



# Liikenteen verotuksen uudistamistarve

**28.9.2023**

**Moottoriliikenteen Keskusjärjestö MOLIKE**

Autoalan Keskusliitto ry  
Autoliitto ry  
Autotuoajat ja -teollisuus ry  
Linja-autoliitto ry

Suomen Autoteknillinen Liitto ry  
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry  
Suomen Taksiliitto ry



## Asialista

- Markkinakatsaus: tiivis katsaus liikenne- ja kuljetusalan näkymiin
- Verorakenne ja liikenteen hinnoittelu liikenne- ja kuljetusalan näkökulmasta
  - Verokertymän ennuste ja hallitusohjelmakirjaus liikenteen rahoituksen ja verotuksen uudistamisesta
  - Verolajeittaiset nostot
    - polttoaineverotus
    - ajoneuvoverotus (käyttövoimaverotus ja perusvero)
    - autoverotus
    - arvonlisäverotus
    - vinjettimaksu





# **Markkinakatsaus**

**- tiivis katsaus liikenne- ja kuljetusalan näkymiin**

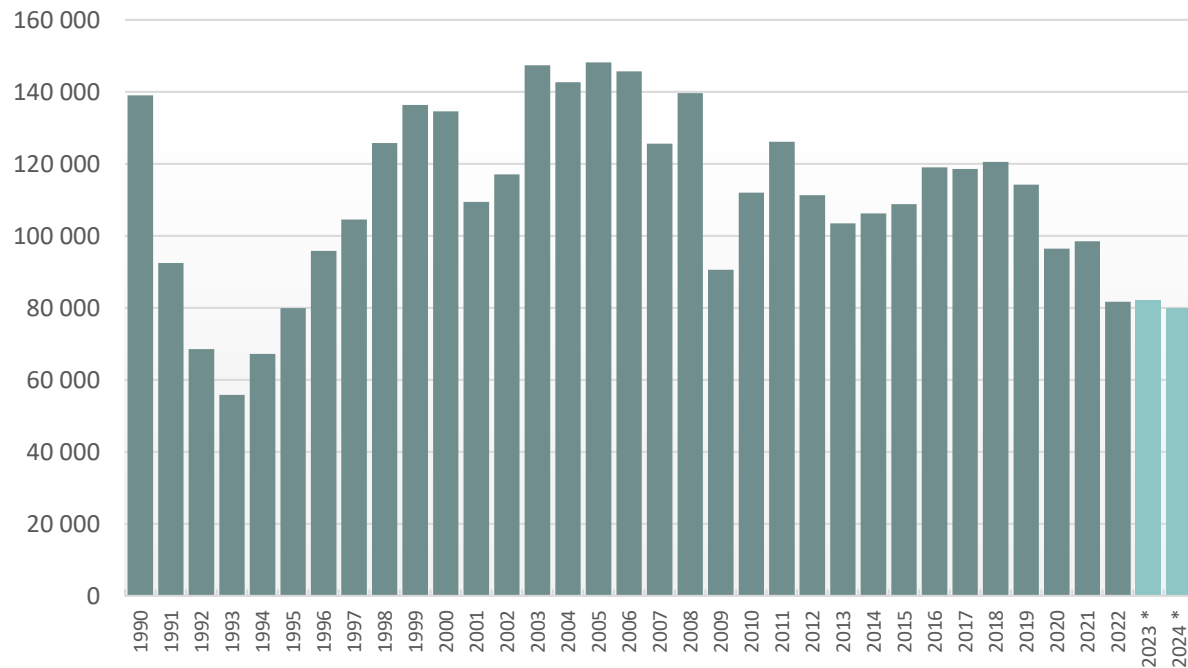
# Uusien autojen kysyntä on alimmillaan 50 vuoteen

