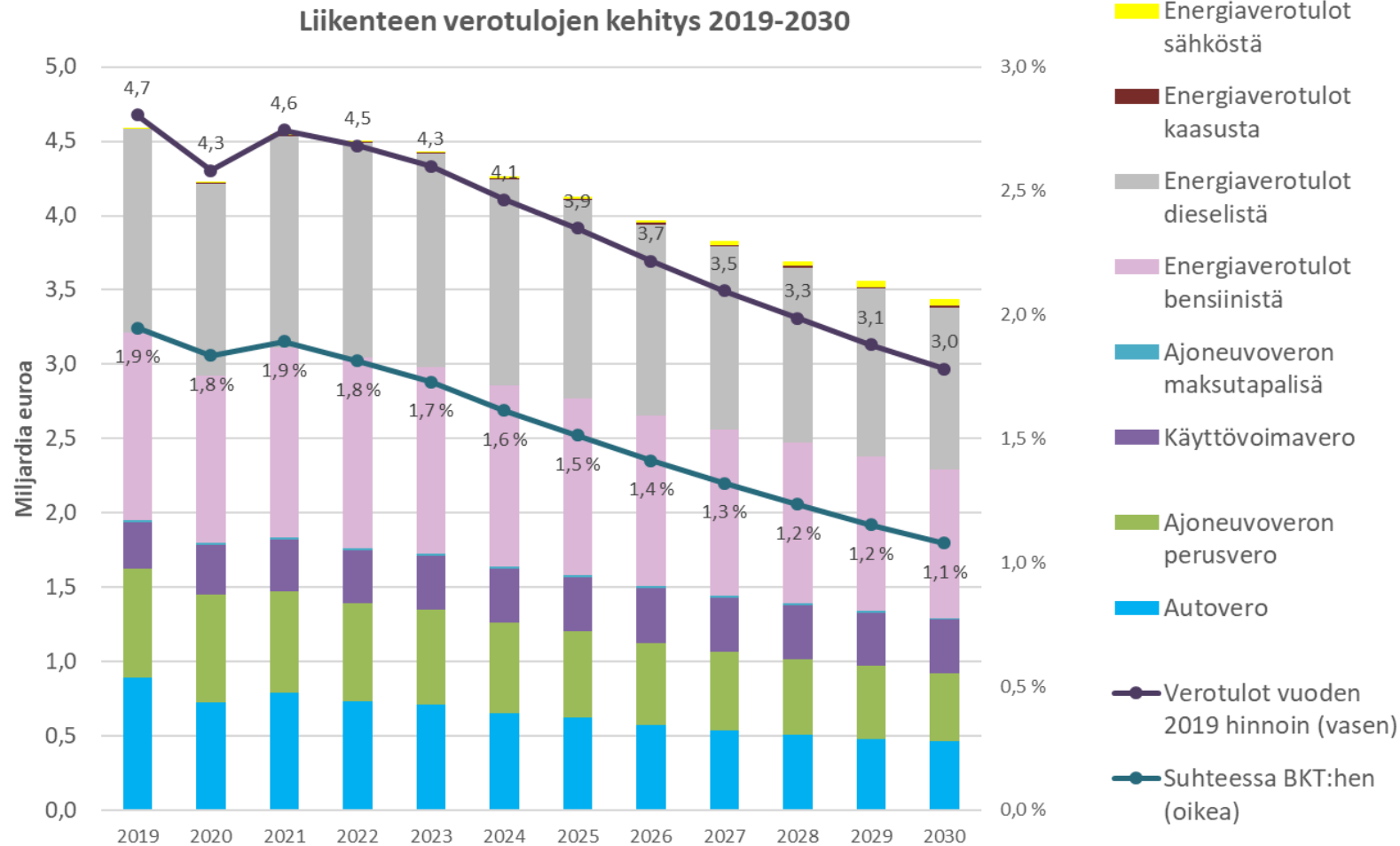


# Työryhmän ehdotuksilla arviolta 0,4 - 2,3 Mt CO<sub>2</sub>-vähenemä

Työryhmän ehdotus	Staattinen kustannusvaikutus	Päästövaikutus 2030
○ <b>Vero-ohjaus ajoneuvoveron perusverosta polttoaineveroon</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Neutraali kotitalouksille</li><li>• Hyötyliikenne +170 milj. euroa ilman kompensatiota</li></ul>	0,1-0,5 Mt ilman kompensatiota
○ <b>Sähköautojen vero-ohjaus ajoneuvoveron perusverosta autoveroon</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Neutraali pitkällä aikavälillä</li></ul>	0,01-0,03 Mt
○ <b>Dieselin verotuen ja käyttövoimaveron vaiheittainen poistaminen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Neutraali kotitalouksille</li><li>• Hyötyliikenne +340 milj. euroa ilman kompensatiota</li></ul>	0,1-0,9 Mt ilman kompensatiota
○ <b>Liikenteessä käytettävän kaasun verotuen vaiheittainen poistaminen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• +16 milj. euroa</li></ul>	Riippuu hyötyliikenteen sähköistymisen nopeudesta.
○ <b>Polttoaineveron indeksitarkistukset</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• +120 milj. euroa /vuosi</li></ul>	0,2–0,9 Mt

# Työryhmän ehdotukset Verotulojen turvaamiseksi

# Liikenteen verot alenevat nimellisesti 1,1 mrd. ja reaalisesti 1,7 mrd. 2019-2030



Verotuotot alenevat sähköautojen ja biopolttoaineiden käytön yleistyessä sekä energiatehokkuuden parantuessa.

Nykyisellä CO2-päästöihin perustuvalla verotuksella verotuottojen alenemaa voidaan korvata melko rajallisesti:

Ehdotettu indeksitarkistus lisääisi verotuloja reaalisesti n. 0,2 mrd., kun reaalin alenema on n. 0,8 mrd. 2025 mennessä.

