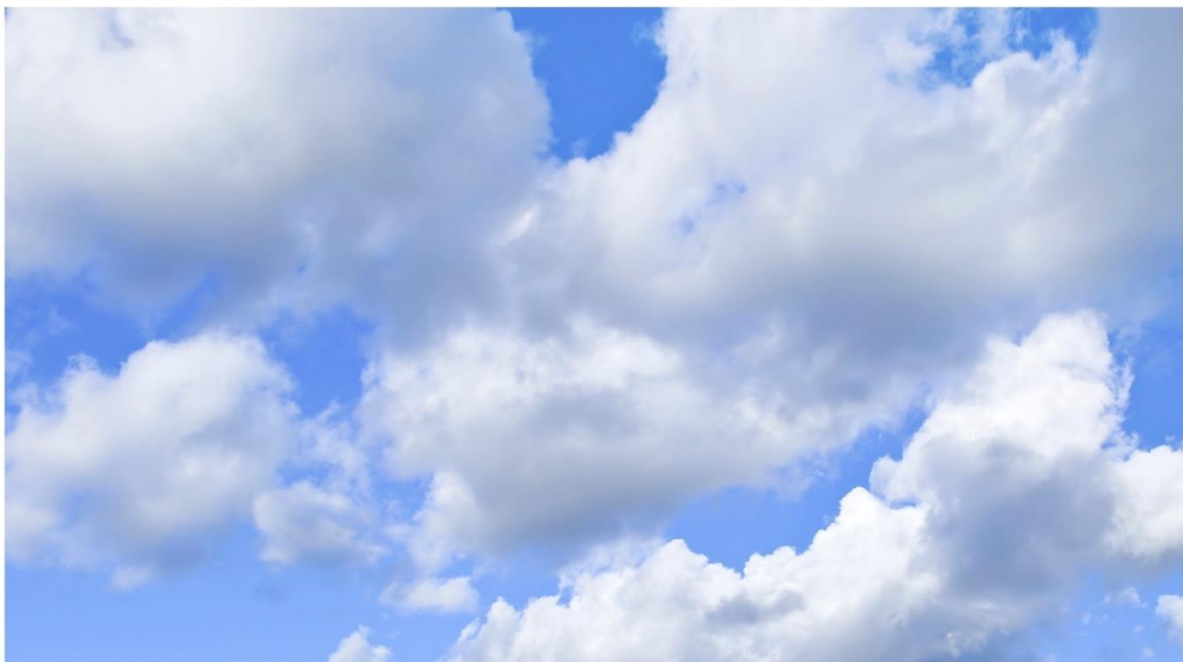




Näkökulmia liikenteen rahoitukseen ja verotukseen

Hallitus hyväksynyt 15.4.2025



Sisällys

Näkökulmia liikenteen rahoitukseen ja verotukseen.....	2
1. Tiivistelmä: Suomen Yrittäjien linjaukset liikenteen rahoitukseen ja verotukseen	2
2. Lähtökohdat uudistuksen valmisteluun.....	2
2.1 Taustaa.....	2
2.2 Liikenteen rahoituksen ja verotuksen nykytila	4
2.2.1 Liikenteen rahoituksen nykytila	4
2.2.2 Tieliikenteen erillisverotuksen nykytila	6
2.3 Liikenteen kustannuksiin vaikuttavia tekijöitä	7
3. Ehdotukset uudistuksen pääperiaatteiksi	11
4. Käytön ja haittojen verotus.....	12
5. Vaikutukset erilaisiin yrityksiin.....	16
6. Tienkäyttömaksujen arviointi.....	21
7. Verovähennykset ja siirtymäajan ratkaisut	23
8. Liikenneinfra on peruspalvelu	24
9. Liikenteen rahoituksen ja verotuksen kytkennästä	25
10. Maapoliittiset rahoituskeinot.....	26
11. Suomen kansainvälinen kilpailukyky	28
12. Uudistuksen valmistelu	30
13. Lähteitä	32
Liite 1: Aiempia hankkeita ja selvityksiä liikenteen verotuksesta tai rahoituspohjasta	33

