



VALTIONEUVOSTO
STATSRÅDET

Liikenne- ja viestintäministeriö
Kommunikationsministeriet

Valtiovarainministeriö
Finansministeriet

Liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus (VERA), 1. vaihe

Sidosryhmätilaisuus 27.3.2025 klo 14:00–16:00 (Teams)



Ohjelma

- 14.00 Tervetuloa
- 14.05 Tilaisuuden kulku, VERA-hanke, politiikkatavoitteet
- 14.10 Liikenne- ja viestintäministeriön ja
valtiovarainministeriön alustukset nykytilasta
- 14.30 Kutsupuheenvuorot
Professori **Heikki Liimatainen**, Tampereen yliopisto
Professori **Matti Liski**, Aalto-yliopisto
- 15.00 Ennakkokyselyn tuloksia
- 15.15 Sidosryhmien puheenvuoroja
- 15:55 Päätös ja palautekanavat

VERA Liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus - Valtioneuvosto

Hankkeen vaiheet

- 1. vaihe 11/2024–6/2025 (LVM ja VM)

Nykytilan kuvaus ja analyysi VERA-tavoitteiden suhteen sekä suositukset jatkovaiheelle.

Talouspoliittinen ministerivaliokunta tarkentaa uudistamisen tavoitteita 1. vaiheen jälkeen.

- 2. vaihe 08/2025–10/2026 (LVM, VM, TEM ja YM)

...asetetaan virkatyöryhmä, joka tunnistaa ja arvioi uudistamismahdollisuuksia asetettujen tavoitteiden pohjalta sekä tarvittaessa laatii uudistuksia koskevan mietinnön...

Tavoitteet

- **Suomen kilpailukyvyn tukeminen**
- **kansalaisten ostovoimasta huolehtiminen**
- **kansallisten ja EU-päästövähennystavoitteiden saavuttaminen kustannustehokkaasti**
- **julkisen talouden kestävyysvarmistaminen**

Painopisteenä kotimaan tie- ja rautatieliikenne, mutta huomioon otetaan myös kansainväliset yhteydet.



