



## Tieliikenteen verouudistus

Valtiovarainministeriön työryhmä selvittää liikenteen verouudistusta 2021 kevääseen mennessä. Toistaiseksi työryhmä on tehnyt väliraportin työsuhdeliikenteen veromuutoksista, ja niistä on ollut erillinen kuuleminen. Työryhmä on pyytänyt 15.5. mennessä näkemyksiä verokeinoista liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi sekä liikenteen verotuksesta tulevaisuudessa, kun käyttövoimamuutokset heijastuvat verotukseen. Tässä muistiossa käsitellään pelkästään tieliikennettä ja alustavin ajatuksin ja näkemyksin. Jos muiden liikennemuotojen verotusta on tarkoitusta uudistaa myös, toivomme, että siihen voidaan palata myöhemmin.

Tieliikenteen verotuotto valtiolle on merkittävä 8,1 miljardia euroa vuodessa. Tieliikenne on Suomessa korkeasti verotettua, Ruotsi verottaa tieliikennettä 40 % vähemmän.

Tieliikenteen merkitys yhteiskunnan toiminnalle on suuri niin ihmisten liikenteen kuin elinkeinoelämän toiminnan kannalta. Siksi elinkeinoelämä toivoo valtiovarainministeriöltä vuorovaihteista ja avointa valmistelua, jossa analysoidaan vaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia laajasti kilpailukyvyyn, ostovoimaan, kustannusten, oikeudenmukaisuuden, ilmaston ja ympäristön sekä valtion verokertymän kannalta. Työryhmän työn edetessä saadaan uutta tietoa ja näkemystä, jota elinkeinoelämä on mielellään osaltaan tuottamassa ja arvioimassa.

Valmistelun pohjaksi tarvitaan VM:n ennuste verokertymän muutoksista autokannan uusiutumisen, energiatehokkuuden ja energiamuutosten myötä. Liikenteen päästöjen vähenemisestä on LVM:n perusennuste, jonka mukaan päästöt vähenevät -37 % vuoteen 2030 mennessä nykyisillä tiedossa olevilla toimilla. Kansallisena tavoitteena on, että päästöt puolitetaan 2030 mennessä.

Henkilöautojen ja kuorma-autojen verot ovat erilaisia ja niitä on syytä tarkastella erillään. Kuorma-autojen verotus on lähes kokonaan käyttöön sidottu polttoaineveron kautta, eikä käyttövoimamuutokset ole merkittäviä lähivuosikymmeninä. Siksi dieselin veronkorotukset nostavat vain kuljetuskustannuksia ilman, että niillä olisi hiilidioksidipäästöjen vähenemiseen ohjaavaa vaikutusta. Kustannusten kasvulla heikennettäisiin suomalaisten elinkeinoelämän ja erityisesti vientiteollisuuden kilpailukykyä. Kuorma-autojen verotuksessa ei ole rakenteellista muutostarvetta samalla tavoin kuin henkilöautoilla.

Henkilöauton elinkaaren aikana verotus koostuu puoliksi auton käytöstä, neljänneksen veran hankinnasta ja neljänneksen vuosiverosta. Ajoneuvojen, energialähteiden ja palvelujen teknologinen murros on voimakas, joten teknologianeutraalius ja markkinaehtoisuus ovat keskeisiä periaatteita

Henkilöautoliikenteen verotuksessa ja päästöjen vähentämisen taloudellisessa ohjauksessa on esillä ainakin seuraavia vaihtoehtoja, jota työryhmän tulisi analysoida ja arvioida:

- **Kaikkien nykyisten verojen tasomuutokset ja jyrkemmät päästöporrastukset** sitä mukaa kun verokertymä pienenee. Kertymää ylläpitävät vähittäiset korotukset eivät söisi kuluttajien ostovoimaa, mutta edellyttävät kompensatioita yrityksille kuorma-autojen polttoaineverojen korotuksen osalta.