Suomen Yrittäjät: Näkökulmia liikenteen rahoitukseen ja verotukseen

Julkaisija **Suomen Yrittäjät**
PL 999, 00100 HELSINKI
puhelin 09 229 221
toimisto@yrittajat.fi
www.yrittajat.fi

Näkökulmia liikenteen rahoitukseen ja verotukseen

1. Tiivistelmä: Suomen Yrittäjien linjaukset liikenteen rahoitukseen ja verotukseen

1. Uudistuksen pääperiaatteiksi kohtuullinen verorasitus ja päästöohjaus sekä samalla riittävä verotuotto.
2. Käytön ja haittojen verotus on vähemmän haitallista kasvulle kuin työn ja omistamisen verotus.
3. Verolajeja uudistettaessa on huomioitava vaikutukset erilaisille yrityksille ja toimialoille sekä vältettävä yksittäisen toimialan kohtuuton verorasitus.
4. Liikenteen tienkäyttömaksuja tulee tarkastella kokonaisuudistuksessa, jossa niiden vaikutukset ja soveltuvuus arvioidaan kattavasti.
5. Elinkeinotoiminnan liikenteen verotus huomioidaan pääsääntöisesti edelleen yritysten kulujen verovähennysoikeuden kautta – liikennetoimialan mahdolliset siirtymäajan ratkaisut maltillisia.
6. Liikenneinfran tulee jatkossakin olla pääosin budjettivaroista rahoitettu peruspalvelu.
7. Liikenteen rahoituksen ja verotuksen tulee jatkossakin olla erillisiä, eikä rahoitusta tule kytkeä liikenteen verotukseen.
8. Maanarvon nousun ei tule olla keskeinen valtion liikenneinvestointien rahoituskeino – kysymys on tarkasteltava kiinteistöveron ja arvostamisuudistuksen yhteydessä.
9. Suomen kansainvälisestä kilpailukyvyistä on huolehdittava
10. Avoin ja monipuoliset vaikutukset tunnistava uudistuksen valmisteluprosessi

Suomen Yrittäjien hallitus on 15.4.2025 hyväksynyt tämän ohjelman mukaiset linjaukset kannakseen liikenteen rahoitus- ja verotusuudistukseen. Suomen Yrittäjät on jäsenmäärältään elinkeinoelämän suurin keskusjärjestö, joka ajaa Suomen pienten ja keskisuurten yritysten asiaa. Jäsenyrityksistä puolet on yksinyrittäjiä ja puolet työnantajayrittäjiä. Ne työllistävät noin 650 000 henkilöä. Lisätietoa: www.yrittajat.fi

2. Lähtökohdat uudistuksen valmisteluun

2.1 Taustaa

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa linjataan liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksen käynnistämisestä, jonka liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö toteuttavat yhteistyössä.

Liikenteen rahoituksen ja verotuksen uudistamisen käynnistäminen on tärkeää, sillä liikenteen veropohja on kaventumassa liikenteen käyttövoimamurroksen ja puhtaan siirtymän edetessä. Liikenteen verotus nojaa toisaalta polttoaineiden valmisteveroihin ja toisaalta autojen hankinnasta kerättävään autoveroon ja autojen käytöstä kerättäviin ajoneuvoveroihin. Nykyiset liikenteen verotusperiaatteet ovat johtaneet kehitykseen, jossa ammattiliikenteen osuus kokonaisverokertymästä on kasvanut, sekä suhteellisesti että absoluuttisesti. Liikenteestä kerätään lisäksi merkittävä summa veroja arvonlisäveroina ja vakuutusmaksuveroina.