## - ilman lisätoimia autokannan uusiutuminen on hidastumassa pysyvästi

Henkilöautojen kysyntä on taantumassa 1990-luvun alun lamavuosien tasolle

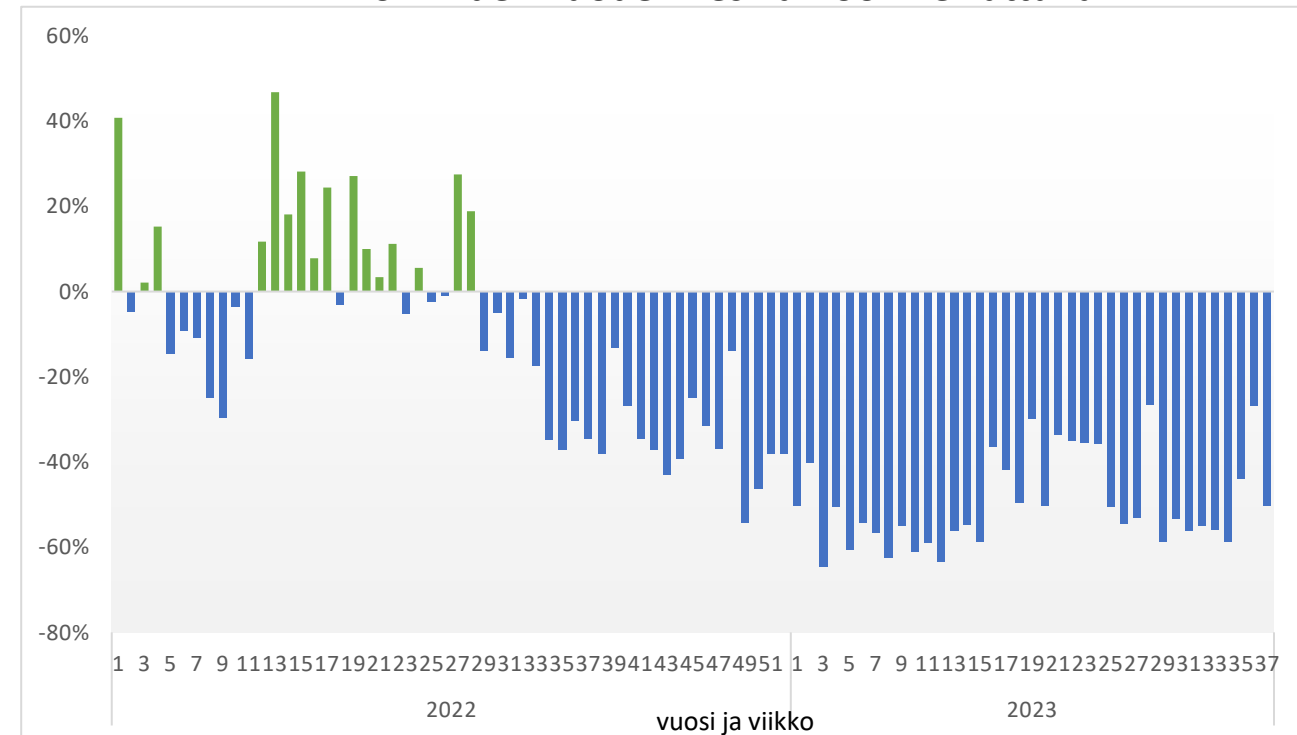
Uusien autojen asiakastilaukset ovat viimeisimmän vuoden aikana jääneet noin 50 prosenttia pitkän aikavälin keskiarvostaan

