



MINISTRY
OF FINANCE

Liikenteen verotusta selvittävä työryhmä

Markus Teräväinen

8.10.2020

Asettamispäätös

- Työryhmän tausta pohjautuu hallitusohjelmaan:
”...käynnistetään työ, joka tähtää tätä hallituskautta pidemmällä aikajaksolla liikenteen verotuksen fiskaalisen pohjan turvaamiseen. Työssä otetaan huomioon sosiaalinen oikeudenmukaisuus ja alueellinen tasa-arvo samalla, kun päästövähennykset tiukentuvat.”
- Valtiovarainministeriön asettamispäätös 27.8.2019
- Toimikausi 1.9. 2019 - 1.3. 2021
- Työryhmässä edustettuna VM, LVM, YM, TEM, Traficom ja Verohallinto (11 henkilöä)

Toimeksianto

- Työryhmän tehtävänä on arvioida liikenteen **nykyisen verojärjestelmän sekä muiden verokeinojen ja veronluonteisten maksujen toimivuutta ja vaikutuksia ilmastotavoitteiden ja valtiontalouden kannalta.**
- Erityisesti huomiota tulee kiinnittää ohjauskeinojen **kustannustehokkuuteen päästövähennysten aikaansaamiseksi.** Vaikutuksia tulee tarkastella myös vero-ohjauksen **alueellisen kohdentumisen ja tulonjakovaikutusten** näkökulmasta.
- Työryhmä antaa **suosituksia** tarvittavista verotoimenpiteistä **päästöohjauksen tehostamiseksi ja veropohjan turvaamiseksi.**
- Hallitusohjelmassa on erikseen mainittu toimenpiteitä, jotka kohdistuvat autoiluun ja liikkumiseen liittyvien työsuhde-etujen verotukseen. Työryhmän tehtävänä on selvittää **päästövähennysten toteuttamista** myös näiden **työsuhde-etujen verotuksen muutoksilla.**
- Työryhmä voi antaa erillisen **väliraportin** työsuhde-etujen veromuutoksista.

Aikataulu

Työsuhde-edut

- Nykytila lokakuu 2019
- Kuulemiset loka- marraskuu 2019
- Vaikutusarviot marraskuu 2019 – tammikuu 2020
- Väliraportti maaliskuu 2020

Liikenteen verotuksen yleinen tarkastelu

- Kuulemiset huhtikuu - toukokuu 2020
- Nykytila kesäkuu - elokuu 2020
- Vaihtoehtojen tarkastelua syyskuu 2020 - helmikuu 2021
- Loppuraportti maaliskuu 2021

Väliraportti työsuhde-etujen verotuksesta

[linkki väliraporttiin](#)

- Työryhmä on selvittänyt liikenteen CO₂ -päästöjen vähentämistä työsuhde-etujen verotuksen muutoksilla
- Tarkastelu hallitusohjelman keinojen pohjalta: Vähäpäästöisten työsuhdeautojen tukeminen, latausetu, kevyen ja julkisen liikenteen edut sekä MaaS
- Keskeiset johtopäätökset:
 - Uusien tuloverotuksessa toteutettavien verotukien avulla saavutettavissa oleva päästövähennys vaikuttaa vähäiseltä.
 - Verotukitoimenpiteiden kustannustehokkuus vaikuttaa myös heikolta.
 - Kaikilta osin tuloveromuutoksilla aikaansaattavan päästövähennys määrää ei kuitenkaan ole pystytty tarkemmin arvioimaan.
 - Työryhmä kiinnittää huomiota myös siihen, että autoedun nykyinen määrittämistapa sekä työpaikkapysäköinnin verottomuus tai maksuttomuus voivat ohjata ja suosia yksityisautoilua päästöjen kannalta haitallisella tavalla.