Vaikka liikenteestä kerättyä verokertymää ei korvamerkitä liikenneväylien kehittämiseen ja ylläpitoon, verotuksen tavoitteena on kerätä verovaraja julkiseen talouteen ja siten myös liikenneinfran kehittämiseen ja ylläpitoon.

Liikenteen verotusta ja rahoituspohjaa on tarkasteltu useissa hankkeissa ja selvityksissä eri hallituskausilla, mutta hankkeista on edennyt vain joitakin yksityiskohtia. Selvityksiä on kuvattu liitteessä 1. Suomen Yrittäjät katsoo, että kokonaisuudistuksen periaatteet tulee ratkaista viipymättä, jotta kohtuullinen siirtymäaika voidaan varmistaa.

Tässä tarkastelussa on paneuduttu tieliikenteen verotukseen. Liikenteen verotusta tulee tarkastella myös liikennejärjestelmätasolla. Kullakin liikenne- ja kuljetusmuodolla on optimaaliset käyttöalueensa matkatarpeen, kuljetusten tyypin sekä liikkumisympäristön suhteen. Liikennejärjestelmän kokonaistehokkuus ja -toimivuus saavutetaan parhaiten optimoimalla kokonaisuutta eri liikennemuotojen ulkoisvaikutukset huomioiden.

Hallitusohjelman hankkeen eteneminen

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti hallitusohjelmassa mainitun hankkeen lokakuussa 2024. Työn ensimmäisessä vaiheessa laaditaan liikenteen hinnoittelusta nykytilakuvaus ja -analyysi (kesäkuu 2025 mennessä). Huomioon otetaan hallituskaudella kansallisesti päätetyt verotuksen muutokset, uuteen EU-lainsäädäntöön perustuvat liikenteen kustannuksiin merkittävästi vaikuttavat ohjaus ja päästövähennysvelvoitteet sekä talvella 2024–2025 hallituksen päätettäväksi tulevat uudet päästövähennystoimet.

Lisäksi kuvataan liikenteen merkitys valtion tuloille ja menoille, Suomen elinkeinoelämän kilpailukyvyille sekä taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteille. Liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistusta ohjaavat seuraavat politiikkatavoitteet:

- Suomen kilpailukyvyn tukeminen
- kansalaisten ostovoimasta huolehtiminen
- kansallisten ja EU:n päästövähennystavoitteiden saavuttaminen kustannustehokkaasti
- julkisen talouden kestävyuden varmistaminen

Talouspoliittinen ministerivaliokunta tarkentaa liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistamisen tavoitteita vaiheen 1 jälkeen kesällä 2025. Työn toisessa vaiheessa liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö asettavat virkatyöryhmän, joka tunnistaa ja arvioi uudistamismahdollisuuksia asetettujen tavoitteiden pohjalta sekä tarvittaessa laatii

uudistuksia koskevan mietinnön tarkasteltujen vaihtoehtojen pohjalta. Työryhmään pyydetään jäsenet myös työ- ja elinkeinoministeriöstä sekä ympäristöministeriöstä. Liikenne- ja viestintäministeriö nimeää työryhmälle puheenjohtajan. Työryhmä kuulee sidosryhmiä ja asiantuntijoita. Loppuraportti laaditaan työryhmän tehtävien mukaisesti. Työryhmä työskentelee elokuusta 2025 lokakuuhun 2026.

Työssä tarkastellaan ensisijaisesti tie- ja rautatieliikennettä. Meriliikenne ja lentoliikenne otetaan huomioon kansainvälisen liikenteen näkökulmasta.

2.2 Liikenteen rahoituksen ja verotuksen nykytila

Julkistalouden tasolla tarkasteltuna liikenteen erillisverotuotot ovat noin viisi prosenttia valtion tuloista. Koko liikenneministeriön hallinnonalan menot ovat noin neljä prosenttia valtion menoista. Kuntien nettomenot liikenteeseen ovat vuositasolla olleet noin 2,5 miljardia euroa. Tämä on ollut ennen hyvinvointialueuudistusta reilut neljä prosenttia kuntien kokonaismenoista, mutta uudistuksen jälkeen osuus on tuplaantunut.

