

# **Moottoriliikenteen keskusjärjestö**

## **Liikenteen verotuksen ajankohtaiskatsaus**

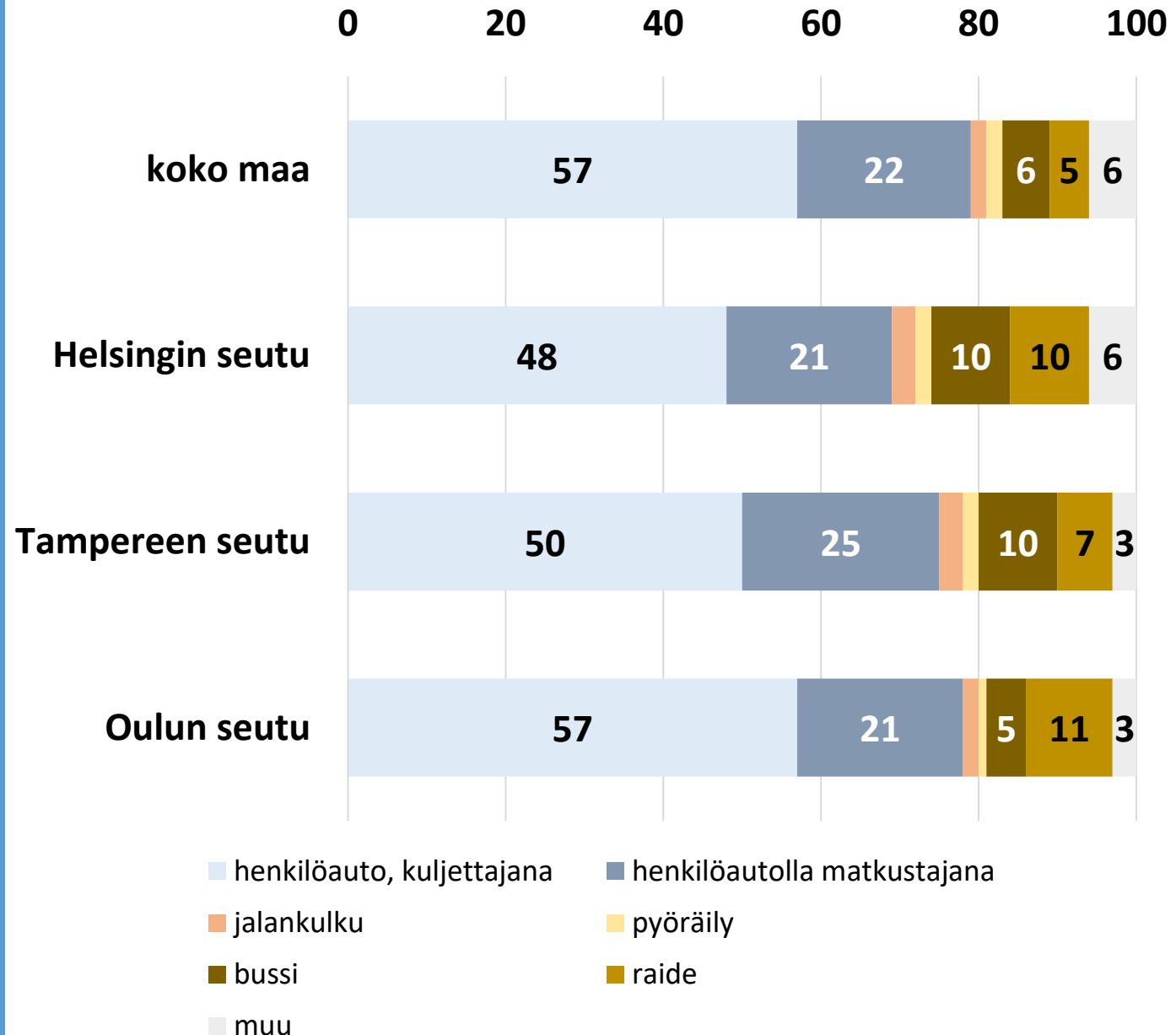
**Liikenne- ja viestintävaliokunnan tapaaminen  
27.9.2019**

# Moottori- liikenteen keskusjärjestö

- **Moottoriliikenteen Keskusjärjestö on kahdeksan tieliikenteen järjestön yhteistyöelin**
  - Autoalan Keskusliitto ry (AKL)
  - Autoliitto ry (AL)
  - Autotuoja ja -teollisuus ry (AT)
  - Linja-autoliitto ry (LAL)
  - Suomen Autokoululiitto ry (SAKL)
  - Suomen Autoteknillinen Liitto ry (SATL)
  - Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
  - Suomen Taksiliitto ry (STL)
- **Tavoitteenamme on**
  - vaikuttaa tieliikenteen edellytyksiin, lainsäädäntöön, verotukseen ja kustannuksiin, jotta liikenne- ja kuljetusjärjestelmä palvelisi yhteiskuntaa mahdollisimman hyvin, olisi turvallinen, ympäristöä mahdollisimman vähän kuormittava ja kustannuksiltaan kohtuullinen
  - lisätä kansalaisten ja päättäjien tietoisuutta tieliikenteen merkityksestä koko yhteiskunnan toiminnalle

