



# Reform av beskattningen och finansieringen av trafiken

## Fas 1– Beskrivning av nuläget och analys

### Mål och informationsunderlag

I den första fasen utvärderades nuläget och reformen av beskattningen och finansieringen av trafiken utifrån följande politikmål:

- stödjande av Finlands konkurrenskraft,
- omsorg om medborgarnas köpkraft,
- uppnåendet av de nationella utsläppsminskningarna och EU:s utsläppsminskningarna på ett kostnadseffektivt sätt,
- säkerställandet av hållbara offentliga finanser.

Den viktigaste statistik som beskriver nutidshistorien och nuläget i anslutning till målen samt vissa resultat av politiska utredningar och undersökningar samlades in som informationsunderlag för utvärderingen. Till informationsunderlaget samlades dessutom en del framtidsbedömningar som hade gjorts som ett tjänsteuppdrag, och baserat på sakkunnigbedömningar gjordes scenarioberäkningar. I beräkningarna beaktades bland annat de nationella besluten och EU-besluten om klimatriklinjer för trafik och resultaten av de konsekvensbedömningar som hade gjorts vid beredningen av dem.

### Stödjande av Finlands konkurrenskraft

Skatterna och avgifterna för transportkostnader är lika höga i Finland som i de europeiska konkurrentländerna eller till och med något lägre. Alla EU-länder följer i stort sett samma styrande skattelagstiftning och tekniska lagstiftning som påverkar kostnaderna. Efter de senaste genomförda lättnaderna och de lättnader som är under beredning ligger beskattningen av vägtransporterna i Finland mycket nära EU-miniminivån. I Finland tas avgifter inte ut för användning av vägnät eller gatunät på samma sätt som i flera andra länder. Jämfört med de konkurrerande länderna är de tillåtna måtten och vikterna på transportmedel större i Finland, infrastrukturernas bärkraft är i genomsnitt högre och trafikträngseln är inte kraftig. Det finns dock en del utmaningar med infrastrukturernas status. I internationella jämförelser av hur logistiken fungerar är Finlands placering vanligen relativt god. Avgiften för användning av bannätet ligger på miniminivån enligt EU-lagstiftningen, avgifter tas inte ut för användning av terminaler (till skillnad från flera konkurrerande länder) och den eldrivna spårtrafiken är befriad från energiskatt. Drivmedlen för sjö- och flygtransporter beskattas i nästan inga länder, men alla länder tar ut avgifter eller skatter för användning av infrastrukturer. De närmaste åren ökar kostnaderna för väg-, sjö- och flygtransporter enligt samma villkor i alla länder till följd av klimatåtgärder. Den påfrestning som uppstår på grund av Finlands perifera läge och vinter torde relativt sett förbli oförändrad.



Under en längre tidsperiod erbjuder omställningen av drivmedel möjligheter att mildra klimatpolitikens kostnadseffekter på olika transportformer. Finlands konkurrentländer strävar troligen efter att anpassa sig till utvecklingen så fort som möjligt och att på så sätt hitta konkurrensfördelar. Att stödja Finlands konkurrenskraft och att säkerställa att internationella transporter är driftskompatibla kräver främjande av omställningen av drivmedel som lösning som gynnar alla transportformer (bland annat genom tillgången till och priset på teknik och drivmedel) och, vid sidan av det, omsorg om infrastrukturernas status. Det finns så gott som inga betydande möjligheter att sänka skatterna på transporter. Syftet är troligen att hejda ökningarna i priserna på fossila drivmedel för vägtransporter genom EU-åtgärder inom utsläppshandeln.