Myös arvonlisäverosta liikenteen osalta tulee verotuottoja ajoneuvojen ja käyttövoimien verotuksesta, mutta arvonlisävero on tässä tarkastelussa pääosin rajattu ulkopuolelle. Jos kulutus ei kohdistu liikenteeseen, se kohdistuu johonkin muuhun sektoriin ja vastaavat arvonlisäverotuotot syntyvät sieltä.

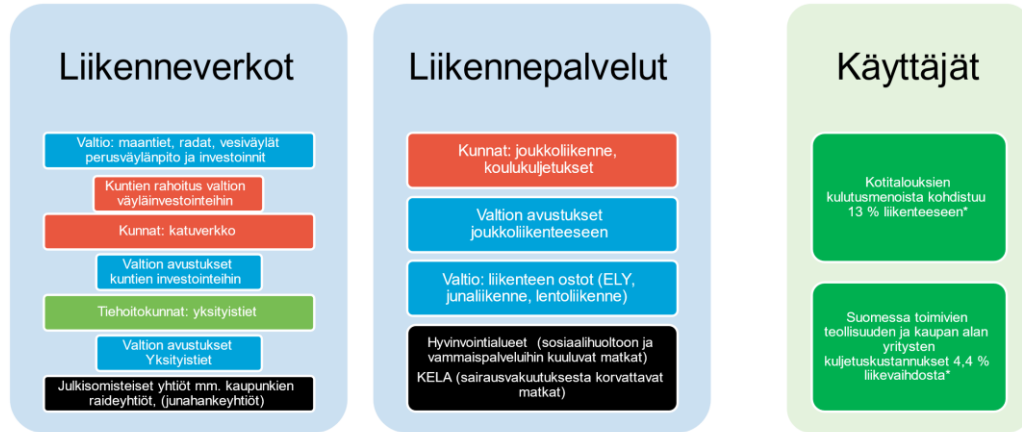
Väliillisiä vaikutuksia julkistalouteen verotuksella on myös valtionyhtiöiden kautta, esimerkiksi polttoaineen myyntitulot valtionyhtiöiden tuloksessa.

2.2.1 Liikenteen rahoituksen nykytila

Liikenteen rahoittavat **kansalaiset ja yritykset** joko suoraan tai verotuksen kautta. Vuonna 2022 kotitalouden kulutusmenoista kohdistui liikenteeseen 13 prosenttia. Suomessa toimivien teollisuuden ja kaupan alan yritysten logistiikkakustannukset olivat vuonna 2022 keskimäärin 13,8 prosenttia yritysten liikevaihdosta. Vastaavat kuljetuskustannukset olivat yritysten ja toimialojen liikevaihdolla painotettuna keskimäärin 4,4 prosenttia liikevaihdosta vuonna 2022.

Yrittäjät

Liikennejärjestelmän rahoitusvastuut nykyisin



*tiedot 2022

Liikenneverkkojen päärahoittajat ovat valtio ja kunnat. Valtio vastaa maanteiden, rautateiden ja vesiväylien perusväylänpidosta ja investoinneista, kunnat taas katujen ja kaavateiden. Joissakin valtion infrainvestoinneissa kunnat ovat osarahoittajina erityisesti kaupunkiseuduilla. Valtio antaa myös avustuksia joihinkin kuntien liikenneinvestointeihin. Yksityisteistä vastaavat tiekunnat saaden väylänpitoon pienehköjä valtionavustuksia. Osa liikenneinfrastruktuurin omistuksesta on myös yhtiöitetty, yleensä julkisomisteisiksi yhtiöiksi (mm. kaupunkien raideyhtiöt, satamat). EU:sta tai NATO:sta on mahdollista saada rahoitusta TEN-T-verkon investointeihin tai sotilaallisen liikkuvuuden tarpeisiin, näiden rahoituserien jäädessä kuitenkin selkeästi kansallista rahoitusta pienemmäksi.