# Auto on ylivoimaisesti tärkein kulkutapa myös kaupunkiseuduilla

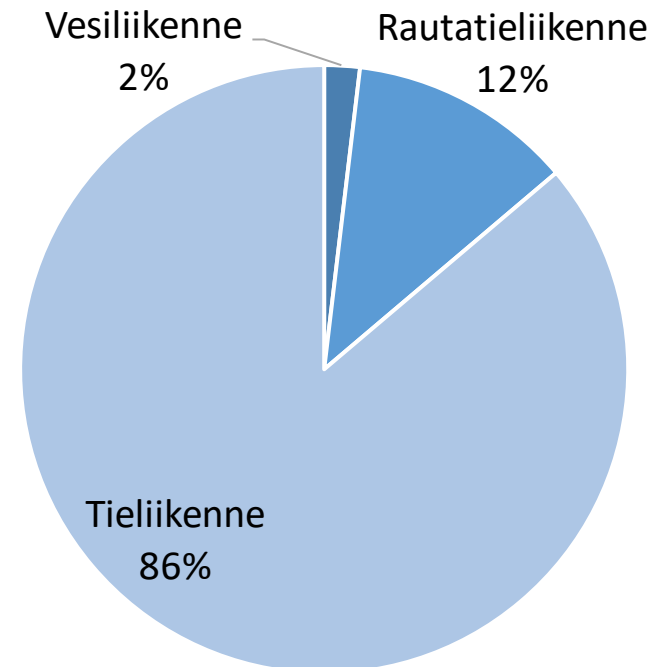
- Lähes 80 prosenttia henkilökilometreistä tehdään autolla
- Auton rooli on tärkein yli 5 kilometrin matkoilla



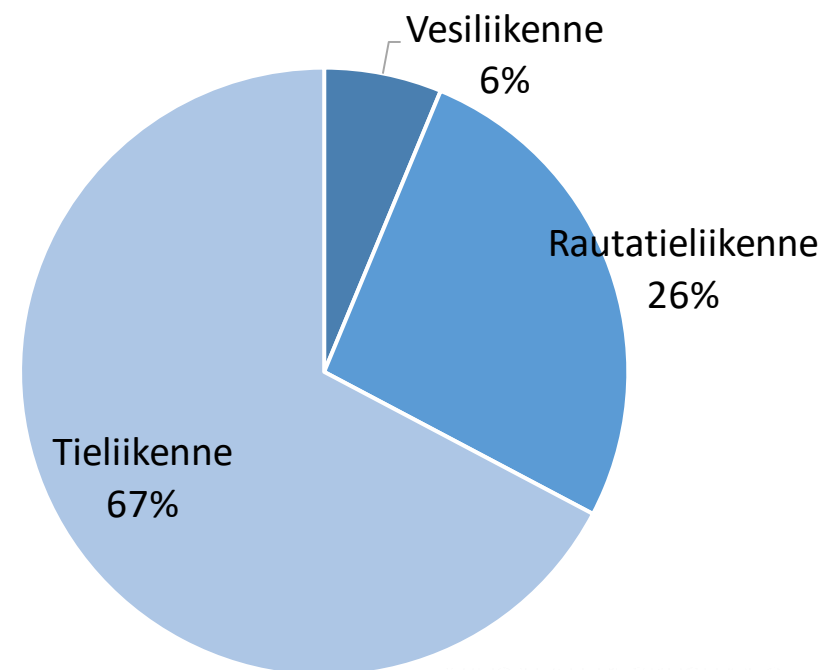
# Tiekuljetukset ovat teollisuuden ja kaupan kuljetusten selkäranka

- Lähes 90 prosenttia tiekuljetusten tavaratonneista kulkee kumipyörillä
- Tiekuljetusten osuuden kuljetussuoritteista on arvioitu ensi vuosikymmenellä kasvavan

Tiekuljetusten osuus tavaratonneista



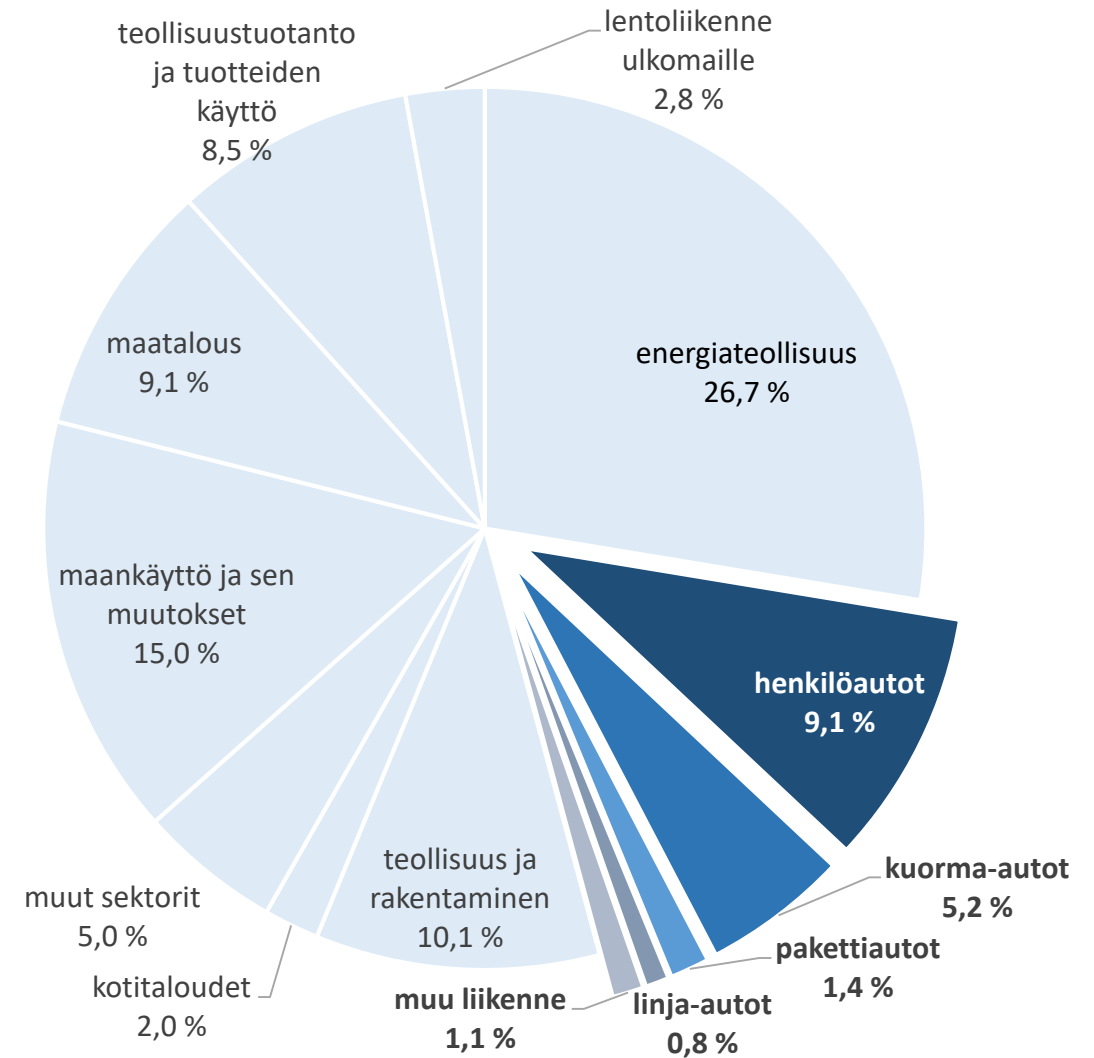
Tiekuljetusten osuus kuljetussuoritteesta