Tarkasteltava kokonaisuus

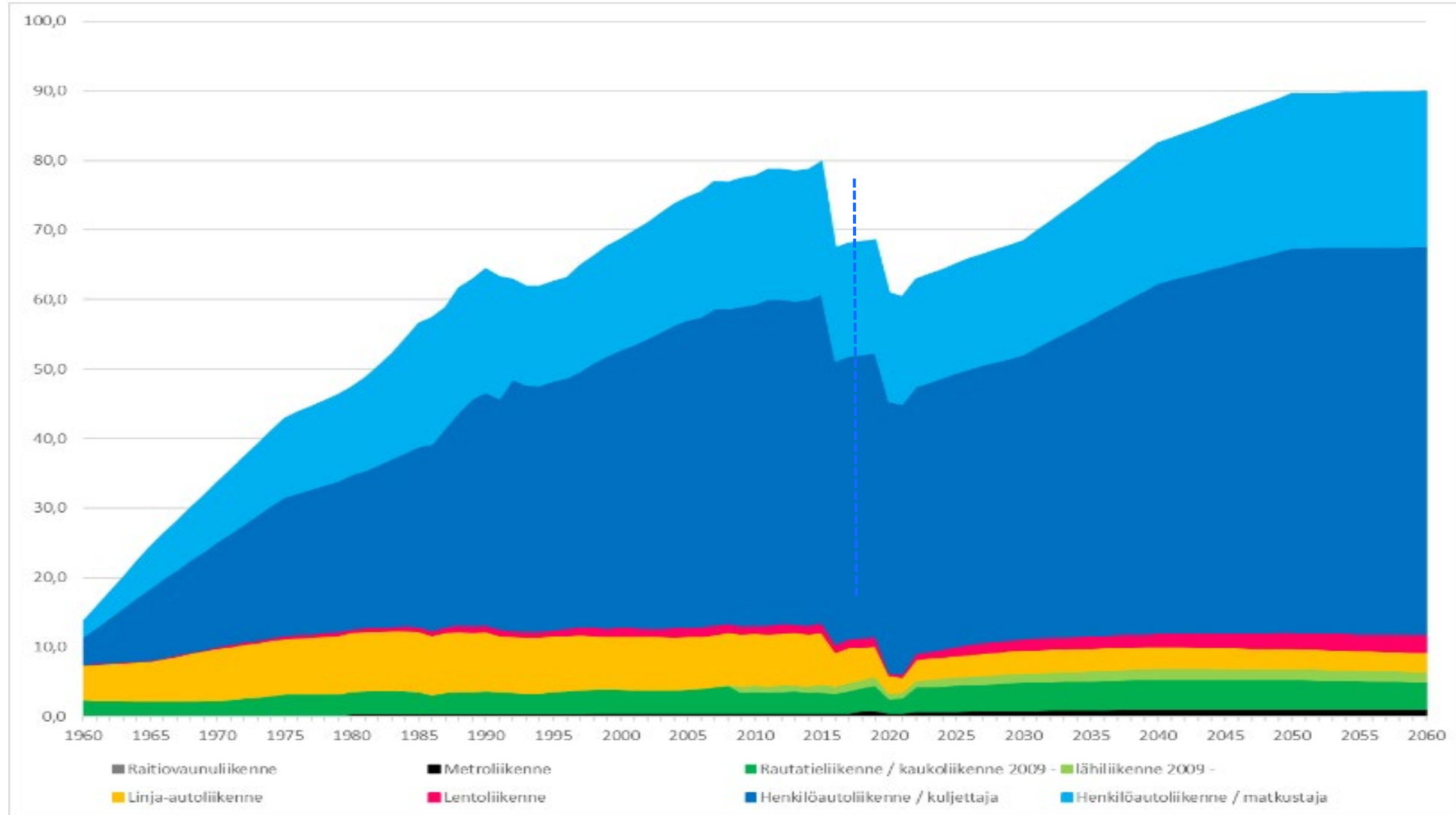
Infrastruktuurit kokonaisuudessaan



Kotimaan henkilöliikenteen kysyntä



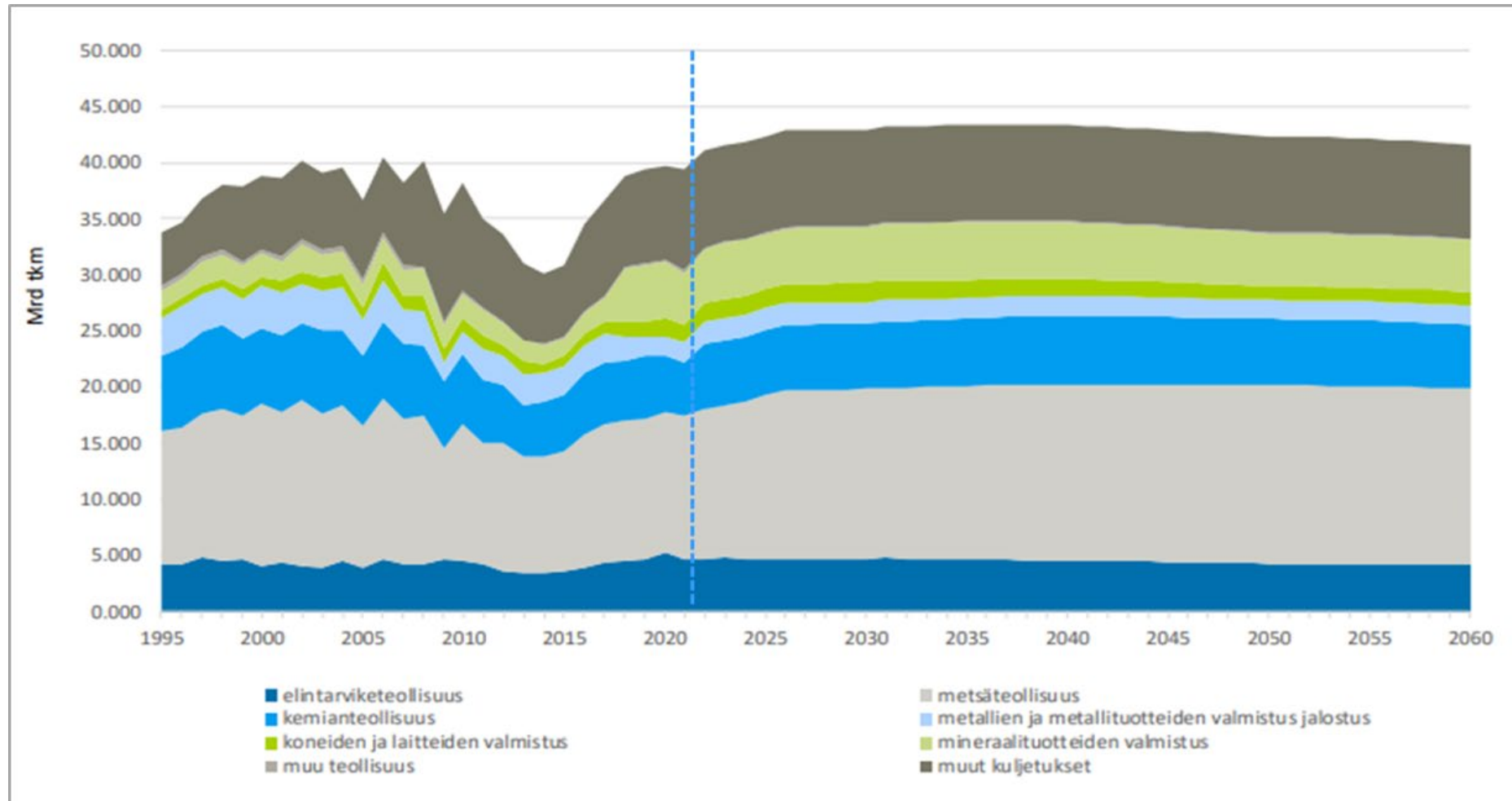
Henkilöliikenteen suoritteet kotimaassa (mrd. hlökm) 1960–2022 ja ennuste 2060 (Traficom 2024)



Kotimaan tavaraliikenteen kysyntä



Tavaraliikenteen kokonaissuorite kotimaassa (tkm) 1995-2022 ja ennuste 2060 (Traficom 2024)