### Henkilöautojen ensirekisteröinnit



\*) ennusteet vuosille 2023-2024

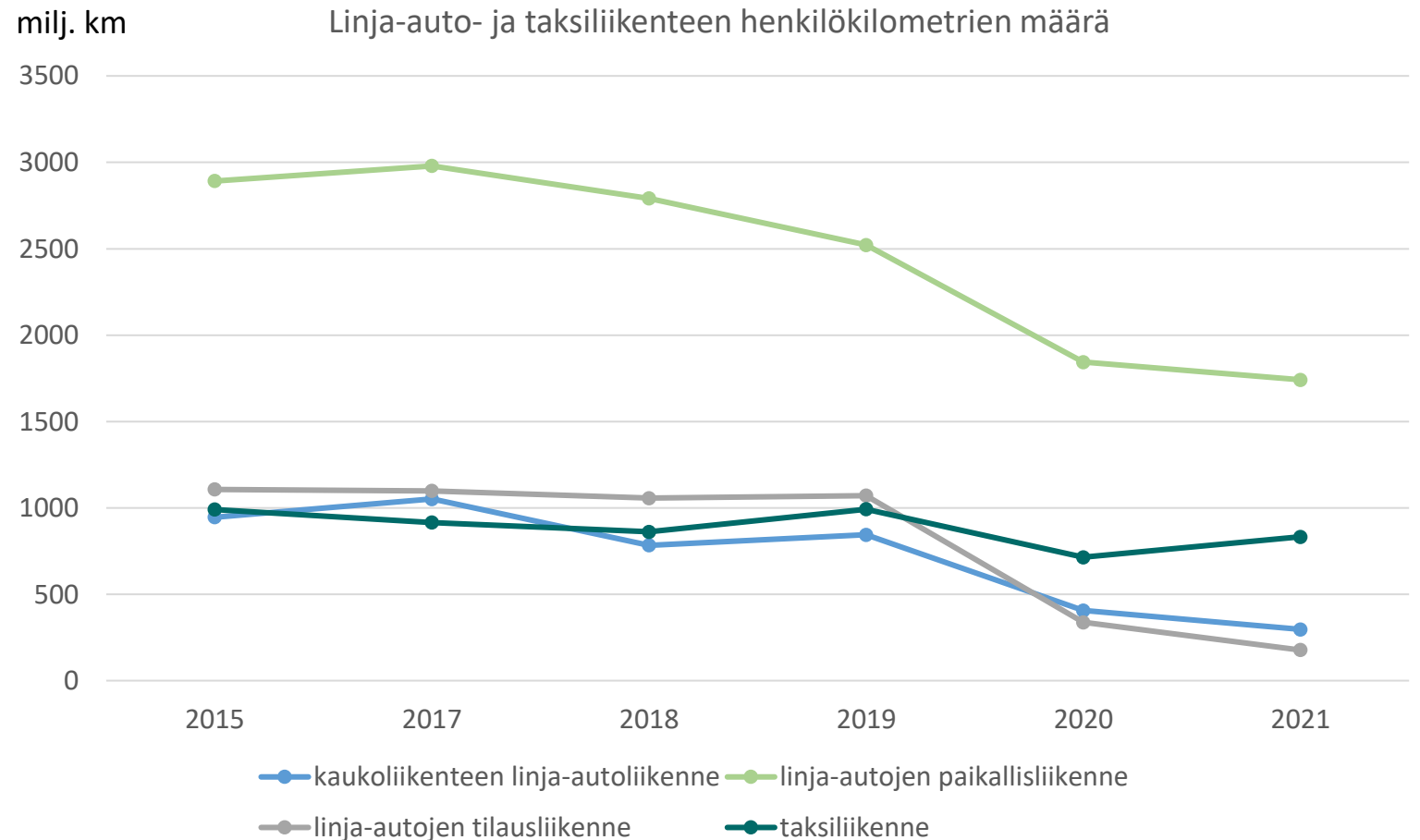
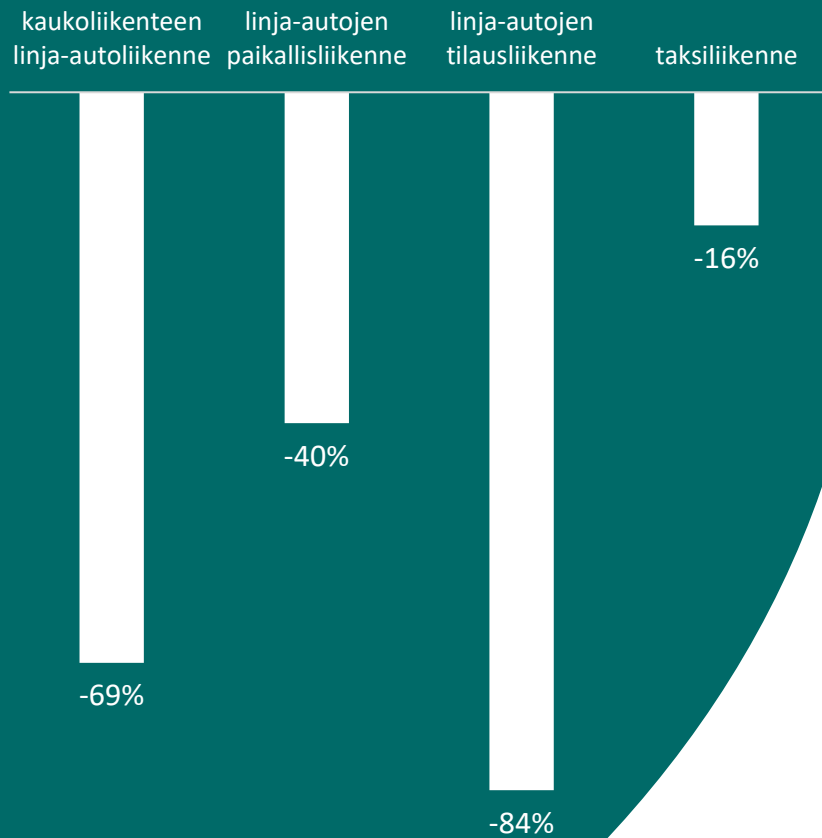
### Uusien henkilöautojen asiakastilausten kehitys vastaavan viikon viiden vuoden keskiarvoon verrattuna