# Tieliikenteen osuus Suomen hiilidioksidipäästöistä on 17 prosenttia

- henkilöautojen osuus on noin 9 prosenttia
- tieliikenteen tavarakuljetusten osuus on 7 prosenttia ja linja-autoliikenteen osuus 1 prosenttia

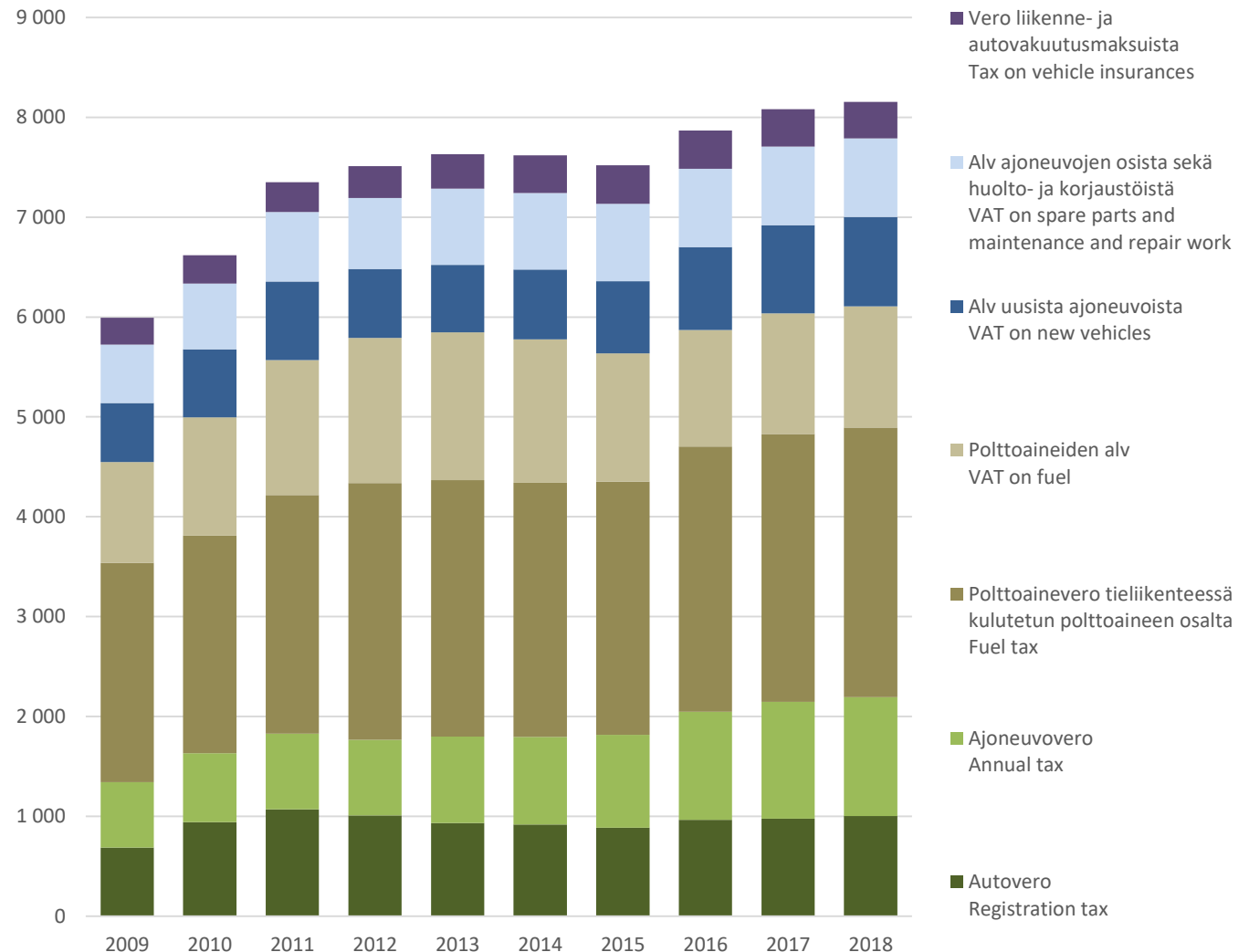
Eri sektorien osuus Suomen kasvihuonekaasupäästöistä vuonna 2016