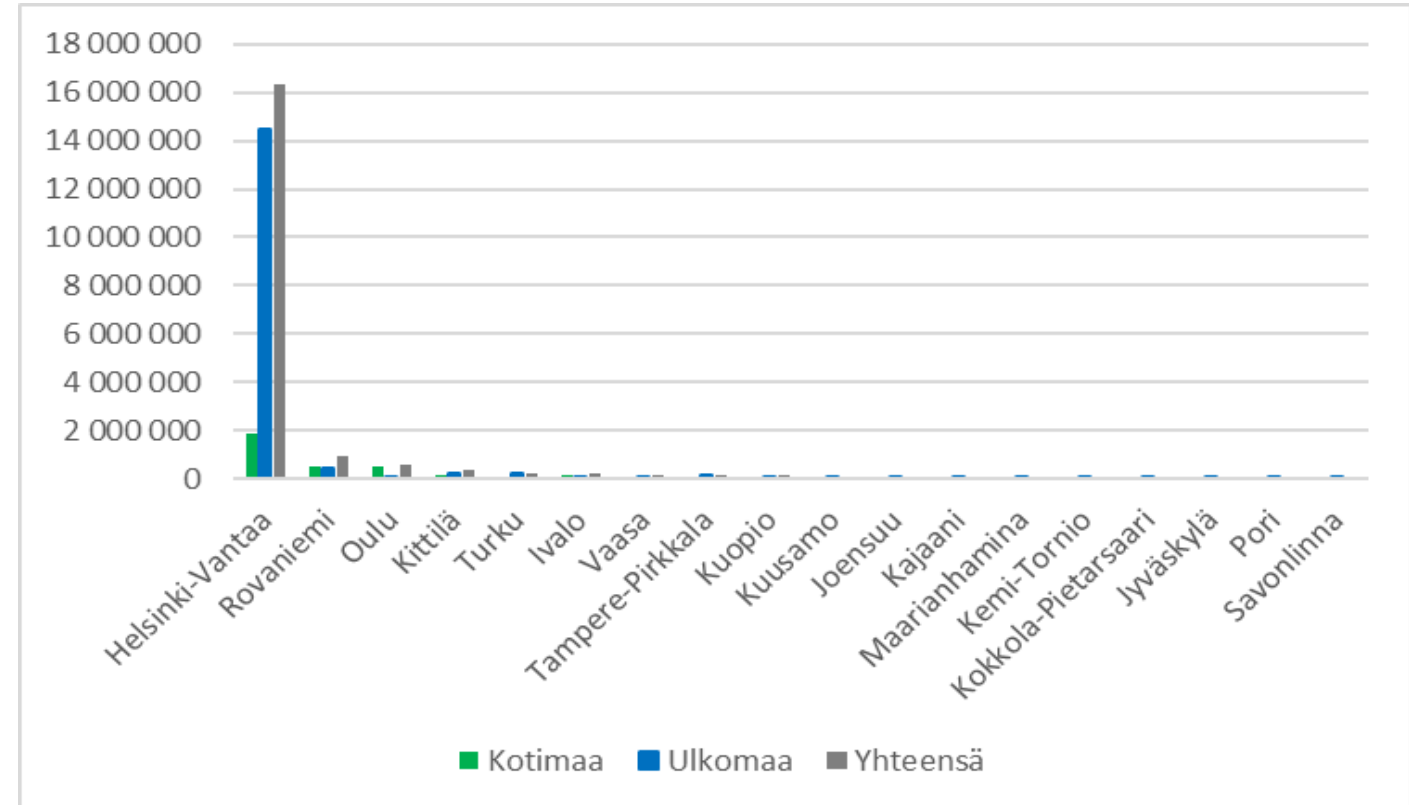
Kansainvälisen liikenteen kysyntä



Ulkomaankuljetukset vuosittain eri liikennemuodoilla



Lentoliikenteen matkustajat lentoasemittain 2024 (Finavia/Traficom)



Merkittävimmät liikenteen verot ja maksut

Tieliikenne

- Autovero
- Ajoneuvovero; perusvero, käyttövoimaver
- Polttonesteiden ja sähkön valmisteverot

Rautatieliikenne

- Ratamaksun perusmaksu

Vesiliikenne

- Väylämaksu
- Luotsausmaksu

Lentoliikenne

- Lentoliikenne- ja lentoreittimaksut

Kustannuksiin merkittävästi vaikuttava EU-ohjaus

Energiaverotus

- Energiaverodirektiivi, vähimmäistaso

Päästökauppa

- Lentoliikenne EU 2012-
- Meriliikenne EU 2024-
- Tieliikenteen polttoaineiden jakelu EU 2027-

Polttoaineiden laadun ohjaus

- Jakeluvelvoite 2008-
- FuelEU Maritime 2025-
- ReFuelEU Aviation 2025-

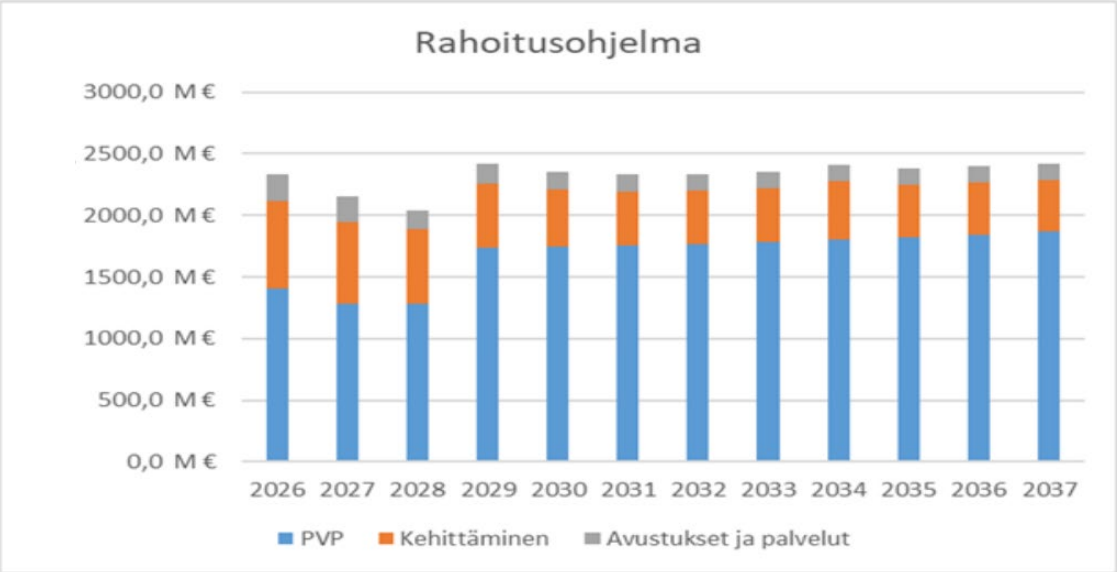


Liikennejärjestelmän julkinen rahoitus – yleiskuva

Yhteenveto nykyisistä rahoitusmalleista

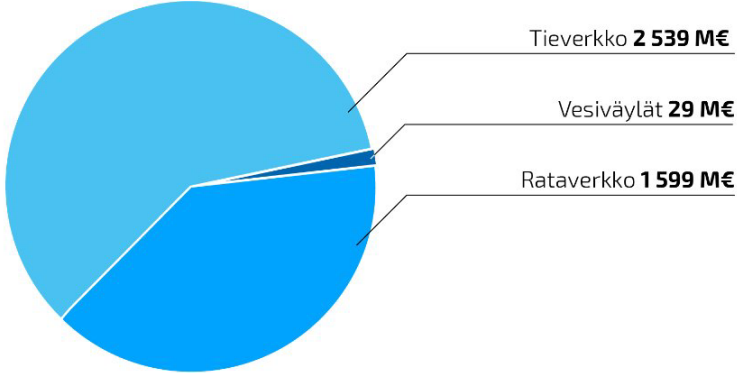
Pääasiallinen rahoitusmalli	Infrastrukturi/palvelu
Talousarviorahoitus	Valtion tie-, rata- ja vesiväyläverkot ja liikenteenohjaus sekä talvimerenkulku
	Kuntien katu- ja raideinfra sekä liikenteenohjaus
Talousarvio-rahoituksen ja tulo-rahoituksen yhdistelmä	Valtion rataverkko (osittain)
	Julkisen liikenteen palveluhankinnat
Tulorahoitus	Lentoasemaverkosto sekä lentoreittipalvelut
	Satamat
	Luotsaus

Liikenne 12 -rahoitusohjelma 2026-2037 luonnos



Korjausvelka valtion väyläverkolla 2024

(Väylävirasto)