# Julkisen liikenteen kysyntä aleni pandemian aikana merkittävästä

- linja-auto- ja taksiliikenteessä kysyntä on jäämässä pitkäaikaisesti pandemiaa edeltäneestä tasostaan

Matkustajakysynnän muutos vuosina 2015-2021

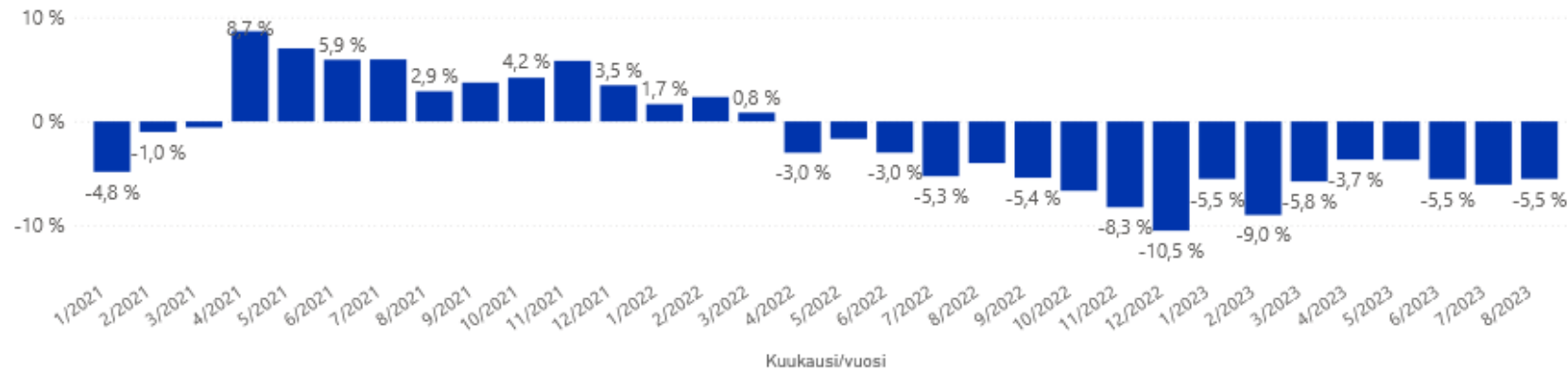


# Liikennemäärien kehitys päätieverkolla

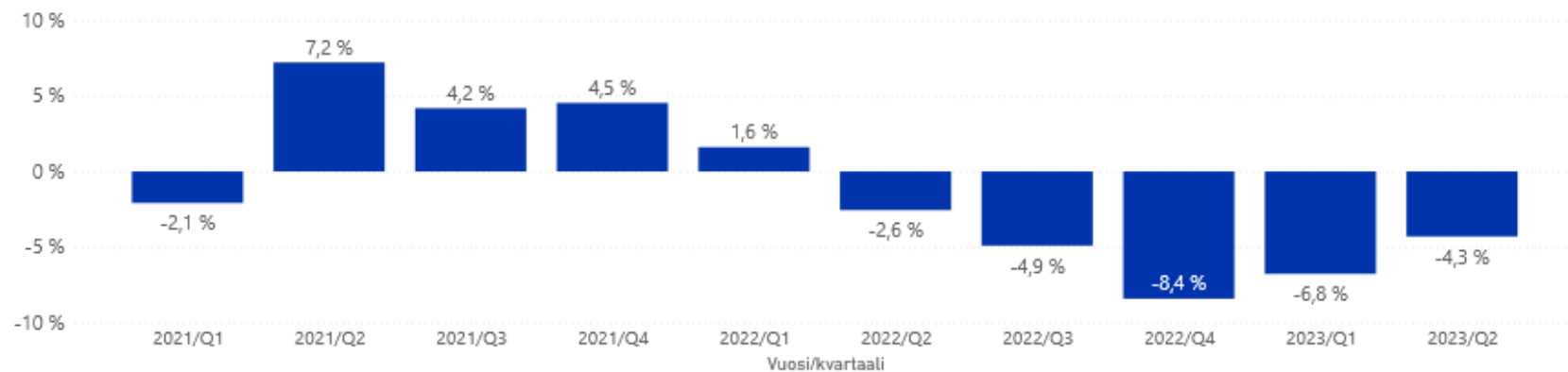
- vuonna 2022 raskaan liikenteen liikennemäärät olivat päätieverkolla 3,7 prosenttia vuoden 2021 liikennemääriä pienemmät
- raskaan liikenteen liikennemäärät vähenivät vuonna 2022 jo toisella vuosineljänneksellä ja vähenemä syveni vuoden loppua kohti
- myös kuluvan vuoden ensimmäisellä vuosipuolikkaalla liikennemäärät ovat jääneet viime vuoden määrää pienemmiksi

## Kuorma- ja linja-autot

Liikenteen muutos edellisen vuoden vastaavasta kuukaudesta



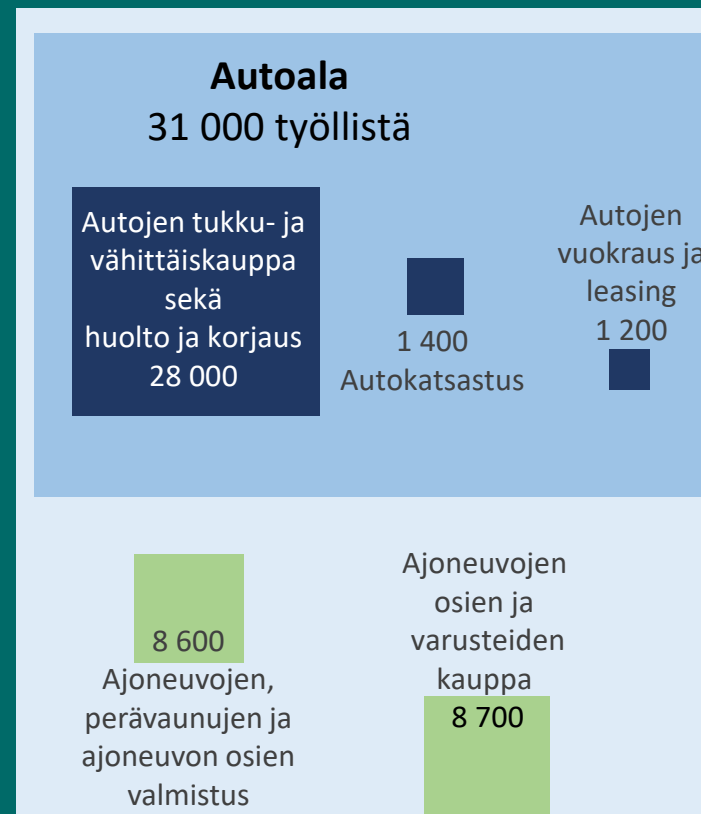
Liikenteen muutos edellisen vuoden vastaavasta kvartaalista