- **Polttoaineveron muuttaminen.** Dieselin osalta kohdistuisi kuorma-autoihin ja kokonaisuudessaan vähitellen pienenevään määrään henkilöautoja. Korotettuna lisäisi epätasaisesti kuluttajien kustannuksia, lisäisi pitkien matkojen kustannuksia sekä haittaisi elinkeinon elämää kilpailukykyä. Edellyttää kompensatiota yrityksille.
- **Sähkön ja kaasun valmisteverojen muuttaminen.** Vaikutukset kohdistuisivat pääosin muuhun kuin liikenteen sähkön ja kaasun käyttöön. Edellytyksenä pitää liikenteen päästöohjaus yhdensuuntaisena muun vero-ohjauksen kanssa.
- **Käyttöön kokonaan tai osittain perustuva vero.** Kilometripohjainen tievero tai -maksu tietyillä alueilla tai koko maassa energiaverojen lisäksi. Kilometriveron riskinä olisi pitkien matkojen kustannusten nousu kuorma-autoliikenteen, kotimarkkina- ja palvelualojen sekä matkailun kannalta. Edellyttäisi verolle kattoa tietyn kerta/päivämatkan jälkeen. Haasteena teknologioiden kehittyminen, helppokäyttöisyys ja hinta. Haasteena myös yleinen hyväksyttävyyden, sillä muuttuva hinnoittelu edellyttää paikannusta ja tunnustusta. Muuttuva hinta mahdollistaa myös muiden liikkumisen valintojen ohjaamisen.
- **Liikenne päästökaupassa** 1) Tieliikenne osana EU:n yleistä päästökauppaa 2) Tieliikenteen erillinen EU-laajuinen päästökauppa 3) Taakanjakosektoreiden kesken kansallinen päästökauppa 4) Tieliikenteen kansallinen päästökauppa.

Erityisesti kotimaisen ostovoiman, työssä käynnin, asioinnin, palvelujen saavuttavuuden ja matkailun kannalta tulisi selvittää mahdollisuutta vähentää verotuksen painotusta ajoneuvon käytön osalta. Liikenteen muuttuessa pitkällä aikavälillä päästöttömäksi ei päästövähennyksistä olisi entiseen tapaan perustetta painottaa verotuksessa ajoneuvon käyttöä tai ajomääriä. Voisiko vuotuinen ajoneuvovero paitsi korvata autoveron alentamista hankintavaiheessa myös kattaa osan polttoaineverotuoton alenemisesta. Kotimainen ostovoima ja liikkuvuus ovat erityisen tärkeitä palvelualoille, kaupalle ja matkailulle.

Kuorma-autoliikenteelle polttoainevero on tulevaisuudessakin sopiva, sillä diesel pysyy pääasiallisena energialähteenä vielä pitkään. Uudisutuvan dieselin osuus kasvaa vuoteen 2030 mennessä dieselissä 39 %:iin. Polttoaineveron rakenne tasaa uusiutuvan dieselin kalliimpaa hintaa ja siltä osin kuin käytössä on kaasu- ja sähköajoneuvoja, on niiden energiaverotus nykyisellään keveämpää. Ajoneuvojen energiantehokkuus paranee EU:n raskaan kaluston valmistajia sitovien CO<sub>2</sub>-raja-arvojen asettamisen kautta. Julkisen sektorin ajoneuvo- ja kuljetuspalvelujen hankinnoissa on päästökriteerit. Lisäksi Suomessa on käytössä muuta EU:ta suuremmat mitat ja massat tieliikenteessä, jonka seurauksena meillä on Euroopan energiatehokkain tieliikenteen logistiikka.

Polttoaineverotuksen osalta olisi hyvä selvittää, voitaisiinko meillä jakeluelvoitetta korkeamman uusiutuvan dieselin seoksen käyttöä edistää nykyistä enemmän. Voitaisiinko polttoainemarkkinan rakenteessa varmistaa, että esimerkiksi 100 % uusiutuvaa dieseliä liiketoiminnassa käyttävä yritys ja sen asiakkaat vähentävät päästöjä ilman, että samaan aikaan toisaalla vastaavasti lasketaan uusiutuvan osuutta seoksessa. Ruotsissa korkeaseoksiset uusiutuvat polttoaineet on vapautettu valmisteverosta silloin, kun ne tuodaan markkinoille jakeluelvoitteen ulkopuolella. Voisiko vastaava menettely koskea myös biokaasua, jos se tulisi jakeluelvoitteen piiriin.

Synteettisten polttoaineiden kehittämisen arvioidaan kestävän vielä vuosia ja tulevan käyttöön aikaisintaan tämän vuosikymmenen loppupuolella. Siksi voi olla aikaista selvittää niihin liittyviä veroratkaisuja.