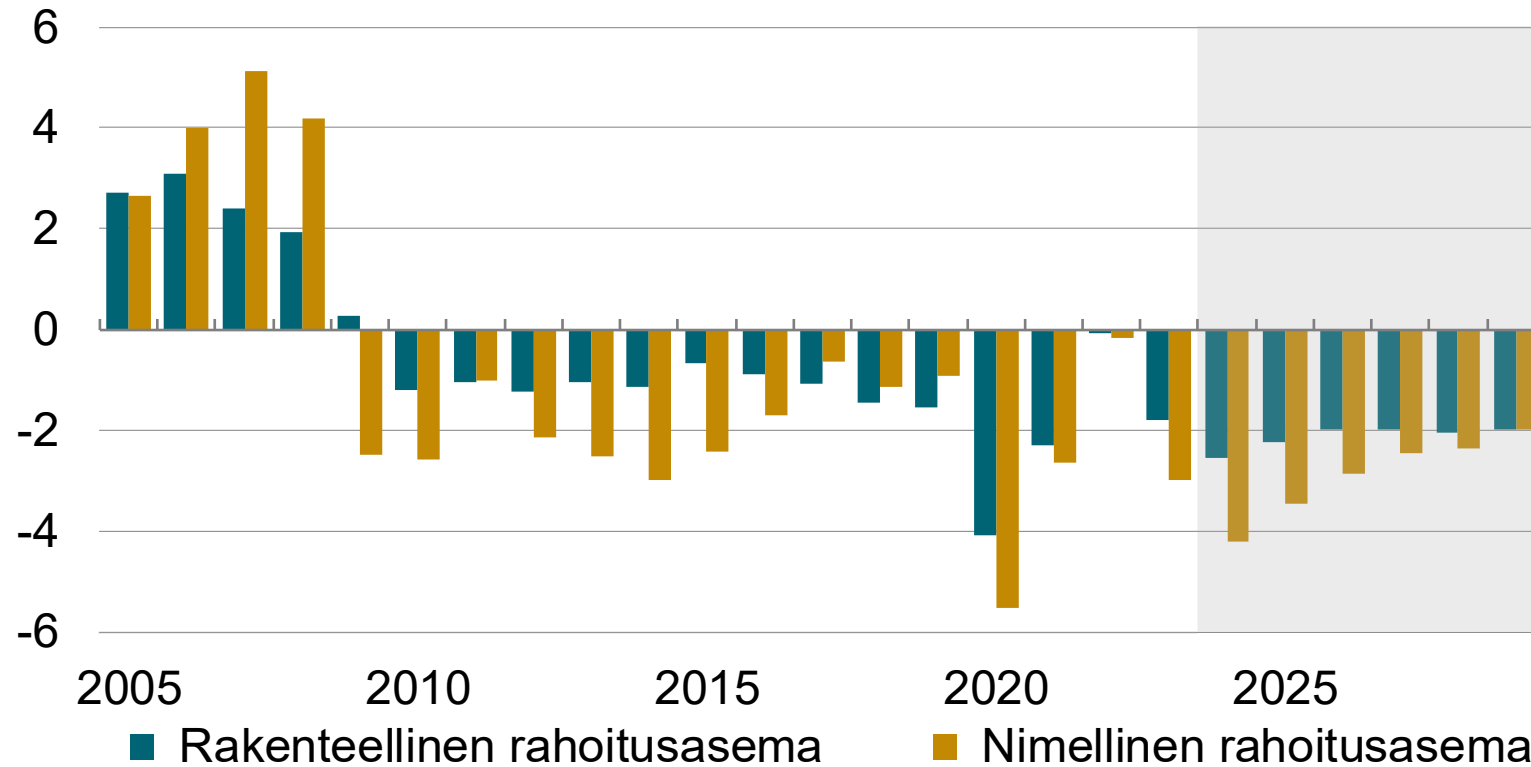


Tilastotietoja – VERA-tavoitteet

Julkisen talouden kestävyys turvaaminen



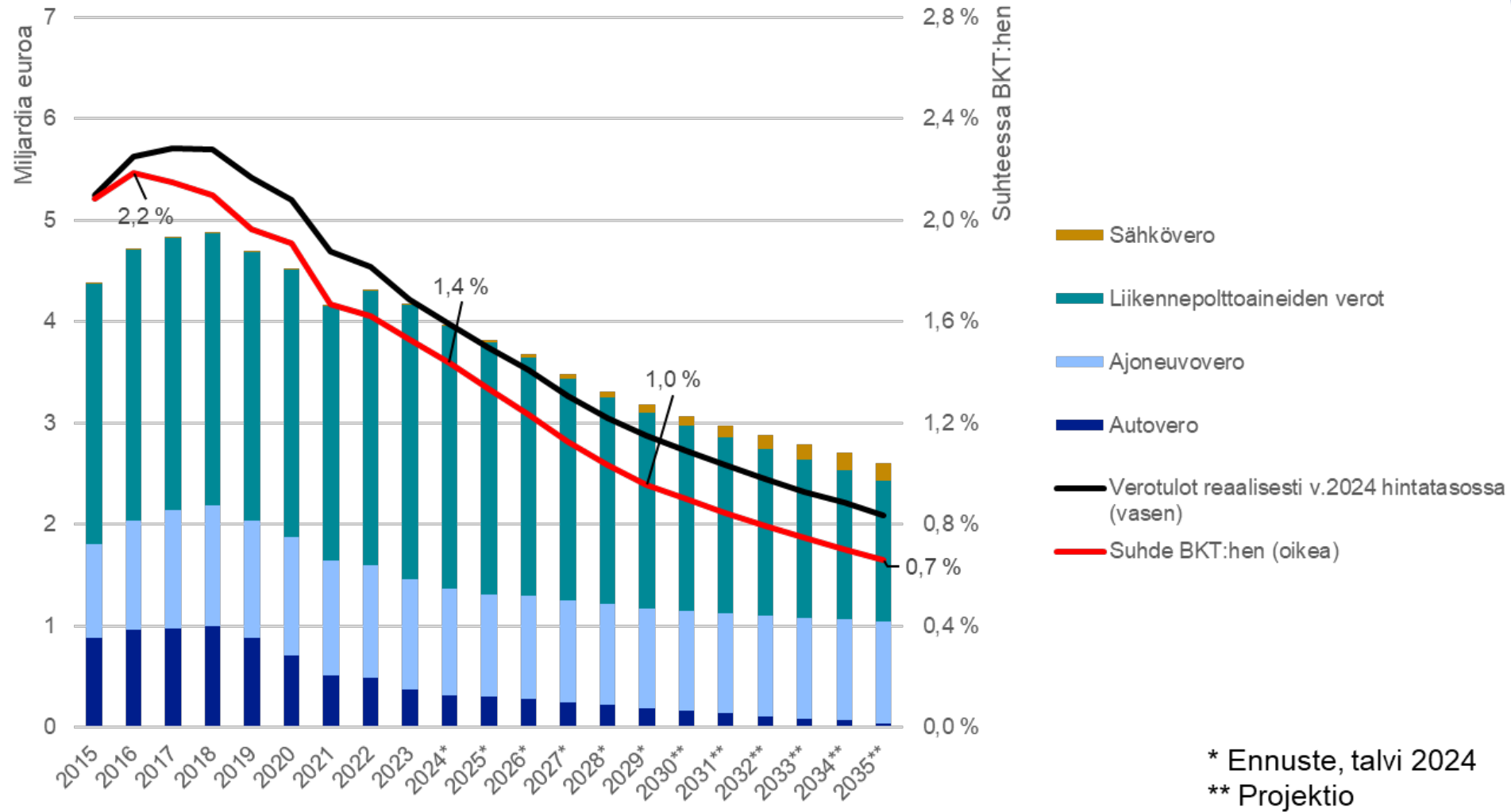
Julkisyhteisöjen nimellinen ja rakenteellinen rahoitusasema
suhteessa BKT:hen, %