### Omsorg om de privata hushållens köpkraft

Med tiden har det skett en minskning i hur hög beskattningen av vägtransporterna relativt sett har varit i de konsumtionsutgifter för trafik som påverkar hushållens köpkraft. Orsaken är styrningseffekterna av energiinnehålls- och CO<sub>2</sub>-baserad beskattning och delvis att beskattningen inte har bibehållits på en hög nivå genom skattehöjningar. Beskattningen av bilismen tillåter val som minskar skattebördan, och framför allt övergången till elbilar möjliggör en viktig metod att påverka skattebördan. Genom scenarioanalyser är det möjligt att till och med åskådliggöra möjligheten att sänka kostnaderna för bilism i det skede då elektrifieringen har framskridit betydligt, dock förutsatt att priserna på bilar sjunker och priset på elenergi förblir rimligt. Alla privata hushåll har emellertid inte möjlighet att gynnas av förändringarna ännu under de närmaste åren. Situationen är svårast för privata låginkomsthushåll som bor i glesbygder och som kör relativt mycket med gamla bilar med hög förbrukning. Den nödvändiga mobiliteten stöds dock genom olika skattelättnader och stöd samt genom att förbättra möjligheterna att använda kollektivtrafiktjänster och lätt trafik. Även allmänna sociala förmåner tryggar privata låginkomsthushåll, trots nedskärningarna i förmånerna. Främjandet av omställningen av drivmedel erbjuder i alla fall de mest betydande möjligheterna att stödja allt fler privata hushålls köpkraft.

### Uppnåendet av utsläppsminskningarna på ett kostnadseffektivt sätt

I nuläget styrs minskningen av utsläppen av växthusgaser utifrån EU-lagstiftning redan genom distributionsskyldigheten i väg-, sjö- och flygtrafiken, utsläppshandel i flyg- och sjötrafiken och utsläppshandel som snart inleds vid distribution av bränslen för vägtrafiken. Det är möjligt att tillämpningsområdena för dessa styrmetoder ytterligare utvidgas och att reglerna skärps. På så sätt gäller styrningen inom kort i stor utsträckning nästan all förbrukning av fossila bränslen för trafik, inklusive dess utsläpp (bortsett från vissa användare av trafikbränslen som har utelämnats från utsläppshandeln). Dessutom minskar utsläppen i praktiken såväl genom CO<sub>2</sub>-baserade graderingar av skatter för vägtrafik som genom allmän energibeskattningsmetoder att minska utsläppen från trafiken som har betydande effekter har inte identifierats. Införande av överlappande styrmetoder samt extra kostnader bör också undvikas. Kostnadseffektiviteten i utsläppsminskningarna bör därför fokusera på att säkerställa att de nuvarande vidsträckt styrmetoderna fungerar och på att utnyttja parallella åtgärder som påverkar den redan bestämda styrningen positivt, till exempel främjande av omställningen av drivmedel i alla transportformer.



## Säkerställandet av hållbara offentliga finanser

En snabb minskning i skatteinkomsterna från trafiken, behovet av att förhindra att trafikinfrastrukturerna förfaller och behovet av att även satsa på utvecklingen av trafikinfrastrukturerna utgör betydande hållbarhetsutmaningar för de offentliga finanserna. Inkomsterna från trafikbeskattningen i sin nuvarande form och inkomsterna från de avgifter som tas ut för trafik räcker med tiden inte till för att täcka statens utgifter för trafikinfrastrukturer, trafiktjänster och trafikstöd. De ökande inkomsterna från utsläppshandeln räcker inte till för att kompensera minskningen i skatteinkomsterna, och inkomster inflyter endast så länge som utsläppshandeln behöver bedrivas. Dessutom orsakar trafikskattelättnaderna beräknade förluster av skatteinkomster, och dessa förluster har betydelse för hållbarheten i de offentliga finanserna. Trafiken ger fortfarande upphov till olika samhällsekonomiska skadekostnader som har samband med hållbarheten i de offentliga finanserna och medborgarnas välfärd. I principen bör även kostnaderna för dem om möjligt täckas med trafikskatter. När det gäller att säkerställa hållbara offentliga finanser är alternativen att ta ut större belopp av skatter genom allmänna beskattningsformer eller i form av riktade skatter och avgifter för trafik. Ett alternativ är även att sänka de utgifter och skattestöd som hänförs till trafik och att vänta på att de nuvarande ekonomiska och tekniska styrmetoderna minskar på trafikens skadekostnader avsevärt.