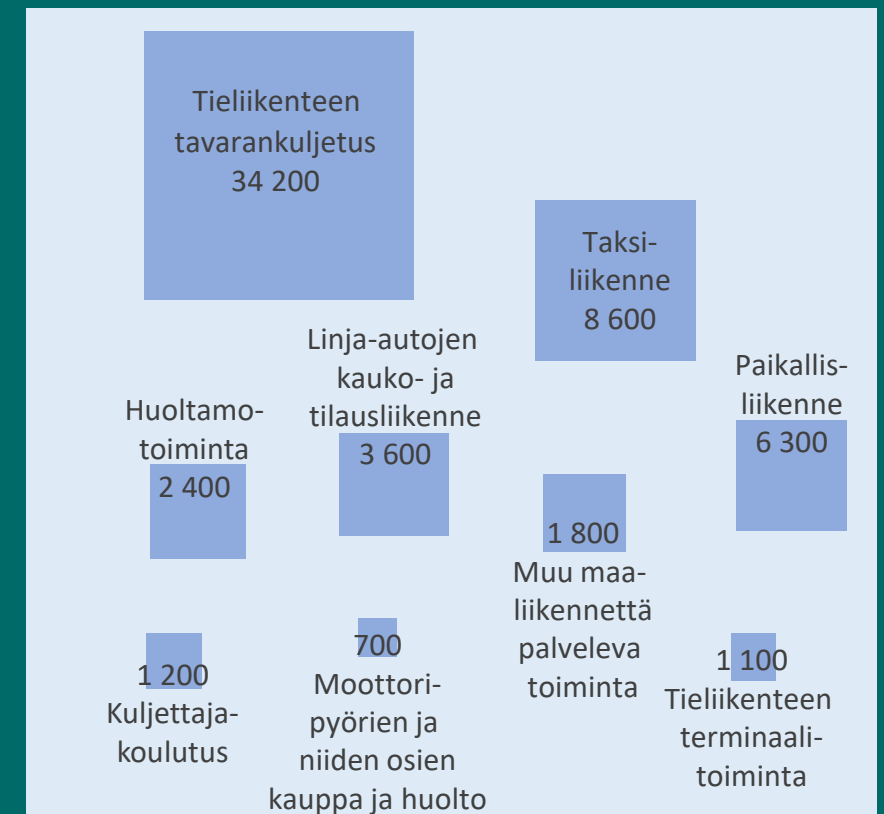
# Tieliikenneklusteri työllistää noin 108 000 henkilöä

- tieliikenneklusteri on merkittävä työllistäjä
- ala on valtakunnallisesti tasainen työllistäjä – alan työpaikkoja on kaikilla seuduilla
- vaikka alan näkymät ovat vallitsevassa tilanteessa heikot, alan yritykset arvioivat osaavan työvoiman heikon saatavuuden olevan yksi lähitulevaisuuden suurimmista haasteista

## Autoklusteri 47 900 työllistä



## Liikenne- ja kuljetusklusteri 60 000 työllistä







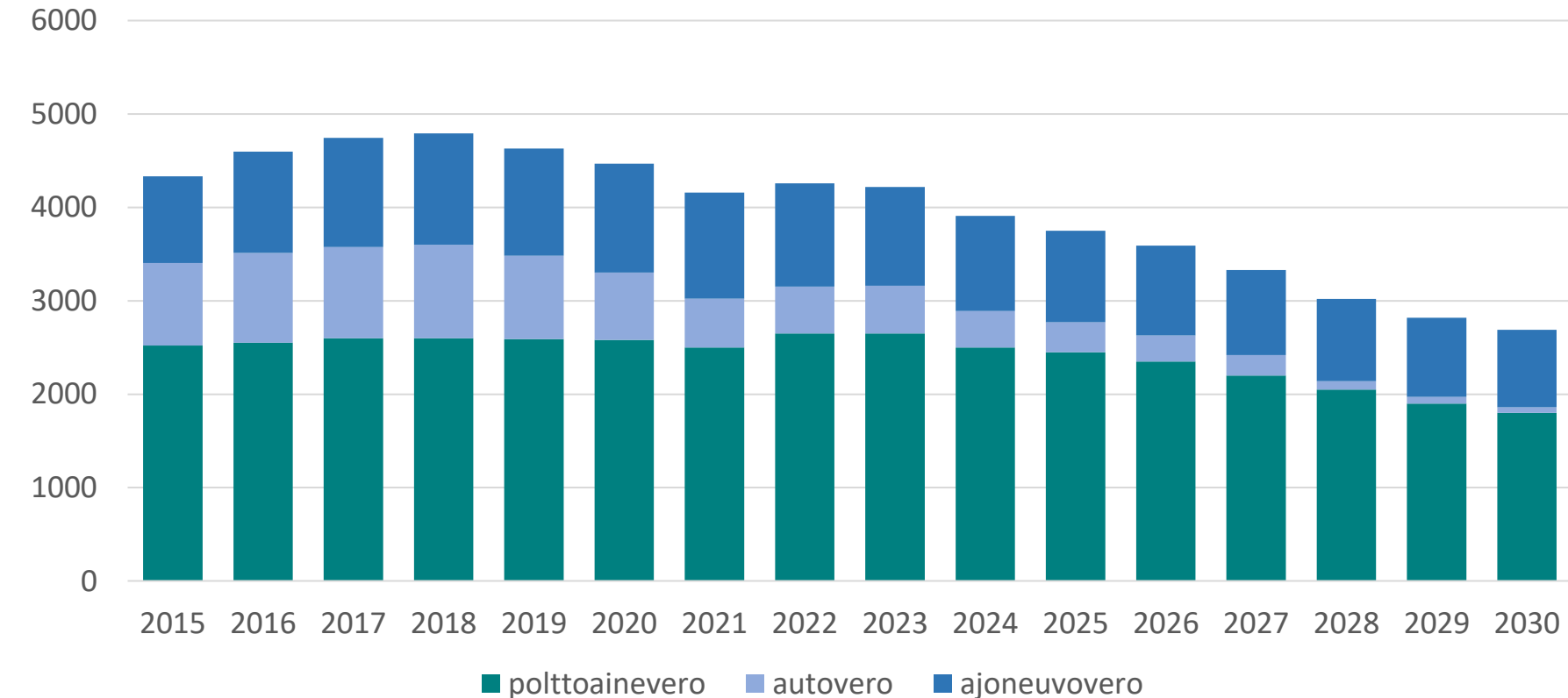
# **Verorakenne ja liikenteen hinnoittelu liikenne- ja kuljetusalan näkökulmasta**