Laskelmat perustuvat EU-komission tuotantofunktiolähestymistapaan

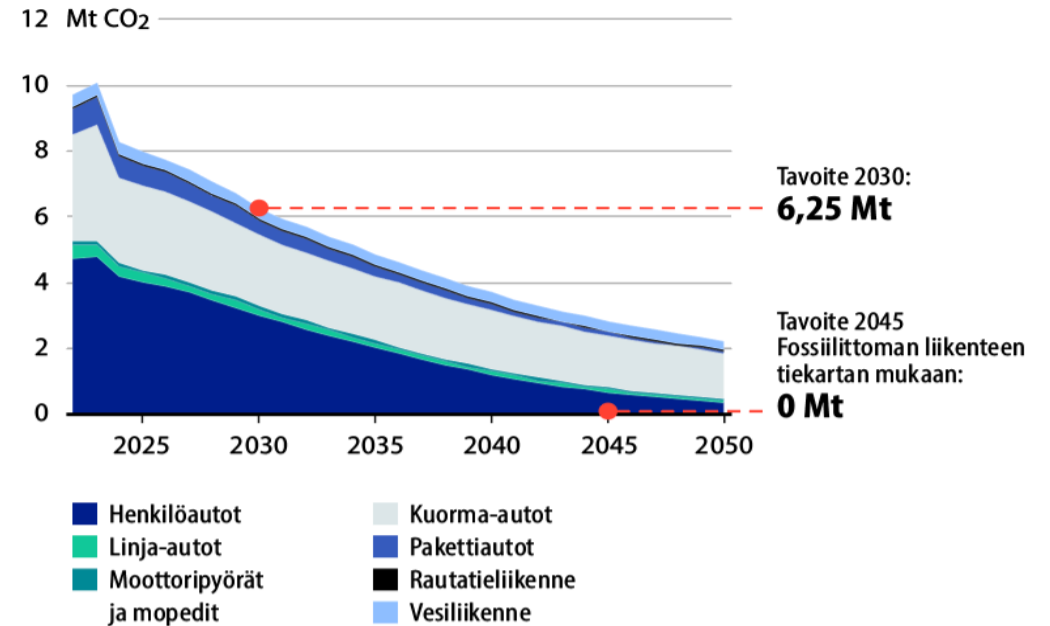
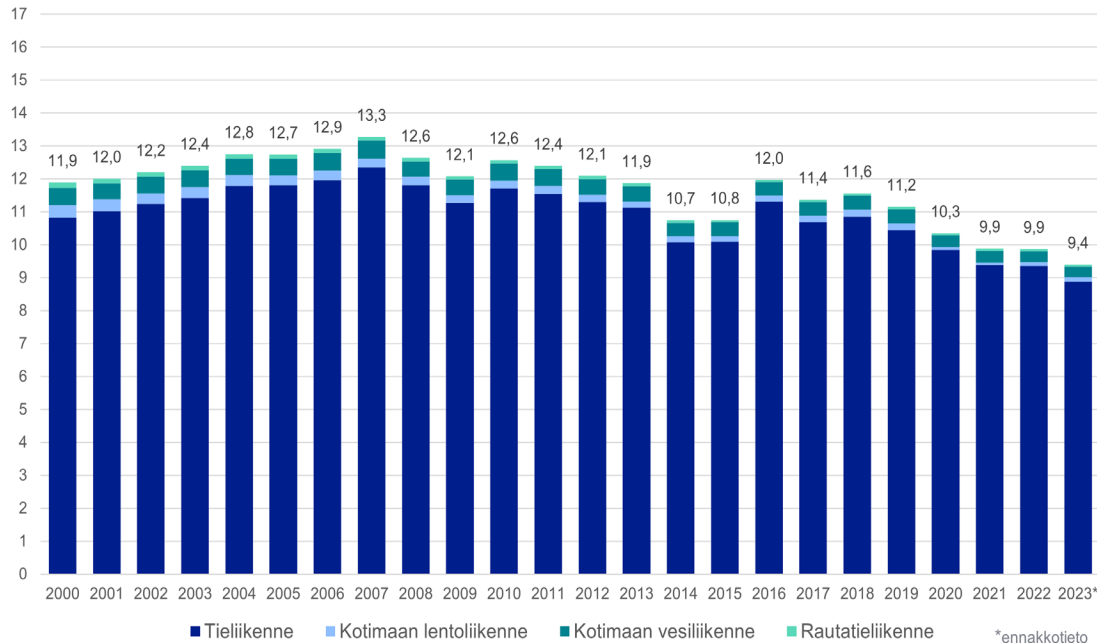
Lähde: Tilastokeskus, VM

Tieliikenteen verotulojen fiskaalinen merkitys laskee



Päästötavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi

Kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöjen osuus liikennetyypeittäin 2000-2023* (Mt CO₂)