Kevään kuulemiskierros

- Elinkeinoelämä
 - EK, MaRa, Metsäteollisuus, Logistiikkayritysten liitto, SKAL, Teknologiateollisuus, Suomen Yrittäjät, Keskuskauppakamari, Taksiliitto
- Autoalan järjestöt
 - Autoalan keskusliitto, Autotuojat- ja teollisuus, Matkailuajoneuvotuojat
- Joukkoliikenteen järjestöt
 - Linja-autoliitto, Paikallisliikenneliitto
- Energia-alan järjestöt ja yritykset
 - Energiateollisuus, Neot, Neste, St1, Suomen Kaasuyhdistys
- Ympäristöjärjestöt
 - Suomen Luonnonsuojeluliitto, WWF
- Muut edunvalvontajärjestöt
 - Veronmaksajain keskusliitto, Autoliitto, Kaasuautoilijat, Etanoliautoilijat, Pyöräliitto
- Tutkijat
 - Sitra, Ilmastopaneeli, TAY, PTT, VATT, VTT

Työryhmässä käsiteltäviä asioita

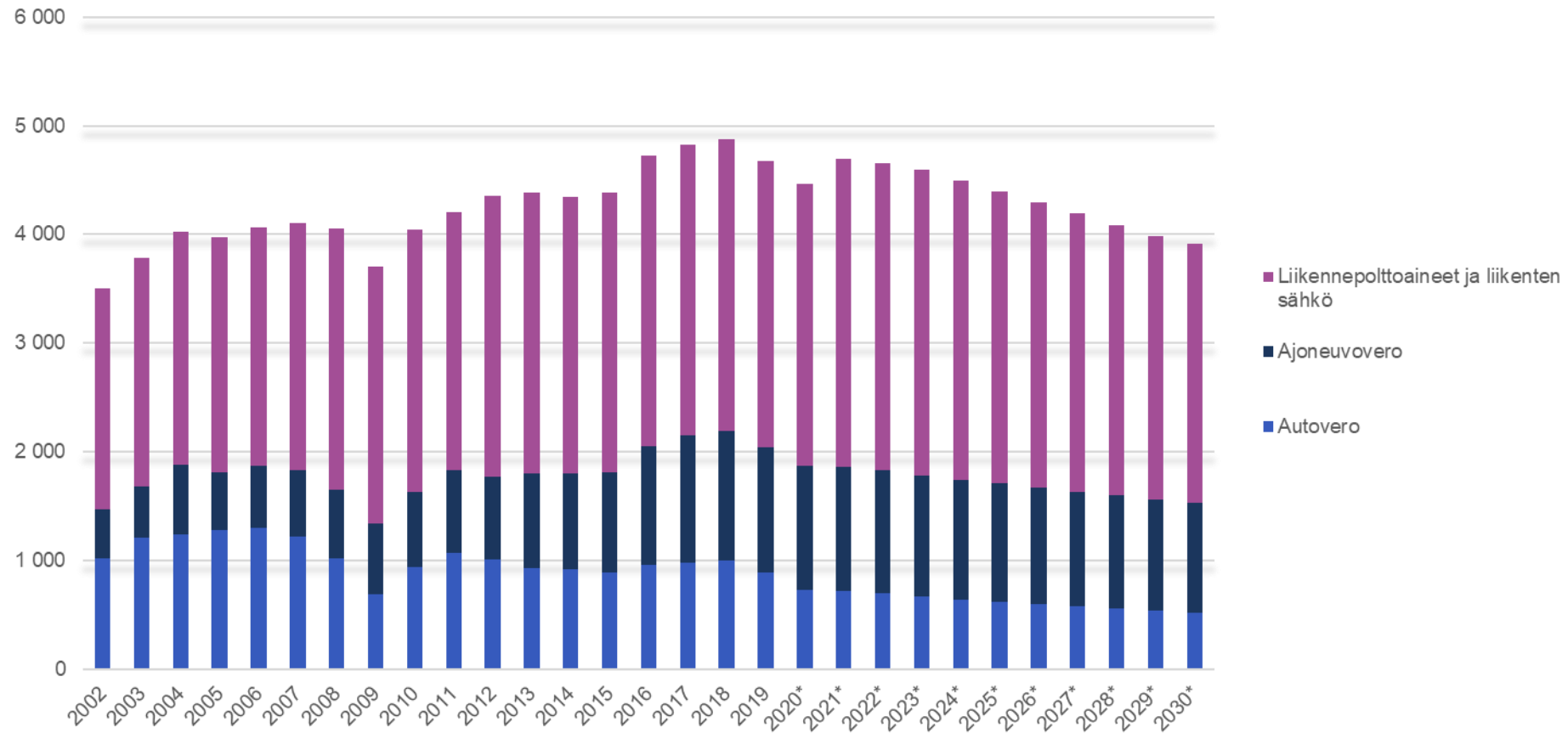
- Tieliikenteen verot
 - Polttoainevero
 - Autovero
 - Ajoneuvovero
 - Tienkäyttöön perustuvat verot (km-vero, tietulli, vinjetti, ruuhkamaksu)
- Vesi- ilma- ja raideliikenteen verotus (suppeasti)
- Muutostarpeet ja niiden arviointi
- Päästöohjauksen lisääminen
- Verotulojen säilyttämien