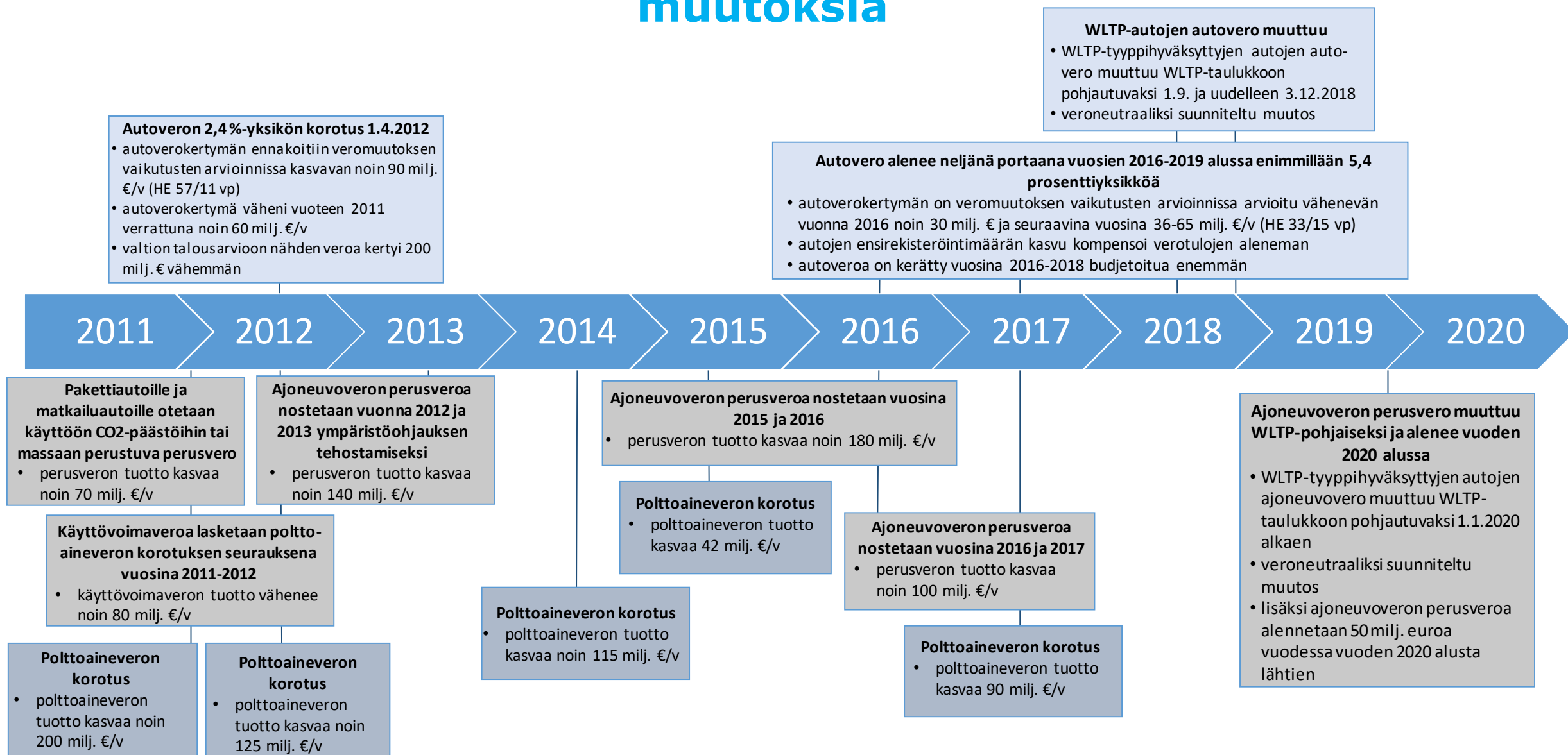
# Tieliikenteestä kerätyt verotulot

- tieliikenteen verokertymä on kasvanut selvästi tällä vuosikymmenellä
- tieliikenteen verokertymä ylitti vuonna 2017 jo 8 miljardin rajan
- ilman alv-tuloja liikenteen verokertymä on noin 5,3 mrd euroa