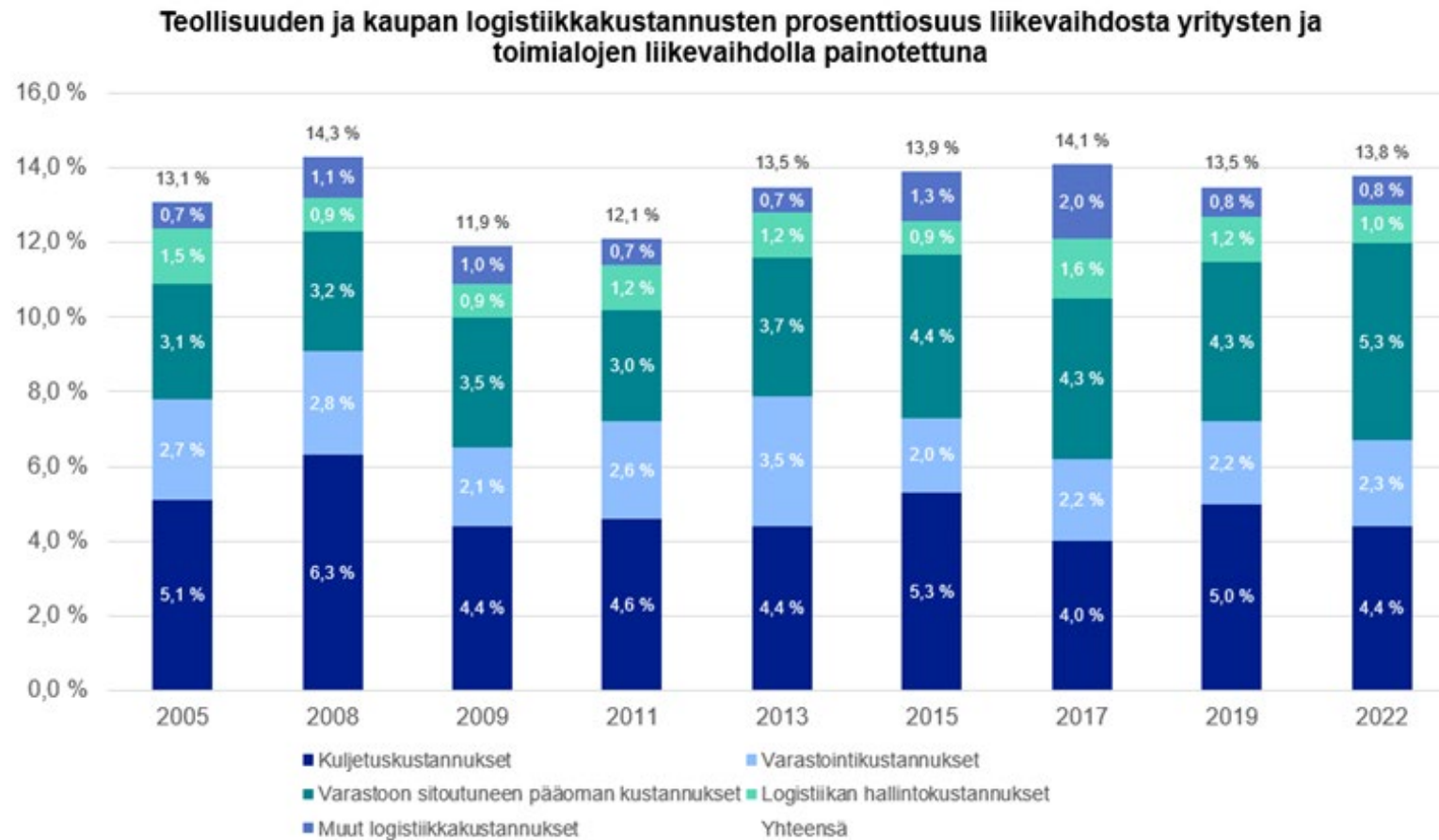


Kehitykseen vaikuttava lainsäädäntö: Liikenteen päästövähennystavoitteet määräytyvät pitkälti EU-lainsäädännön kautta (taakanjakoasetus).

Monia toimenpiteitä on toteutettu EU-tasolla; ajoneuvojen päästöraja-arvot, uusiutuvan energian direktiivi, päästökauppa jne.

Kotimaisia toimia ovat muun muassa jakeluvelvoitelaki, käyttövoimamuutoksen edistäminen esimerkiksi tukien kautta, kansallinen autoilun verolainsäädäntö jne.

Kuljetuskustannukset (kilpailukyky)



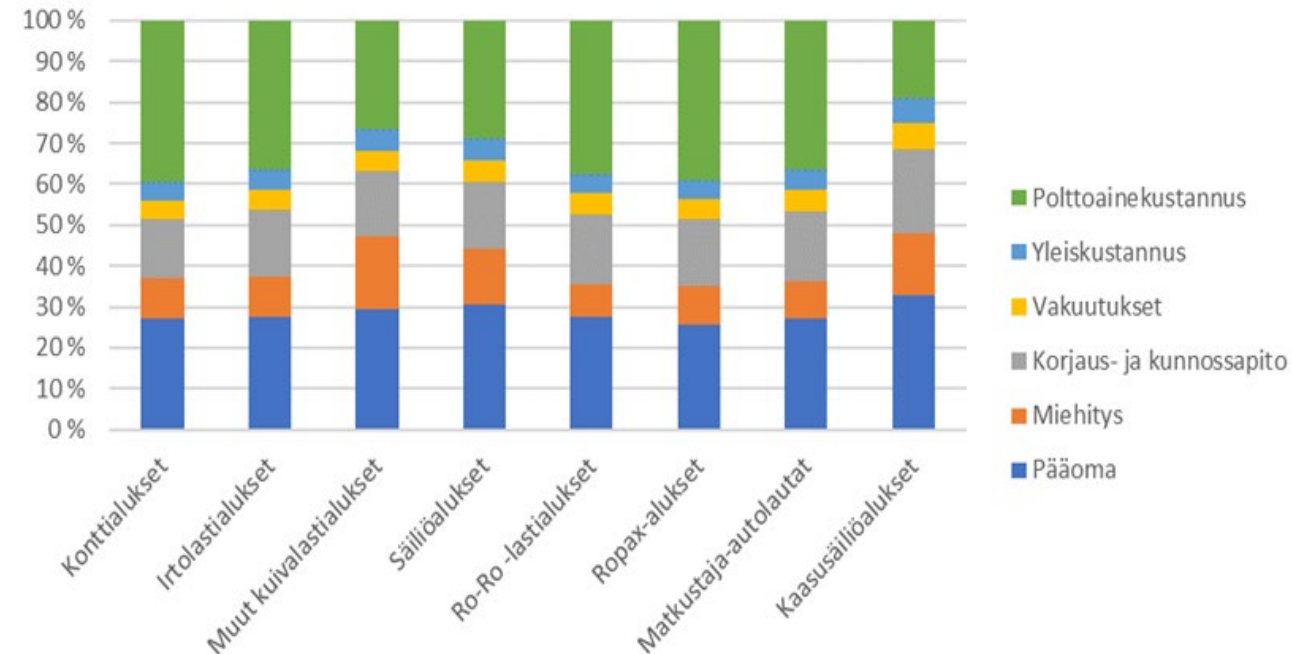
Kansalliset logistiikkaselvitykset, Turun yliopisto

Esimerkkejä kuljetuskustannusten rakenteesta

Tieliikenteen kuljetuspalvelujen kustannusrakenne (Tilastokeskus)