# Fiskaalinen ajoneuvoverotus

- Vaikka ajoneuvovero ei ole päästöohjauksessa tehokas ohjauskeino, sillä voi olla merkitystä puhtaasti valtiontaloudellisena verona.
- Ajoneuvovero on hallinnollisesti tehokas ja yksinkertainen tapa kerätä verotuloja.
  - Sähköautoilun alhaisista kustannuksista mahdollisesti aiheutuva liikennesuoritteiden kasvu voi edellyttää uusia keinoja.
- Jos liikenteeltä halutaan edelleen 2030 kerätä reaalisesti sama määrä veroja kuin 2019, tarkoittaisi se henkilö- ja pakettiautoille n. 500 euron korotusta ajoneuvoveroon.
  - Staattisesti tarkasteltuna ajoneuvoveron osuuden kasvu voisi hieman lisätä pienempituloisten autoilijoiden suhteellista verorasitusta nykytilaan nähden.

# Kilometriversotus

- Kilometriversotuksen vaikutuksia mallinnettiin tieluokan ja alueellisen porrastuksen mukaan sekä tasaverona.
  - Tieluokkiin perustuvan porrastuksen todettiin ohjaavan liikennettä alemmalle tieverkolle.
  - Alueellisella porrastuksella voidaan ottaa huomioon karkealla tasolla auton käyttötarve sekä liikenteen negatiivisia ulkoisvaikutuksia, kuten ruuhkautumista.
  - Tasasuuruinen kilometriverso edistäisi selkeimmin fiskaalisista tavoitetta.
- Paikannukseen perustuvien km-verojärjestelmien investointi- ja käyttökustannukset olisivat fiskaaliseksi veroksi suuret.
  - Kustannukset voivat olla perusteltuja, jos verolla saavutetaan hyötyjä, joita ei voida saavuttaa edullisemmin muilla keinoin kuten ruuhkamaksuilla.
- Huomattavien epävarmuuksien takia tällä hetkellä ei ole riittäviä edellytyksiä päättää km-verotukseen siirtymisestä. Aihe edellyttää jatkoselvitystyötä ja kansainvälisen kehityksen seuraamista.