milj. euroa / million euros



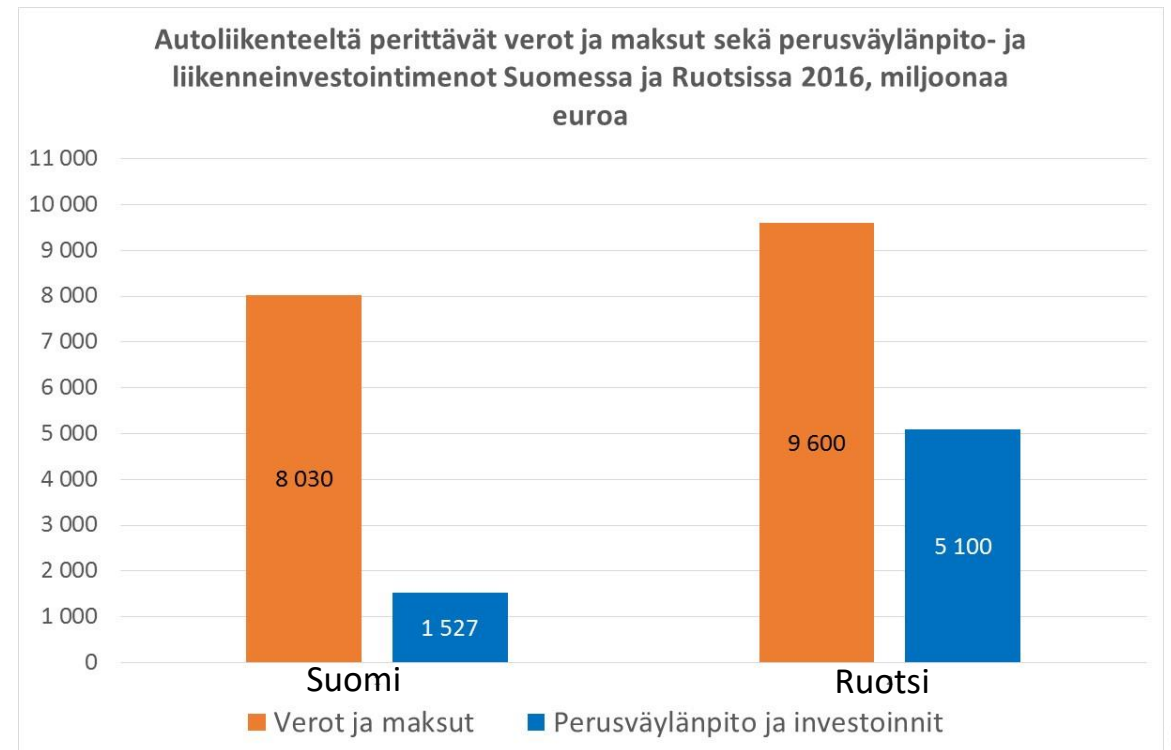
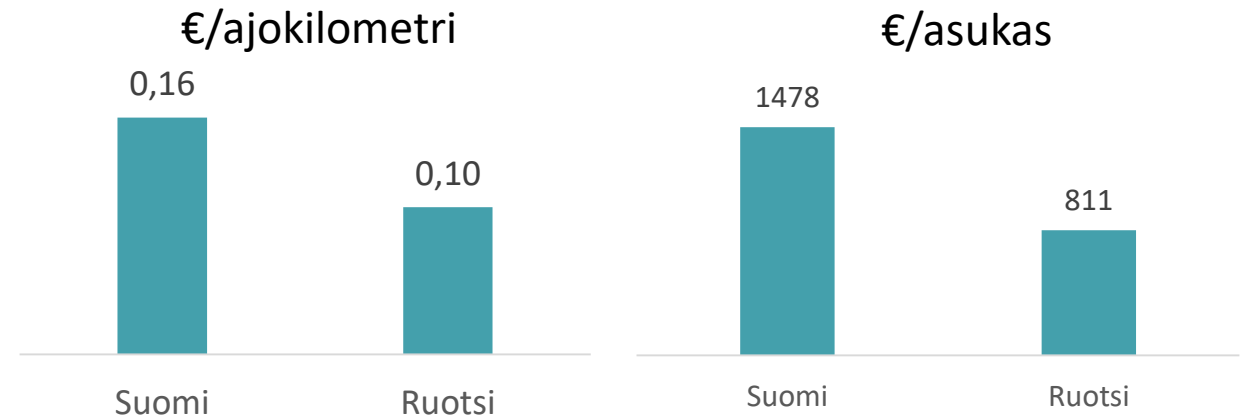
# Viimeaikaisia autoilun verotusta koskevia muutoksia



# Suomi verottaa tieliikennettä yli 1,5-kertaisesti Ruotsiin nähden

- Suomessa tieliikenteen verotus on kansainvälisessä vertailussa korkeaa
- Ruotsi palauttaa noin puolet liikenteestä keräämistään veroista liikenneinfran ylläpitoon ja kehittämiseen - Suomessa vastaava osuus on noin viidennes