Verotuksen rooli päästöjen vähentämisessä

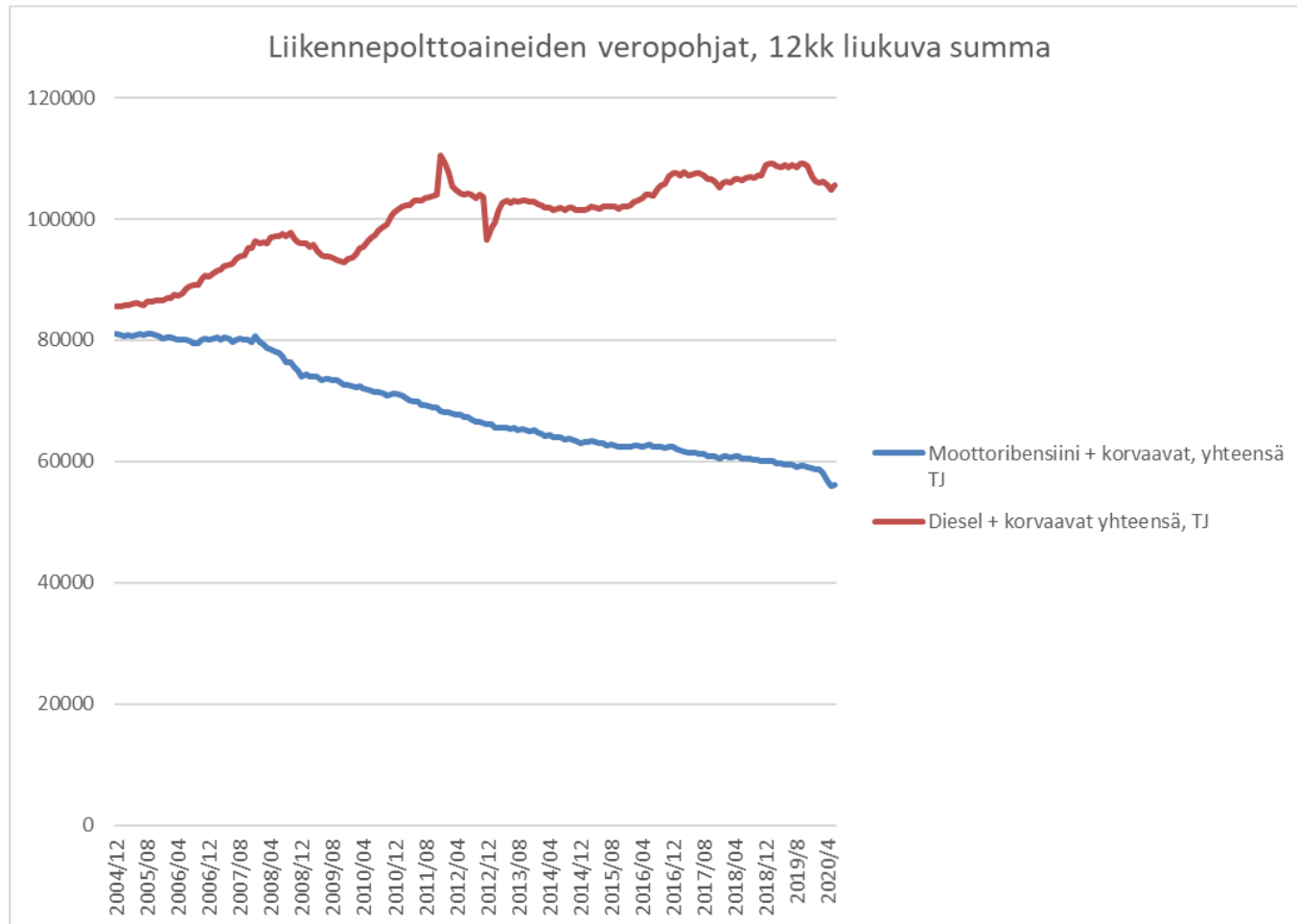
- Kuinka suurta osuutta päästöjen vähentämisessä on tarkoituksenmukaista tavoitella verokeinoilla?
- Liikenteen verot ovat jo CO₂ –perusteisia
- Verotasot ovat jo suhteellisen korkeat
- Nykyisen voimakkaan ohjauksen takia CO₂ -päästöjen vähentämisen kustannukset nousevat liikennesektorilla korkeiksi.
- Vaikka tavoitteena on voimakkaampi ohjaus, verojärjestelmän tulee silti olla yksinkertainen, johdonmukainen, hallinnollisesti tehokas ja ennakoitava
- Jos on tarvetta kompensoida verotuksen vaikutuksia, vero-ohjauksen toimivuutta ei tulisi kuitenkaan heikentää