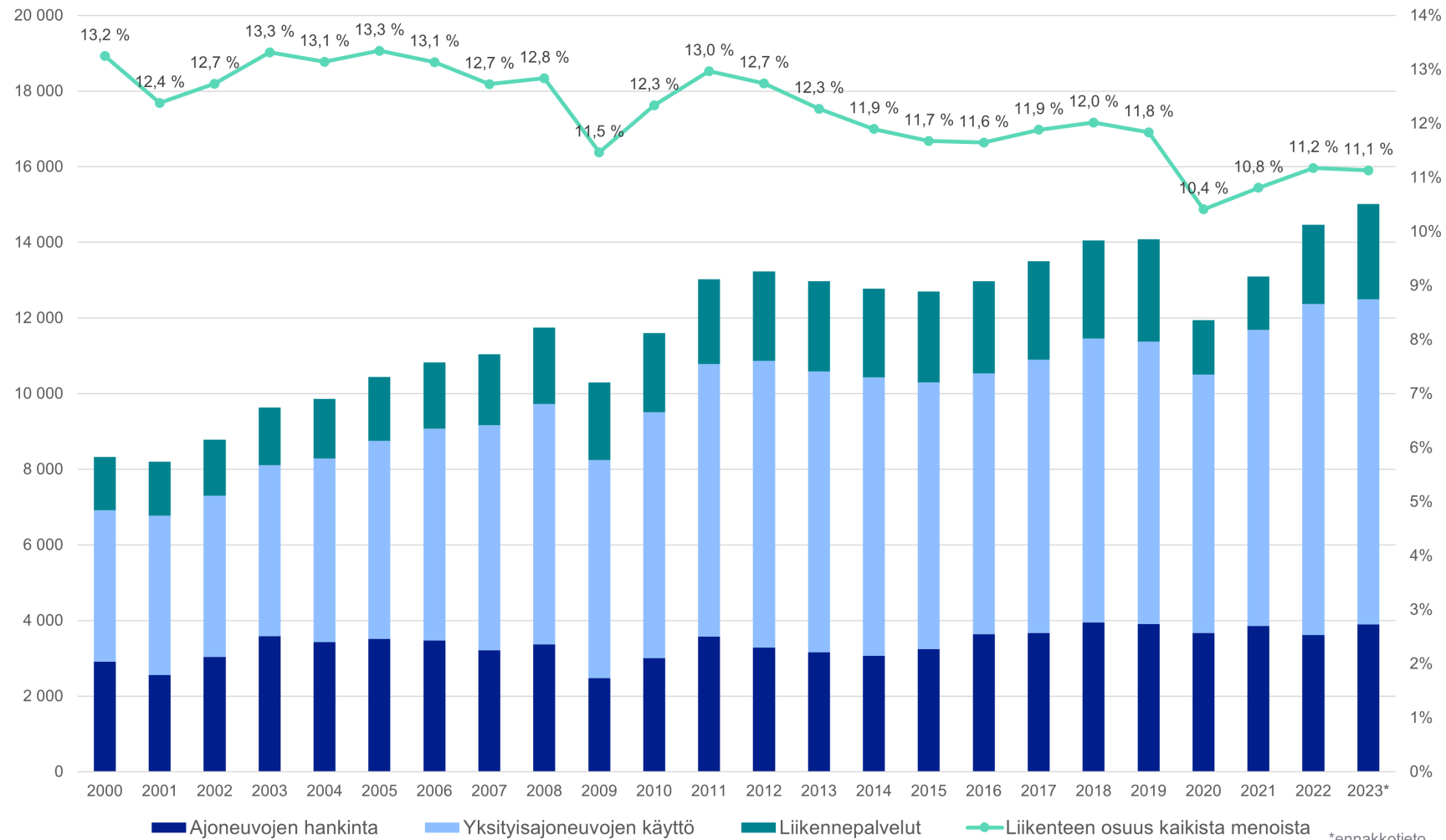
Kustannustekijöiden painot kustannusindeksissä, %					
Kuorma-autoliikenne		Linja-autoliikenne		Taksiliikenne	
(2020 = 100)		(2020 = 100)		(2015 = 100)	
Palkat	28,6	Palkat	32,20	Palkat	44,39
Välilliset palkat	16,7	Välilliset palkat	16,74	Välilliset palkat	16,62
Päivärahat	1,3				
Polttoaineet	20,2	Poltto- ja voiteluaineet	13,72	Polttoaineet	5,89
Renkaat	2,9	Renkaat ja muu varaosat	3,40		
Korjaus ja huolto	5,6	Korjaus ja huolto	7,67	Korjaus, huolto ja renkaat	3,53
Pääoman poisto	12,8	Pääoman poisto	7,85	Pääoman poisto	8,58
Korot	0,9	Korot	0,41	Korot	1,21
Vakuutukset	5,9	Vakuutukset	1,26	Vakuutukset	5,36
Liikennöimis-maksut	0,8			Liikennöimis-maksut	2,92
Hallinto	2,7	Yleiskustannukset	16,65	Hallinto	6,99
Ylläpito	1,5			Ylläpito	4,52
Yhteensä	100,0	Yhteensä	100,00	Yhteensä	100,00

Alusliikenteen kustannusrakenne 2022 (Turun yliopisto/Väylävirasto)