# Arvio liikenteen erillisverokertymän kehityksestä

Hallitusohjelman mukaan hallituskauden aikana käynnistetään liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistus, jonka liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö toteuttavat yhteistyössä.

Liikenteen erillisverojen kertymä vuosina 2015-2021 ja arvio vuosien 2022-2030 kehityksestä



Valtiovarainministeriö, verokartoitus 2023

Autoalan arvio vuosien 2023-2025 autoveron kertymästä on selvästi alempi kuin budjetissa ja verokartoituksessa, sillä ensirekisteröintien määrän ennakoitaan jäävän pitkäaikaisesti alle 90 000 auton tasoon.

# Polttoaineverotus

- hallitusohjelman mukaisesti polttoaineveron energiasisältöveroa alennetaan noin 156 milj. eurolla ja hiilidioksidiveroa 100 milj. eurolla

## Verotyöryhmä 2021

## Verokartoitus 2023

## Liikenne- ja kuljetusalan näkökulmat verotuksen kehittämiseen

### Verotukien vähentäminen

Dieselin verotuen vaiheittainen poistaminen ja käyttövoimaveron alentaminen	Dieselin vero +2 snt/l vuosittain Käyttövoimaveron alentaminen esimerkiksi dieselhenkilöautoilta keskimäärin 35 euroa vuosittain. Mahdollinen kompensatio raskaalle liikenteelle.
---	---

Liikenteessä käytettävän kaasun verotuen vaiheittainen poistaminen	Liikennekaasun vero noin +0,4 snt/kWh vuosittain ja kaasuhenkilöautojen käyttövoimaveron päivitys
--	---

### Päästöohjauksen ylläpitäminen ja lisääminen

Polttoaineveron indeksitarkistukset	Kuluttajahintaindeksin ja polttoainetehokkuuden parantumisen mukaan noin 4 % vuosittain.
-------------------------------------	--

- Dieselin ja liikennekaasun energiaverotukien asteittainen poistaminen
- Jakeluvelvoitteen alentaminen ja korvaaminen polttoaineveron korotuksilla

- liikennekaasun verotason nostaminen ei ole liikenteen ilmastotavoitteiden kannalta perusteltu – verotaso tulisi pyrkiä alentamaan kaasukuorma-autojen kustannuskilpailukyvyyn lisäämiseksi
- polttoaineveron alentaminen on perusteltua, sillä Suomessa valmisteverot ovat poikkeuksellisen korkeita ja jakeluvelvoitteen nousun hintavaikutuksia on tärkeää kompensoida veroa alentamalla
- veron alennusten tulisi kohdistua ensisijaisesti uusiutuviin polttoainelaatuihin
- energiaverotuksen rakennetta tulisi muuttaa siten, että hiilidioksidikomponentin painoarvoa nostettaisiin ja energiasisältöveron laskettaisiin
- pidemmällä aikavälillä tulisi ottaa käyttöön ammattidieseljärjestelmä kompensoimaan tavaraliikenteen ja elinkeinoelämän kasvavaa kustannustaakkaa

# Ajoneuvoveron perusvero

- hallitusohjelman mukaisesti keski- ja suuripäästöisten ennen vuotta 2018 rekisteröityjen autojen perusveroa alennetaan 50 milj. eurolla

## Verotyöryhmä 2021

### Päästöohjauksen siirto ajoneuvoveron perusverosta polttoaineveroon ja autoveroon

#### Päästöjä vähentävä rakennemuutos

Vero-ohjaus ajoneuvoveron perusverosta polttoaineveroon	Bensiinin vero +10 snt/l Dieselin vero +11 snt/l Ajoneuvoveron perusvero keskimäärin -110 euro Mahdollinen kompensatio raskaalle liikenteelle.
---	---

### Ajoneuvoveron korottaminen liikenteen verotuoton ylläpitämiseksi

- liikenteen verotuloja voitaisiin tarpeen mukaan kerätä ajoneuvoveron tasakorotuksella, joka on hallinnollisesti tehokas ja yksinkertainen tapa
- jos 1,7 miljardin euron reaalin verotuoton alenema vuoteen 2030 kerättäisiin ajoneuvoveron tasakorotuksena, se tarkoittaisi noin 500 euron reaalista korotusta vuosittaiseen ajoneuvoveroon vuoteen 2030 mennessä.