Materiaalia nykytilasta ja ennustetusta kehityksestä

Perusennusteeseen pohjautuva arvio liikenteen verotuloista (milj. euroa)



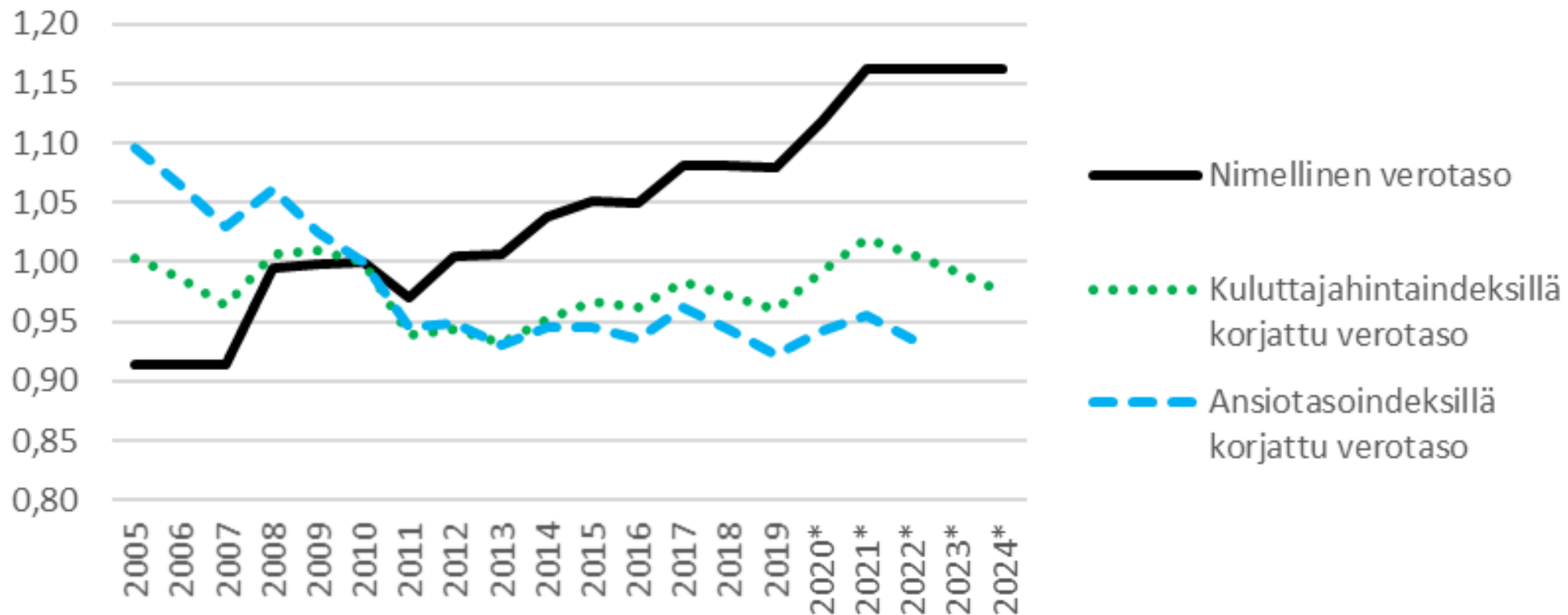
Liikenteen polttoaineiden veropohja (terajoulea)