Liikennepalveluja rahoittavat pääosin palvelujen käyttäjät. Julkisen rahoituksen osuus on merkittävä kaupunkiseutujen paikallisjoukkoliikenteessä (30–50 prosenttia), jota subventoidaan kuntien toimesta sekä pienillä valtion avustuksilla. Valtio rahoittaa joukkoliikennettä jonkin verran suoraan ELY-keskusten bussiliikenteessä, junaliikenteen ostosopimuksella sekä lentoliikenteen ostoilla. Myös hyvinvointialueet ja KELA rahoittavat asiakkaidensa matkoja lainsäädännön nojalla.

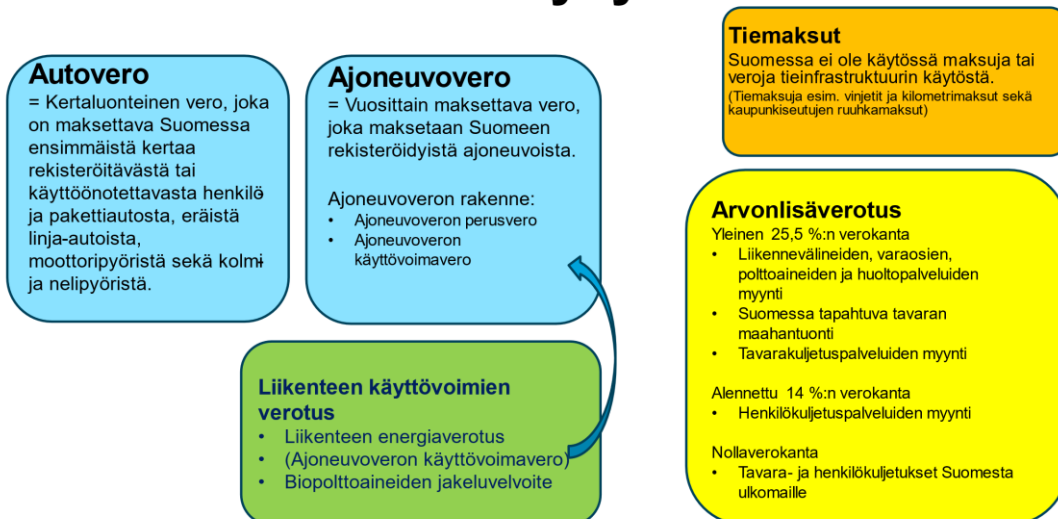
Suomen kotitalouksista 26 prosenttia on autottomia. Niiden osalta liikenteen verokertymä koostuu henkilöliikennepalvelujen arvonlisäverosta ja välillisesti palveluja järjestävien yritysten erillisverotuksessa.

Liikenteestä kerätyt verotuotot ohjautuvat kokonaan valtion talouteen. Kunnat rahoittavat liikenneinfraa ja -palveluja, mutta liikenteen verotuotot eivät näy niiden tulonmuodostuksessa. Kuntien verotuotot tulevat kuntalaisten ansiotulojen mukaisesta kunnallisverosta, kiinteistön omistajien maksamasta kiinteistöverosta sekä kuntien jako-osuudesta yhteisöveron tuotosta. Toimiva liikenneverkko kasvattaa tuottavuutta ja siten lisää verotettavaa tuloa. Liikenne tuottaa hyötyjä sekä yksilöille että yrityksille. Yksilön työssäkäynti ja yritysten liiketoiminta mahdollistuvat liikenteen avulla. Näihin kohdistuvat jo ansiotulovero ja yhteisövero, jotka osaltaan kasvattavat kuntien ja valtion verokertymää.