## Verokartoitus 2023

- ajoneuvoveron perusvero on heikosti toimiva päästöohjauskeino, mutta perusveroa korottamalla voitaisiin hallinnollisesti tehokkaasti kerätä liikenteestä verotuloja
- veronkorotukset olisi mahdollista toteuttaa koko henkilö- ja pakettiautokantaan kohdistuvilla tasakorotuksilla
- lisäksi perusveron tasoon tulisi tehdä automaattisesti indeksitarkistukset, jotta veron reaalin taso säilyisi ja verotuloja voitaisiin ainakin osittain ylläpitää

## Liikenne- ja kuljetusalan näkökulmat verotuksen kehittämiseen

- verotuksen painopistettä tulisi siirtää veroneutraalilla tavalla hankinnasta käyttöön, sillä hankinnan verotus hidastaa autokannan uusiutumista
- vaikka liikenteen verotus on Suomessa kireää, ajoneuvoveron taso on Suomessa verrokkimaita alempi
- hallituksen esitysluonnoksen mukainen keski- ja suuripäästöisten autojen veronalennus hidastaisi entisestään autokannan kiertoa ja lisäisi liikenteen päästöjä

# Ajoneuvoveron käyttövoimavero

Verotyöryhmä 2021	Verokartoitus 2023	Liikenne- ja kuljetusalan näkökulmat verotuksen kehittämiseen
<ul style="list-style-type: none"><li>• verotyöryhmä esittää dieselin alemman verokannan poistamista portaittain, mikä alentaisi samalla käyttövoimaveron tasoa</li><li>• jos liikenteen energiaverotuksen tavoitteena painottuisi nykyistä enemmän verotuottojen kerääminen esimerkiksi siten, että sähköautojen energiaverotuksessa tähdättäisiin suunnilleen nykyisen hiilidioksidiveron suuruiseen kannustimeen, olisi sähköautojen laskennallinen energiaverotuki nykyistä huomattavasti korkeampi</li><li>• tällöin myös sähköautojen käyttövoimavero olisi perusteltua asettaa nykyistä huomattavasti korkeammalle, jollei sähkölle aseteta liikennekäytön veroja.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Henkilöautojen käyttövoimavero ja sen tasot määräytyvät energiaverotuksen kautta ja verolla tasoitetaan eri käyttövoimien energiaverorasituksen eroja. Henkilöautojen käyttövoimaveron korotukset eivät siten ole perusteltuja lukuun ottamatta kaasukäyttöisten henkilöautojen käyttövoimaveroa, jonka taso on liian matala.</li><li>• Paketti- ja kuorma-autojen käyttövoimaveron tasot eivät ole riippuvaisia samalla tavalla energiaverotuksesta. Koska pakettiautojen ja pienten kuorma-autojen käyttövoimaveron taso on matala, olisi verotasoja aiheellista nostaa.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• käyttövoimaverotuksessa ei ole muutostarpeita, jos polttoaineverotusta ei olla muuttamassa siten, että dieselin alemmasta verokannasta luovuttaisiin</li><li>• paketti- ja kuorma-autojen käyttövoimaveron nostaminen ei ole perusteltua</li><li>• sähkö- ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen käyttövoimaveroa ei tulisi nostaa, jotta se ei söisi kannustetta siirtyä vaihtoehtoisten käyttövoimiin</li><li>• vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien ajoneuvojen määrä on autokannassa vielä pieni, joten verokertymän kannalta korotuksilla olisi pieni merkitys ajoneuvoveron kertymään</li></ul>



# Autoverotus

## Verotyöryhmä 2021

### Päästöohjauksen siirto ajoneuvoveron perusverosta polttoaineveroon ja autoveroon

Sähköautojen vero-ohjaus ajoneuvoveron perusverosta autoveroon

Täyssähköautot

Autovero keskimäärin -900 euroa  
Ajoneuvoveron perusvero +60 euroa

Lataushybridit

Autovero keskimäärin -300 euroa  
Ajoneuvoveron perusvero keskimäärin +10 euroa

### Muut linjaukset autoverosta

- autohankinnan kannustimien lisääminen ei ole perusteltua muutoin kuin sähköautojen osalta
- polttomoottoriautojen hankinnan lisääminen tilanteessa, jossa sähköautojen osuus myynnistä kasvaa voimakkaasti, voi olla pitkällä aikavälillä päästöjä lisäävää

## Verokartoitus 2023

- fiskaalisesta näkökulmasta ei ole perusteltua lisätä verotuottoja autoveron korotusten avulla
- veronkorotukset eivät staattisen arvion mukaan lisää merkittävästi verotuottoja, ja kun otetaan huomioon veromuutosten mahdolliset ei-toivotut käyttäytymisvaikutukset niin uusina myytävien kuin käytettynä tuotujen autojen määrään ja päästötasoon, verotuottolisäys voi jäädä pieneksi
- fiskaalisen roolin sijaan autovero tulisi nähdä hyvin toimivana täydentävänä päästöohjauskeinona, jonka merkitys kuitenkin pienenee lähivuosina merkittävästi automyynnin painottuessa täyssähköautoihin, joista ei kanneta autoveroa
- jos liikenteestä halutaan kerätä lisää verotuloja, tähän tarkoitukseen soveltuvat paremmin esimerkiksi fiskaaliset korotukset ajoneuvoveron perusveroon
- autoverotuksen verotukien, käytännössä matkailuautojen verotuen poistamisella, voitaisiin jossain määrin lisätä autoveron tuottoa