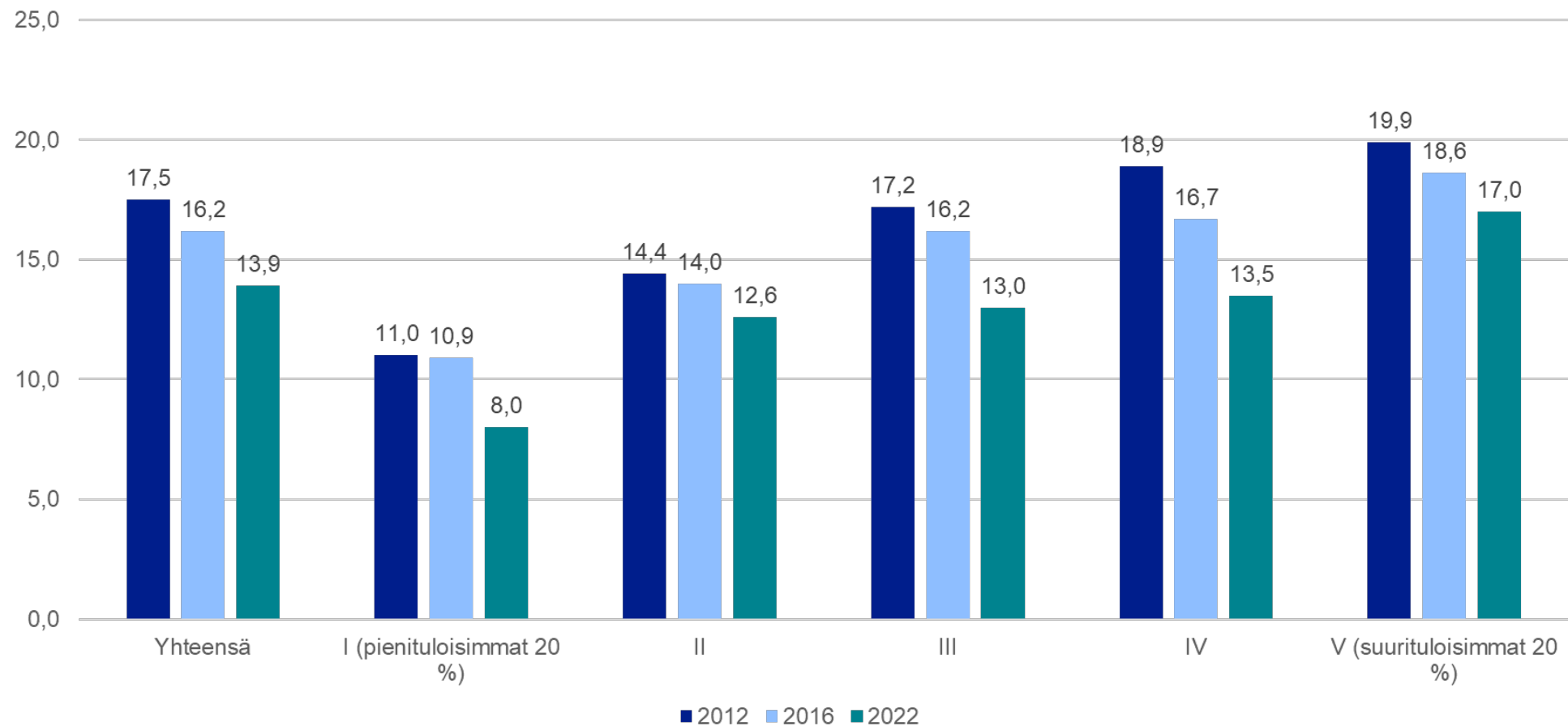
Kotitalouksien liikennemenot (ostovoima)

Kotitalouksien liikennemenot ja niiden osuus kaikista menoista 2000–2023*, M€



Kotitalouksien liikennemenot (ostovoima)

Liikenteen osuus kotitalouden kulutusmenoista tuloluokittain
käyvin hinnoin 2012-2022, %





Ennakkokyselyn tuloksia – alustava yhteenveto

1. Liikenteen veroihin ja maksuihin sekä liikenteen kustannuksiin liittyvät ongelmat ja ehdotetut ratkaisut

- Logistiikkakustannusten nousu vaikuttaa kilpailukykyyn. Erityisesti käynnistyvä päästökauppa nousi esille.
 - Ehdotettiin joko kokonaan tai osittain autoveron, ajoneuvoveron ja polttoaineveron korvaavaa kilometripohjaista veroa/tiemaksua.
 - Ehdotettiin CO₂-veron lopettamista tai sen alentamista päästökauppakustannusta vastaavasti sekä ammattidieseliä.
 - Ehdotettiin rakenteellisia muutoksia nykyiseen tieliikenteen verotuksen kokonaisuuteen ja/tai energiaverotuksen rakenteeseen ja eri käyttövoimien verotukseen.
- Päästövähennyksiin tähtääviä toimia, kuten käyttövoimaveroa ja polttoaineverotukia, ei koeta teknologianeutraaleiksi.
 - Ehdotettiin verotukien ja käyttövoimaveron poiston selvittämistä sekä uusiutuvien polttoaineiden valmisteverotuksen ja niitä käyttävien autojen ajoneuvoverotuksen tarkastelua.
- Kestäviä ja edullisia liikkumismuotoja ei tueta riittävästi vero- ja hintaohjauksella.
 - Ehdotettiin julkisen liikenteen alv-kannan alentamista sekä energiaverohelpotuksia vähäpäästöisille ja päästöttömille liikkumismuodoille sekä raideliikenteelle ja linja-autoille.

2. Julkisen liikenneinfrastruktuurin ja joukkoliikennepalveluiden rahoituksen järjestäminen

- Useissa vastauksissa nousivat esille teiden käytöstä kerättävät maksut sekä erilaiset muut maksut, kuten ruuhkamaksut.
- Veroja, kuten kilometriveroja ja korotettuja kiinteistöveroja, ehdotettiin rahoituksen lähteiksi.
- Useat vastaukset nostivat esille valtion roolin huolehtia joukkoliikennepalveluiden ja liikenneinfrastruktuurin rahoituksesta vastineeksi niiltä kerättävistä veroista.
- Ehdotettiin verojen kohdentamista kaikille käyttövoimille.
- Ehdotettiin verotuksen uudistamista niin, että se ohjaa yhä enemmän päästöjä vähentäviin kulkumuotoihin.
- Ehdotettiin kaupungeissa joukkoliikenteen rahoitusta valtion ja kaupunkien yhteistyönä.
- Vaadittiin pitkämatkaisen markkinaehtoisen joukkoliikenteen edellytysten huomioimista verotuksessa, ja nostettiin esille valtion vastuu solmukohtien infrasta.

3. Vapaamuotoinen kannanotto liikenteen verotuksen ja rahoituksen kehittämisestä

- Liikenteen verotuksen keventäminen lisäisi elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kotitalouksien ostovoimaa sekä voisi tukea käyttövoimamurroksen tarvitsemia investointeja.
- Tulisi ottaa huomioon, miten päästöt jakautuvat tuloluokittain ja alueittain.
- Tulisi tarkastella satamien maasähkön verotusta.
- Tulisi arvioida kokonaisuutta, joka tukee kestäväää liikkumista ja mahdollistaa hyvinvoinnin kannalta merkittävien paikkojen, toimintojen ja mahdollisuuksien saavuttamisen. Apuna olisivat verotus ja maksut esimerkiksi tien käytön mukaan. Lainsäädäntö estää joidenkin maksujen käyttöönoton kaupungeilta.
- Kilometriferon/tiemaksun käyttöönottoa vastustetaan liikenteen kustannusten nousun takia.
- Useissa kommentteissa nostettiin yleisesti esille verotuksen ja rahoituksen muutoksen luonnollinen välttämättömyys käyttövoimamurroksen vuoksi.



VALTIONEUVOSTO
STATSRÅDET

Liikenne- ja viestintäministeriö
Kommunikationsministeriet

Valtiovarainministeriö
Finansministeriet

Kiitos!

lvm.fi / vm.fi