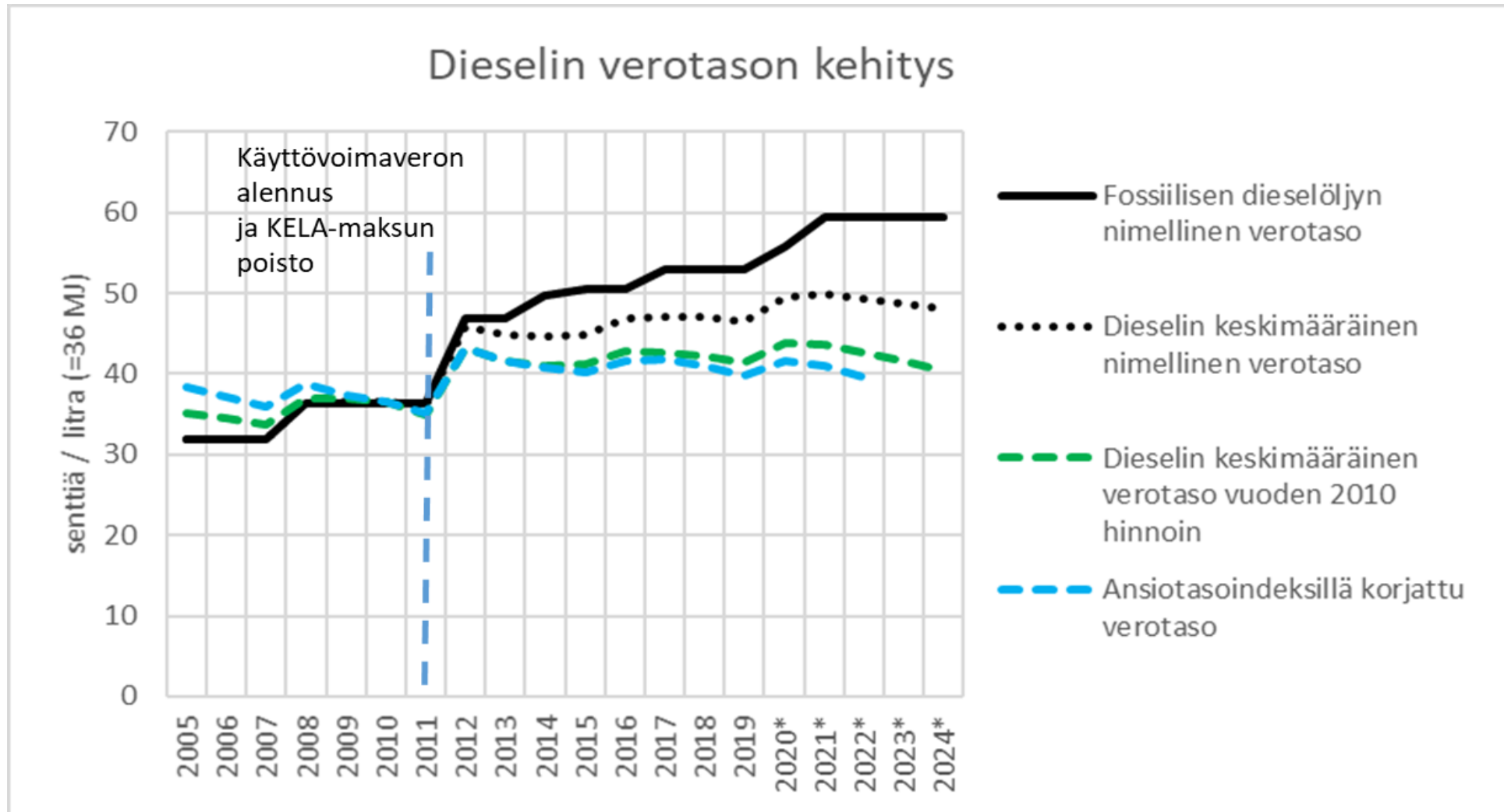
- Liikennepolttoaineiden kulutuksesta bensiinin osuus noin 1/3 ja dieselin 2/3.
- Dieselistä noin 1/2 kulutetaan kuorma-autoissa, vajaa 1/3 henkilöautoissa, reilu 1/10 pakettiautoissa ja vajaa 1/10 linja-autoissa.
- Polttoaineiden kulutus vuodesta 2013 yhteensä n. -0,2 % vuodessa
Bensiini n. -1,7 % vuodessa
Diesel n. 0,7 % vuodessa