## Rekommendationer i den fortsatta fasen

Enligt den tjänstesyn som har skapats utifrån resultaten från den första projektfasen bör reformen av beskattningen och finansieringen av trafiken i fortsatta granskningar utvärderas närmare som kostnadstäckning för skatte- och avgiftsintäkter från trafiken i deras nuvarande form, budgetutgifter, förlorade skatteinkomster och samhällsekonomiska kostnader, som dess nuläge och framtida utveckling på sektornivå samt efter transportform. På så sätt är det möjligt att se hur stora ekonomiska underskott eller överskott varje transportform ger, vilka beräknade korssubventioneringar det finns att tillgå och vilket det uppskattade läget är för hela sektorn och transportformerna under det år då den valda tvärsnittsanalysen görs. Enligt den preliminära sektorsanalys som gjordes i den första projektfasen täcker skatte- och avgiftsintäkterna från trafiken inte de offentliga utgifter, skattestöd och skadekostnader som har hänförts till sektorn. Efter att lägesbilden har stärkts och den framtida utvecklingen har utvärderats bör det kartläggas med vilka metoder täckningen av utgifterna och kostnaderna med inkomster ska kunna nås så att hållbara offentliga finanser kan säkerställas för trafiksektorn samt vilka metoder som är mest effektiva och om tillämpningen av dem även stöder de politiska målen som har ställts för projektet. Kartläggningen bör omfatta arbete för att säkerställa och stärka inkomstbildningen med nuvarande eller nya skatter och avgifter samt metoder för att hejda ökningarna i budgetutgifterna, skatteinkomstutgifterna och skadekostnaderna. Samtidigt ska det utvärderas om ansvaren för att täcka de offentliga utgifterna för trafiksektorn kan ändras eller fördelas på något annat sätt än i nuläget och om det finns helt nya finansieringsformer att tillgå för att täcka utgifterna. Hänsyn ska även tas till den externa styrningen av trafikskatter och trafikavgifter samt beslutsfattandet, som kan inverka på inkomsterna från trafiken samt på infrastruktur- och serviceutgifterna och skadekostnaderna.

I den andra projektfasen gäller det att i första hand granska vägtrafiken och spårtrafiken i hemlandet. I arbetet ska det göras en tidslinjeanalys för att reformera beskattningen och finansieringen av trafiken i etapper med beaktande av fastställda reformbehov, identifierade



metoder, faser för ny specificering av EU-politik samt regeringsperioder. Den andra projektfasen ska genomföras under 2026 och dess innehåll ska vara tillgängligt när nästa regeringsprogram utarbetas.

## Projektbeskrivning

Totalreformen av beskattningen och finansieringen av trafiken har inskrivits i regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering, Ett starkt och engagerat Finland (20.6.2023), i avsnitt 6.5 Fungerande bostadsmarknader och smidig trafik i kapitel 6 Nyckeln till tillväxt. Regeringens finanspolitiska ministerutskott tillsatte ett projekt för reform den 9 oktober 2024<sup>1</sup>.

Denna rapport innehåller den första projektfasens innehåll, som har samlats till ett material för att specificera den fortsatta projektfasen. Denna rapport beskriver nuläget och den förväntade framtida utvecklingen för beskattningen och finansieringen av trafiken. Dessutom innehåller den bakgrundsuppgifter som är relevanta för granskningen. Reformen av beskattningen och finansieringen av trafiken utvärderas baserat på den insamlade informationen och de politikmål som har ställts för projektet.

Del 1 i rapporten presenterar det teoretiska underlaget för granskningen, beskrivningar som förutsäger framtiden, en analys av nuläget och den framtida utvecklingen i förhållande till målen, slutsatser och en tjänstesyn på den fortsatta projektfasen. Del 2 i rapporten presenterar den lagstiftning som är relevant för innehållet, statistik och övrigt insamlat informationsunderlag.

Denna rapport har sammanställts i samarbete mellan kommunikationsministeriet och finansministeriet. Transport- och kommunikationsverket stödde beredningen genom att lämna information om trafiksystemet och genom scenarioanalyser. Datarummet inom Statens ekonomiska forskningscentral samlade vissa bakgrundsmaterial.

Intressenterna hördes genom en enkät som genomfördes på ett intressentmöte (27.3.2025) och genom annan respons som lämnades in till ministerierna. En sammanfattning av materialet finns på statsrådets webbsida i projektportalen<sup>2</sup>. På begäran av intressenterna träffades varje intressent på tu man hand. Dessutom offentliggjorde intressenterna ställningstaganden i temat medan projektet pågick.

<sup>1</sup> [En totalreform av beskattningen och finansieringen av trafiken inleds – Kommunikationsministeriet](#)

<sup>2</sup> [Reform av beskattningen och finansieringen av trafiken – Statsrådet](#)