## Tieliikenteen verotus vuonna 2018

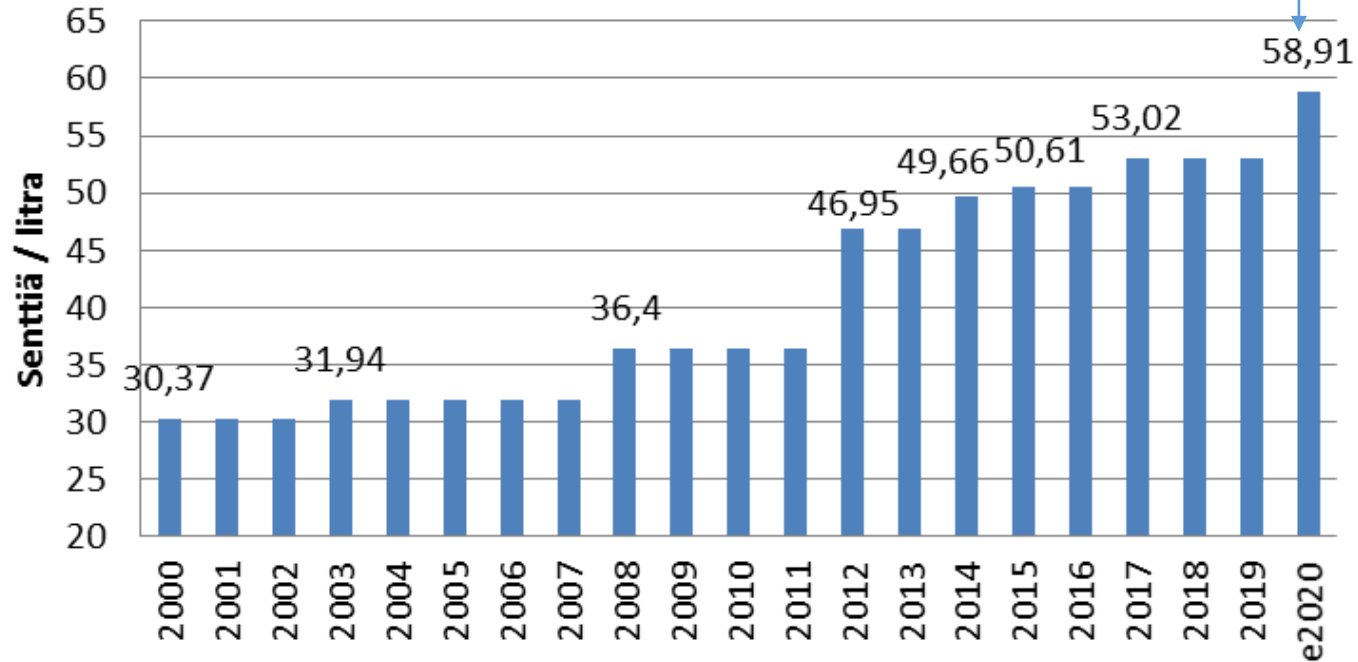




# Dieselin polttoainevero Suomessa

fossiilinen, aromaattinen diesel

=223 €/CO<sub>2</sub>-tonni



## Dieselpolttonesteen verokehitys

- 1 sentin korotus polttoaineveroon on noin 50 miljoonan euron lisäkustannus kotitalouksille ja yrityksille
- tästä noin 13 miljoonaa euroa kohdistuu hyötyliikenteelle ja noin 37 miljoonaa kotitalouksille

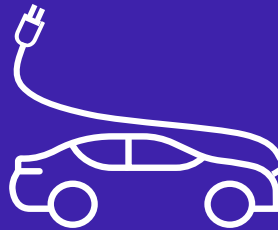
# Autoalan ilmastostrategian kärkitoimenpiteet

## Autoveron vaiheittainen poistaminen



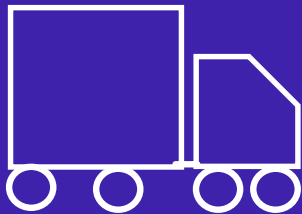
- nopeuttaisi autokannan kiertoa 3-4 vuodella
- vähentäisi CO<sub>2</sub>-päästöjä 600 000 tonnia/v
- verotulojen kannalta neutraali toimenpide

## Vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen



- lisäisi sähköautojen määrää 3 000 - 9 000 autolla vuodessa
- vähentäisi CO<sub>2</sub>-päästöjä 50 000 tonnia/v
- vähentäisi tuloveroa 8-23 milj. euroa vuodessa

## Kaasu- ja sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuki



- lisäisi kaasuautojen määrää 800 autolla ja sähköautojen määrää 600 autolla vuodessa
- vähentäisi CO<sub>2</sub>-päästöjä 100 000 tonnia/v
- tuki edellyttäisi noin 8 miljoonan euron vuosibudjetin

## Romutuspalkkiokampanjan satunnainen uusiminen



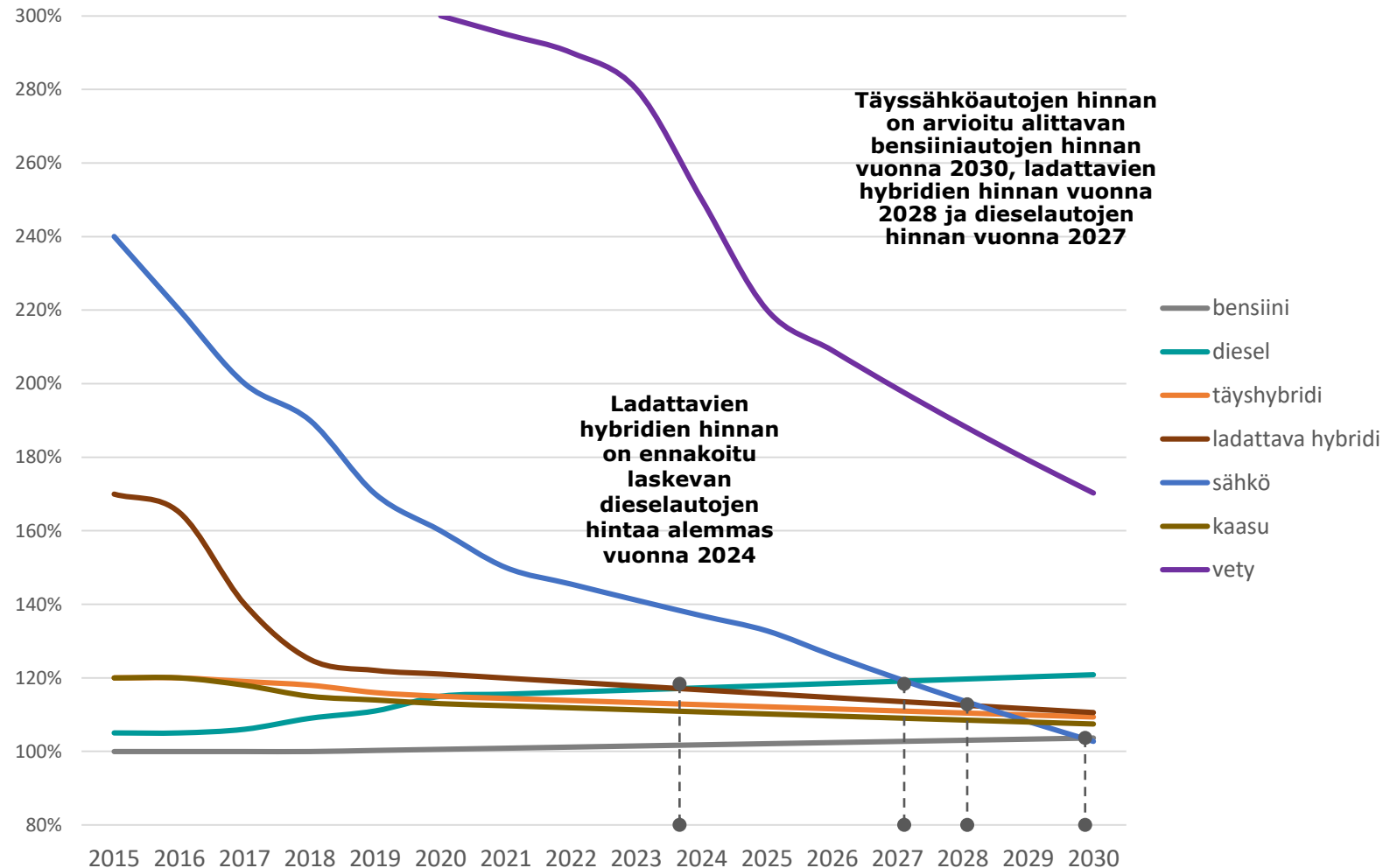
- poistaisi autokannasta noin 10 000 vanhaa autoa vuosittain
- vähentäisi CO<sub>2</sub>-päästöjä 50 000 tonnia/v
- edellyttäisi noin 12 milj. euron budjetin toteutusvuosinaan, tuki voidaan kompensoida kasvaneella autoverotuotolla