Bensiinin verotason kehitys

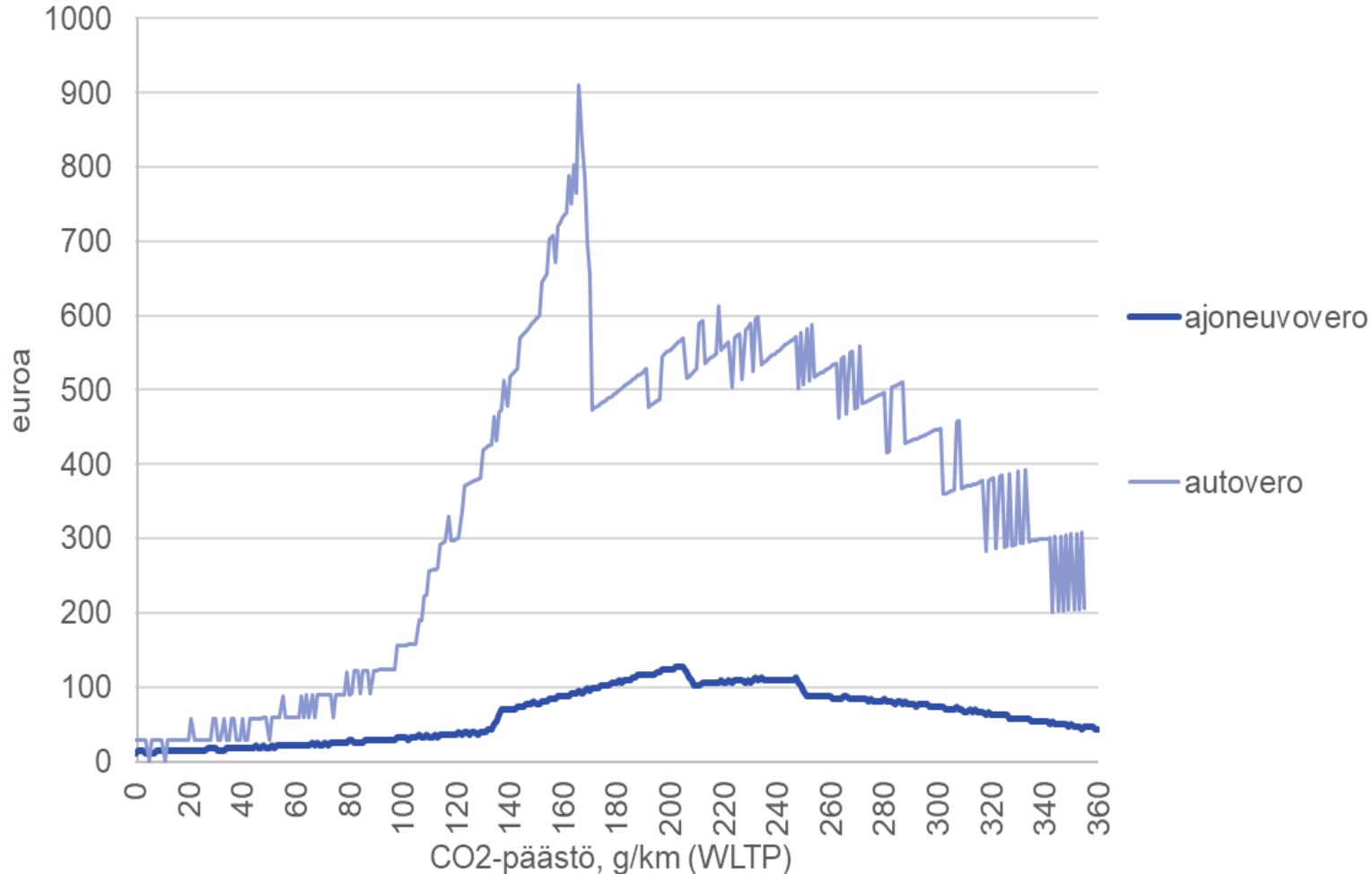
Bensiinin keskimääräisen valmisteverotason kehitys,
2010 = 1