2.2.2 Tieliikenteen erillisverotuksen nykytila

Liikenteen verotus nykyisin

Yrittäjät



Autovero on kertaluonteinen vero, joka on maksettava Suomessa ensimmäistä kertaa rekisteröitävästä tai käyttöönotettavasta henkilö- ja pakettiautosta, eräistä linja-autoista, moottoripyöristä sekä kolmi- ja nelipyöristä.

Autoveroa maksetaan henkilöautoista ja pakettiautoista päästöperusteisesti. Kuorma-autoista ei makseta autoveroa ja linja-autoistakin ainoastaan alle 1 875 kilogramman linja-autoista on kiinteä vero 31,7 prosenttia verotusarvosta.

Ajoneuvovero on vuosittain maksettava vero, joka maksetaan Suomeen rekisteröidyistä ajoneuvoista. Ajoneuvovero koostuu ajoneuvoveron perusverosta ja ajoneuvoveron käyttövoimaverosta.

Ajoneuvoveron päästöperusteista perusveroa maksetaan henkilö- ja pakettiautoista. Kuorma- ja linja-autoista ei makseta perusveroa.

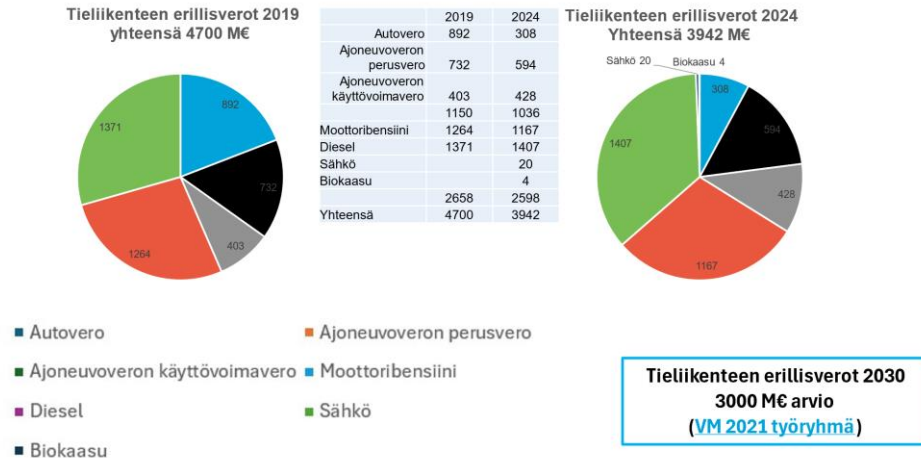
Ajoneuvoveron käyttövoimaverotusta maksetaan henkilö-, paketti- ja kuorma-autoista, joiden käyttövoimana on muu kuin moottoribensiini. Ajoneuvoveron käyttövoimaverotusta maksetaan henkilö- ja pakettiautoista massa- ja käyttövoimaan perustuen. Kuorma-autojen käyttövoimaveron perusteena ovat massa, akselien lukumäärä sekä se, käytetäänkö kuorma-autoa puoliperävaunun tai varsinaisen perävaunun vetoon. Linja-autot luokissa M2 ja M3 eivät kuulu käyttövoimaveron piiriin.

Liikenteen käyttövoimien verotusta ovat liikenteen energiaverotus sekä osana ajoneuvoveroa kannettava käyttövoimaverotus. Liikennepolttoaineiden verotus koostuu energiasäلتöverotusta, hiilidioksidiverotusta ja huoltovarmuuskannasta. Dieselpolttonesteen verotaso on alempi kuin bensiinillä tavaraliikenteen kustannustason hillitsemisen vuoksi. Sekä nestemäisten polttoaineiden että sähkön ja kaasun verotuksessa noudatetaan valmisteverotuksen periaatteita ja menettelyitä.

Tiemaksuja ovat esimerkiksi vinjetit ja kilometrimaksut sekä kaupunkiseutujen ruuhkamaksut. Suomessa ei ole käytössä maksuja tai veroja tieinfrastruktuurin käytöstä.