## Liikenne- ja kuljetusalan näkökulmat verotuksen kehittämiseen

- autoveron alentaminen lisää uusien autojen kysyntää ja nopeuttaa vanhojen autojen poistumaa
- veron portaittainen alentaminen alentaa hallitusti käytettyjen autojen hintaa, jolloin yhä useammalla vanhemmalla autolla ajavalla on mahdollisuus vaihtaa nykyistä autoaan uudempaan autoon
- ajoneuvotekniikan kehittyessä uudet autot ovat merkittävästi vanhoja kannasta poistuvia autoja vähäpäästöisempiä ja turvallisempia
- autoveron tuotto olisi vuonna 2027 enää suhteellisen pieni (noin 200 milj. euroa), jolloin veron portaittaisen alentamisen vaikutus valtion talouteen jää pitkällä aikavälillä pieneksi
- uusien autojen kysyntä kasvaessa autokannan kierron nopeutumisella on useita dynaamisia vaikutuksia (arvonlisäverotuotot, liikenneturvallisuushyödyt noin 70 milj. euroa/v, myönteiset työllisyys- ja yritysvero vaikutukset)

# Arvonlisäverotus

- hallitusohjelmakirjauksen mukaisesti henkilökuljetukset siirtyisivät 10 % arvonlisäverokannasta 14 %:n alv-kantaan

Verotyöryhmä 2021	Verokartoitus 2023	Liikenne- ja kuljetusalan näkökulmat verotuksen kehittämiseen
Raportissa todetaan henkilökuljetusten alemman verokannan perusteet.	<ul style="list-style-type: none"><li>• arvonlisäverojärjestelmän sisällä korotukset olisi perusteltua tehdä alennettuihin verokantoihin ja mahdollisesti siten, että korotukset johtaisivat nykyistä vähempään määrään alennettuja verokantoja</li><li>• alennettujen verokantojen korottamisilla olisi tehtyjen arvioiden mukaan välittömiä tulonjakoa heikentäviä vaikutuksia, mutta indeksisidonnaisten etuuksien kasvu lieventäisi vaikutuksia</li><li>• veronkorotuksilla olisi myös kokonaistaloudellisia negatiivisia vaikutuksia, mutta niiden arvioidaan olevan pääasiassa pienempiä kuin vastaavan suuruisten veronkiristysten toteuttamisella muilla verolajeilla</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• muutos nostaisi joukkoliikenteen lipun hintoja ja taksiliikenteen tariffeja 4 prosentilla</li><li>• hintojen nousu vähentäisi joukkoliikenteen kysynnän hintajoustoilla arvioiden matkustajakysyntää noin 2-3 prosentilla</li><li>• vallitsevassa tilanteessa markkinakysynnän heikkeneminen heikentäisi entisestään joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä, sillä matkustajakysyntä ei ole palannut vielä pandemiaa edeltäneelle tasolle</li><li>• joukkoliikennetoimijat laativat parhaillaan vaikutusarviota veromuutoksesta</li><li>• julkisen liikenteen lipun hinnoissa on myös muita inflaation noususta johtuvia nousupaineita ja yhdessä alv:n noston kanssa vaikutukset lipun hintoihin olisivat tuntuvat</li><li>• henkilökuljetukset tulisi jatkossakin säilyttää alimmassa alv-kannassa</li></ul>

# Vinjettimaksu

## - hallitusohjelmassa on esitetty linjaus vinjettimaksun käyttöön otosta raskaalle tavaraliikenteelle

Verotyöryhmä 2021	Verokartoitus 2023	Liikenne- ja kuljetusalan näkökulmat verotuksen kehittämiseen
<ul style="list-style-type: none"><li>• työryhmä toteaa, että Suomessa on selvitetty useita kertoja raskaan liikenteen vinjetin käyttöönottoa.</li><li>• vuoden 2018 lopulla annettiin hallituksen esitys eduskunnalle laiksi raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 314/2018 vp)</li><li>• lakiehdotuksen mukaan raskas kuorma-autoliikenne maksaisi tienkäyttöveroa, mutta sen ajoneuvoveroa olisi samalla laskettu</li><li>• esitys raukesi keväällä 2019 eduskuntakauden päättyessä</li></ul>	Ei mainintaa	<ul style="list-style-type: none"><li>• lähtökohtaisesti myös ulkomaisten kuorma-autojen tulisi osallistua liikenneinfraan aiheutuvien kustannuksiin tieverkolla</li><li>• vinjetistä ei saisi aiheutua lisärasitetta kotimaiselle kuljetus- ja logistiikkasektorille</li><li>• EU:n laajuinen tiemaksudirektiivi säätelee vinjetin käyttöönottoa - etäisyysperusteisena vinjetistä tulisi hallinnollisesti raskas mekanismi, kun tarkoitus olisi palauttaa kotimaisille yrityksille vinjettimaksut</li><li>• palautusmekanismit ovat osoittautuneet EU-oikeudellisesti ongelmallisiksi</li><li>• hallitusohjelmassa esitetyn vinjetin kustannushyödyt (15 milj. euroa) jäisivät pieneksi ja riskinä on, että osa vinjetin aiheuttamista lisäkustannuksista jäisi kotimaisen elinkeinoelämän maksettavaksi</li><li>• ulkomaisen raskaan liikenteen rooli tieverkon käyttäjänä tulisi ottaa huomioon, kun valmistellaan liikenteen verotuksen kokonaisuudistusta</li></ul>