VALTIOVARAINMINISTERIÖ  
FINANSMINISTERIET

# Kiitos!

## Liikenneverotyöryhmä

**Valtiovarainministeriö:** Markus Teräväinen (pj), Kati Jussila, Jussi Kiviluoto, Ella Luikku (siht.), Jenni Oksanen

**Liikenne- ja viestintäministeriö:** Saara Jääskeläinen, Niko-Matti Ronikonmäki

**Työ- ja elinkeinoministeriö:** Petteri Kuuva

**Ympäristöministeriö:** Magnus Cederlöf

**Liikenne- ja viestintävirasto:** Tuovi Valtonen

**Verohallinto:** Mika Jokinen

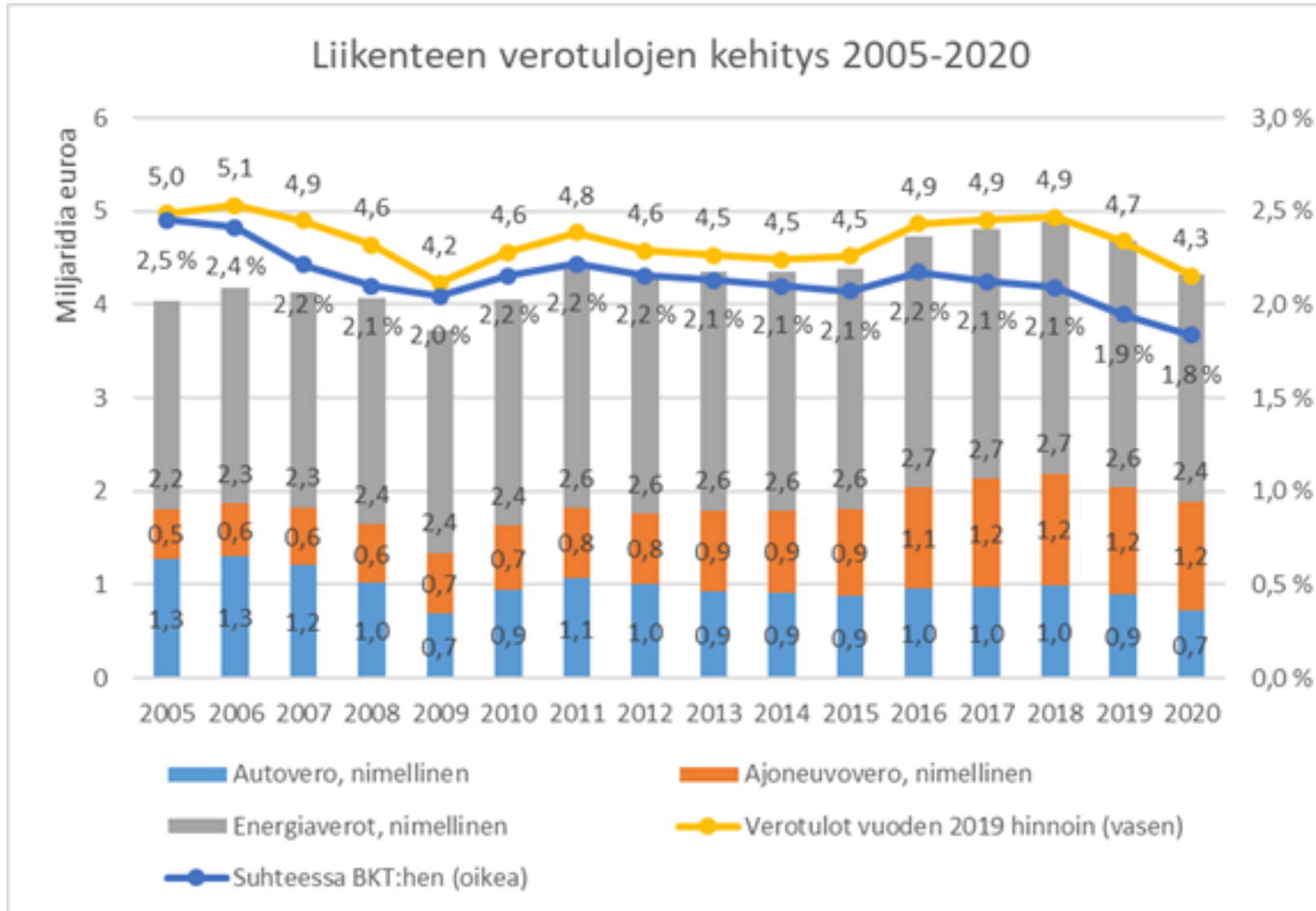


VALTIOVARAINMINISTERIÖ  
FINANSMINISTERIET

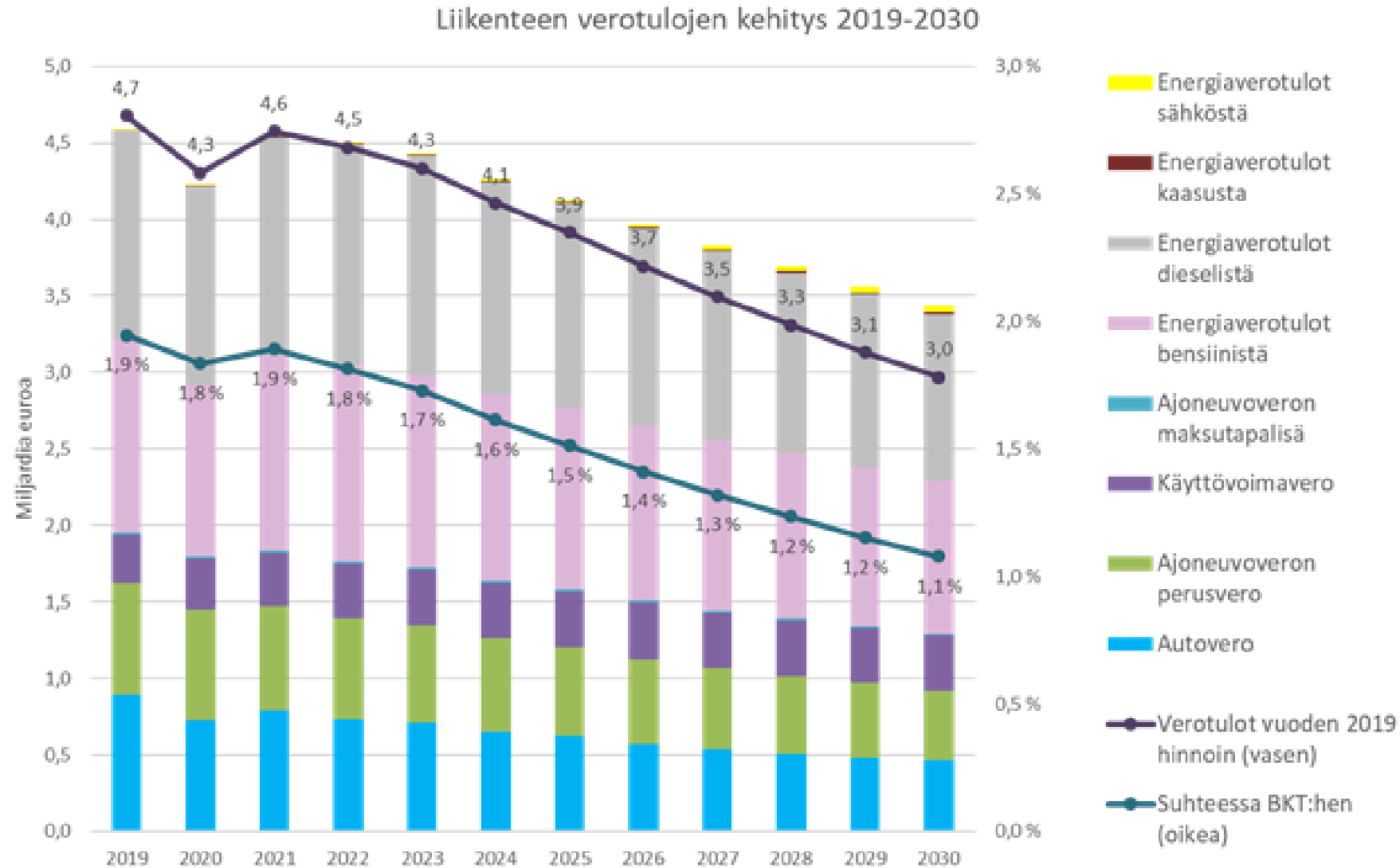
# Liikenteen verotuksen tulevaisuus

Valtiovarainministeri Matti Vanhanen  
18.5.2021

# Liikenteen verotulot 2005 – 2020



# Liikenteen verotuotot 2019 – 2030



# Mitä päästöverojen jälkeen?

- Haittojen verotuksen onnistuessa tarvitaan yhteiskunnallista keskustelua, miten verotuotot tulevaisuudessa kerätään
  - Liikenteen verotuottojen alenema vuosikymmenen loppuun mennessä on merkittävä valtiontalouden näkökulmasta
    - Liikenteen päästöjen vähentyessä ja liikenteen sähköistyessä polttoaineverotus kohdistuu yhä pienemmälle joukolle
  - Miten verotuottojen pudotus katetaan alueellisesti ja sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla ja samalla yritysten kilpailukyky turvaten?
- Polttoaineveroa ei olla tällä vaalikaudella kiristämässä jo tehtyjen päätösten lisäksi.

# Jatkotyöt

- Selvitys kilometriperusteisen verokokeilun toimeenpanosta
- Selvitys 100-prosenttisten biopolttoaineiden verottomuudesta ja poistamisesta jakelovelvoitteesta
  - 100-prosenttisen biopolttoaineen käyttö lisääisi biopolttoaineiden osuutta
    - Jakelovelvoite täytettävä muutoin
  - Vaatii EU-notifikaation



VALTIOVARAINMINISTERIÖ  
FINANSMINISTERIET

**Kiitos!**