Tieliikenteen erillisverokertymä 2019, 2024 ja arvio 2030

Yrittäjät



Tieliikenteen erillisverokertymän arvioidaan olevan vuonna 2024 noin 3,94 miljardia euroa. Viidessä vuodessa kokonaiskertymä on pienentynyt yli 700 miljoonaa euroa. Nykyisillä verolajeilla arvio tieliikenteen verotuotoista vuonna 2030 tulee olemaan noin kolme miljardia euroa.

Vuonna 2024 liikennepolttoaineista kerätään valmisteverotuottoja yhteensä noin 2,57 miljardia euroa, josta bensiinin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden osuus on noin 1,17 miljardia euroa ja dieselöljyn ja sitä korvaavien biopolttoaineiden osuus noin 1,41 miljardia euroa. Liikenteeseen käytetyn sähkö verotuotto on vuonna 2024 arvioilta 20 miljoonaa euroa ja biokaasun neljä miljoonaa euroa.

Autoveron verotuotto on vuonna 2024 noin 308 miljoonaa euroa ja ajoneuvoveron perusveron tuotto noin 594 miljoonaa euroa. Polttoaineverotukseen liittyvän henkilö- ja paketti-autojen käyttövoimaveron tuotto vuonna 2024 on arviolta noin 428 miljoonaa euroa.

Erityisesti raskas ammattiliikenne henkilö- ja tavarakuljetuksissa on kantanut aiempaa suurempaa osuutta liikenteen kokonaisverokertymästä ja kehitys jatkuu edelleen. Tämä lisää yritysten ja elinkeinoelämän toiminnan kustannusrasitetta.

2.3 Liikenteen kustannuksiin vaikuttavia tekijöitä

Liikenteen verotus on vain yksi sen kustannuksiin vaikuttava tekijä. Kustannuksiin vaikuttavat useat taustatekijät, historiallinen kehitys ja kulloisenkin hallituksen linjaukset. Liikenteen päästövähennystavoitteet ja vähennyskeinot voivat vaikuttaa liikenteen kustannuksiin olennaisesti. Liikenteen päästöjä ei kuitenkaan tule hinnoitella useaan kertaan päällekkäisillä välineillä. Kustannustekijöitä ja lähiaikojen muutoksia ovat muun muassa:

- **Polttoaineiden** hintoihin vaikuttavat eniten raakaöljyn maailmanmarkkinahinta ja verot. Verottomaan hintaan vaikuttavat lisäksi uusiutuvien komponenttien hinta ja jakeluvelvoitteen taso, jalostamojen marginaalit, logistiikan ja jakelun kustannukset sekä jakeluketjun katteet. Tammikuussa 2025 dieselin verollinen keskihinta kuluttajille oli 1,80 euroa litraa kohden, bensiinin (95E) verollisen keskihinnan ollessa 1,79 euroa litraa kohden.
- **Sähkön kustannus** ajettua kilometriä kohden vaihtelee niin sähkön hinnan, latauspalvelun kuin auton painonkin mukaan.
- **Polttoaineiden verotus.** Vuoden 2024 alusta alennettiin liikennepolttoaineiden hiilidioksidiveron laskentaperustetta, jolla kompensoitiin uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen tason asteittaisesta noususta aiheutuva keskimääräinen pumppuhintojen nousu. Arvonlisäverollisissa hinnoissa tämä tarkoitti **bensiinissä noin 4,4 senttiä litraa kohden ja dieselissä noin 4,9 senttiä per litra**. Arvio valtion valmisteverotulojen vähenemästä vuonna 2024 oli **168 miljoonaa euroa**. Kyseisessä hallituksen esityksessä todetaan lisäksi ”*Hallitusohjelman veropolitiikan linjaa koskevan liitteen mukainen polttoaineverotuksen hiilidioksidiverokomponentin keventäminen 100 miljoonalla eurolla toteutettaisiin syksyllä 2025 annetavalla hallituksen esityksellä*”. Valtiovarainministeriön ehdotuksessa valtiontalouden kehyksiksi vuosille 2026–2029 edellä mainitun hiilidioksidiverokomponentin keventämisen vaikutus verokertymään on ajoitettu -50 miljoonaa euroa vuodelle 2026 ja – 50 miljoonaa euroa vuodelle 2027.
- **Energiaverodirektiivi** sääntelee verotettavien tuotteiden lisäksi veron rakennetta ja polttoaineverojen vähimmäistasoja. EU:n energiaverodirektiivin vaatimus vähimmäisverotasosta bensiinille on 35,9 senttiä ja dieselille 33 senttiä litraa kohden. Direktiivistä on käynnissä uudelle parlamenttikaudelle käsiteltäväksi siirtynyt revisiointi. Komissio ehdottaa heinäkuussa 2021 annetussa ehdotuksessa, että eri polttoaineiden verotasot perustuisivat jatkossa niiden energiasisältöön ja ympäristöominaisuuksiin. Samassa yhteydessä määriteltäisiin omat verotasonsa myös eri raaka-aineista tuotetulle vedylle. Jos energiaverodirektiivi hyväksytään komission ehdottamana, uusiutuvien polttoaineiden energiasisältövero voitaisiin merkittävästi keventää. Tällä voitaisiin parantaa esimerkiksi biometaanin ja vihreän vedyn käytön houkuttelevuutta erityisesti raskaassa kalustossa, missä polttoainekustannuksilla on suuri merkitys ajoneuvohankinnoille.