Dieselin verotason kehitys

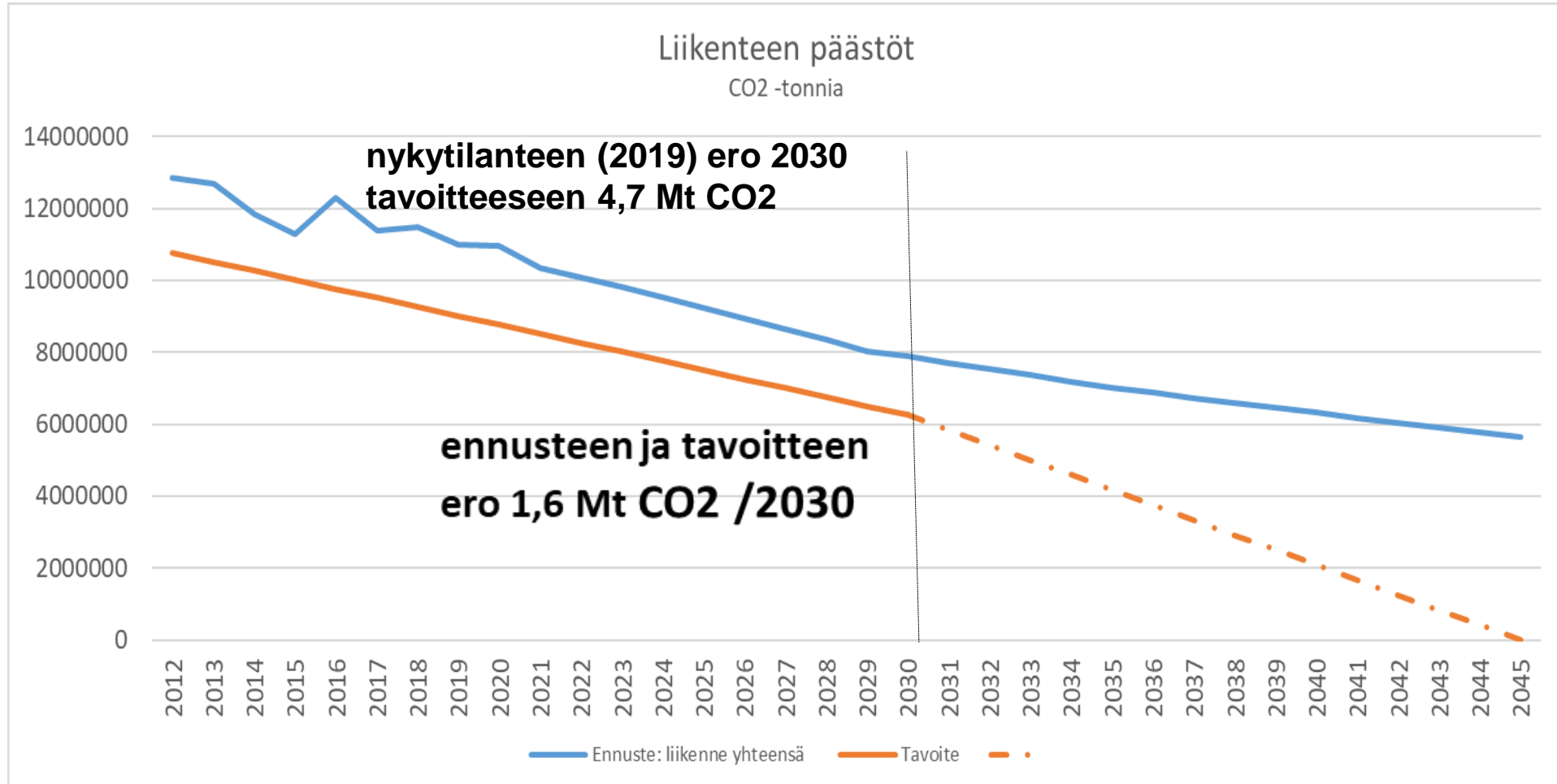


Autoveron ja ajoneuvoveron päästöprogressio



- Auto- ja ajoneuvoveron muutos, jos auton CO2-päästö nousee 5 g/km
- Oletettu autoveroton hinta 27000 eur
- Ajoneuvoverot laskettu 10 vuoden summana

Perusennusteen ja CO2 -tavoitteen ero



Liikenteen ulkoiset kustannukset

- Komissio julkaisi kesäkuussa 2019 [tutkimuksen](#), joka arvioi liikenteen ulkoisia ja infrastruktuurin kustannuksia EU28-maissa.
- Arvio vuosittaisista ulkoisista kustannuksista on **987 mrd. €** (7 % alueen yhteenlasketusta BKT:sta).
- Arvion mukaan Suomessa ulkoiset kustannukset n. **7,7 mrd. €** ja infrastruktuurikustannukset noin. **2,6 mrd. €**.
- Tieliikenteen osuus ulkoisista kustannuksista Suomessa on **96 %**

Liikenteen **ulkoiset** kustannukset (EU28, 2016)