# Liikenteen käyttövoimamurros on hidas

Eri käyttövoimaa hyödyntävien henkilöautojen tuotantokustannusten kehitysennusteet

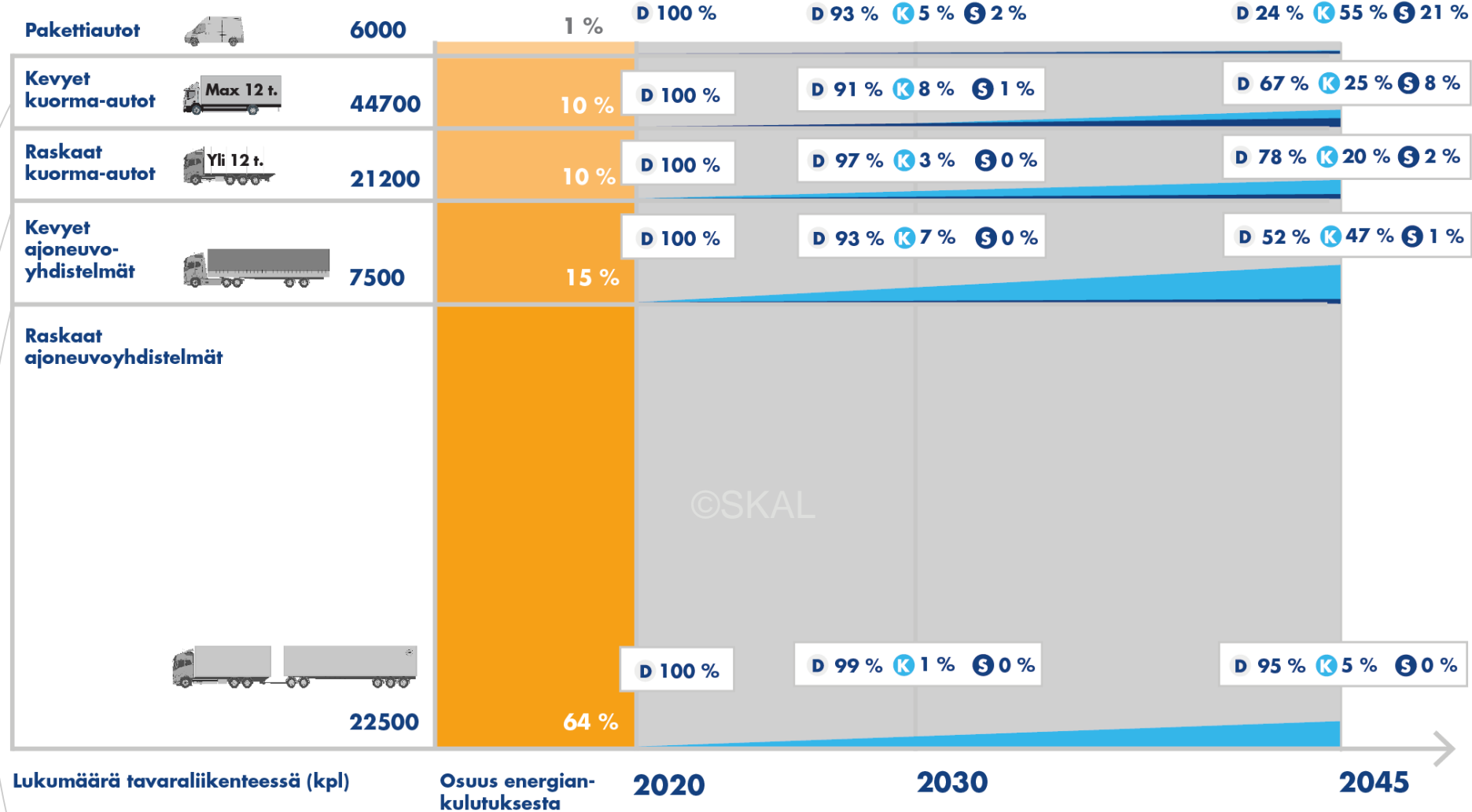
vuoden 2018 bensiinikäyttöinen henkilöauto = 100 %



- koko liikennesektorilla on meneillään hitaasti etenevä käyttövoimamurros
- fossiilisille polttoaineille on tulossa yhä enemmän vaihtoehtoja uusiutuvien polttoaineiden ja sähkön yleistyessä liikenteen käyttövoimina
- käyttövoimamurros on hidas, sillä ajoneuvokanta uusiutuu hitaasti ja uudet teknologiat ovat vasta ensi vuosikymmenen loppupuolella hinnaltaan ja käytettävyydeltään perinteisten rinnalla
- kun vielä viime vuosikymmenellä käyttövoimavaihtoehtoja oli vain muutama, ensi vuosikymmenellä valikoimassa on useita erilaisia polttoaine- ja käyttövoimavaihtoehtoja
- kuorma-autoliikenteen osalta käyttövoimamurros on huomattavasti henkilöauto-liikennettä hitaampi jakeluinfran hitaan kehityksen takia

# Käyttövoimien kehitys kuorma-autokannassa ajoneuvotyypeittäin 2020-2045

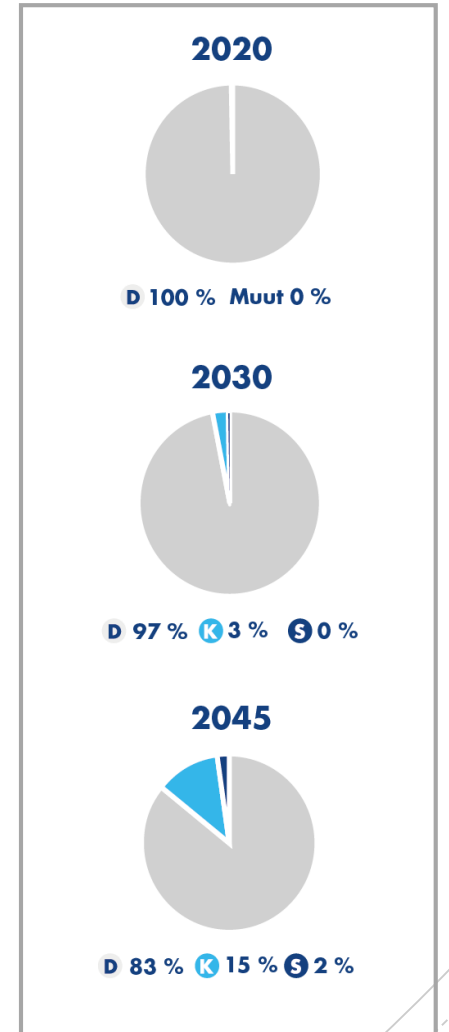
Diesel on tärkein käyttövoimana vielä useiden vuosikymmenten ajan



D Diesel K Kaasu S Sähkö

© SKAL  
Lähteet: SKAL asiantuntijapalveluiden tuottamassa laskelmassa on huomioitu nykyinen ajoneuvokanta tavara-liikenteessä, kaluston keskimääräinen elinkaari, yritysten arvioidut kokonaisinvestoinnit kalustotyypeittäin ja käyttövoimittain sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien arvioitu jakelun kehittyminen ja niitä hyödyntävän kaluston saatavuus.

## YHTEENVETO: Tavaraliikenteen energiankulutus



# MOLIKEn tärkeimmät viestit liikenteen verotuksen uudistamiselle

Valtiovarainministeriön nimeämä työryhmä selvittää liikenteen verotuksen uudistamistarpeita ilmastotavoitteiden ja valtiontalouden näkökulmasta. Tarkastelu koskee hallituskautta pitempää aikaväliä.

- tieliikenteen kokonaisverotaso ei saa nousta, koska Suomen kilpailukyky kärsii jo nykytasosta
- ennakoitavuus ja pitkäjänteisyys veromuutoksissa on sekä yritysten että kotitalouksien etu
- henkilö- ja pakettiautojen verotuksen muuttaminen hankinnan verotuksesta nopeuttaa autokannan kiertoa ja ohjaa tehokkaammin vähäpäästöiseen autokantaan
- erittäin vähäpäästöisille työsuhdeautoille kannusteet yrityksille ja työntekijöille
- nykyisten ja jo aloitettujen kannusteiden jatkaminen ja laajentaminen määräaikaisena
- polttoaineveroon ei korotuksia pitkälläkään aikavälillä ilman yrityskompensaatiota, jotta elinkeinoelämän kilpailukyky ei heikkenisi
- verotuksen kokonaisuudistuksen viestinnässä on ristikkäisiä paineita - uudistuksen avoin valmistelu johtaa helposti markkinahäiriöön, jos veromuutoksista nousee ennenaikaisia odotusarvoja
- eduskunnan tulisi seurata valmistelua huolellisesti, jotta verouudistuksen suunnittelussa säilyy poliittinen ohjaus

# Harmaan talouden riskit kasvavat liikenne- ja kuljetussektorilla

Harmaa talous syö pohjaa liikenne- ja kuljetussektorilta

- harmaa talous on liikenne- ja kuljetusalalla vakava ongelma
- kilpailua on kiristänyt ja samalla harmaan talouden riskiä ovat lisänneet muun muassa liikennepalvelulain uudistuksen heinäkuussa 2018 tuomat pakettiautojen lupavapautukset, löyhät ulkomaista liikennettä koskevat säädökset (kabotaasi) sekä kuljetuspalveluiden tilaajavastuu, jota ei pystytä valvomaan
- laki kuitinannosta ja arvonlisäverovelvollisuus koskee vain yli 10 000 euron liikevaihdolla toimivia yrityksiä
- kuljetusalalla lyhytaikaisia kustannussäästöjä haetaan myös päästöjä vähentävien laitteiden laittomalla manipuloinnilla
- kiristynyt kilpailu ja harmaan talouden kasvu pakottavat yritykset rajuun kustannuskilpailuun, joka heikentää taloudellisesti kestäväen liiketoiminnan mahdollisuuksia
- harmaa talous heikentää kuljetusalan investointi- ja kehittämismahdollisuuksia