Marraskuussa 2024 direktiivin muutostilannetta kuvaavassa Suomen perusmuistiossa todetaan valtioneuvoston kantana, että direktiiviehdotuksen keskeisten tavoitteiden – ympäristöohjaavuuden lisääminen, sisämarkkinoiden toimivuuden parantaminen ja verotuottojen turvaaminen – edistämisen näkökulmasta ehdotuksen sisältö on heikentynyt siihen sisällytettyjen uusien veropoikkeusten ja siirtymäaikojen takia. Direktiivimuutoksen eteneminen näyttää kuitenkin melko epätoennäköiseltä. Mikäli direktiivimuutos ei etene, voitaisiin selvittää mahdollisuutta hakea komissiolta lupaa kehittyneen biodieselin veropoikkeukseen. Uusiutuvan polttoaineen verotuksen keventäminen alentaisi luonnollisesti verokertymää.

- **Jakeluvelvoitelain** mukaan liikennepolttoaineen jakelijoilla on velvollisuus toimittaa vuosittain kulutukseen tietty vähimmäisosuus uusiutuvia polttoaineita. Nykyinen hallitus on linjannut jakeluvelvoitteelle aiempaa pienempiä korotuksia sekä sen, että vuosien 2025–2027 aikana jakeluvelvoitteen noston vaikutus polttoaineiden hintaan kompensoidaan esimerkiksi jakeluvelvoitteen joustomekanismin käyttöönotolla, liittämällä liikennesähkö jakeluvelvoitteeseen ja laskemalla polttoaineiden verotusta.

Vuosille 2025–2027 päätetyt jakeluvelvoitteen tasojen on arvioitu laskevan dieselin pumppuhintaa noin 7–12 senttiä per litra ja E10 bensiinin pumppuhintaa noin 9–17 senttiä per litra riippuen tarkastellusta vuodesta. Vuosia 2025–2027 koskevat muutokset kasvattaisivat valmisteverotuloja liikenteen polttoaineista staattisesti arvioiden noin 103 miljoonalla eurolla. Vuositasolla muutokset olisivat 43 miljoonaa euroa vuonna 2025, 37 miljoonaa euroa vuonna 2026 ja 23 miljoonaa euroa vuonna 2027. Valtion valmisteverotulot kasvaisivat, koska jaelluilla fossiililla polttoaineilla, joita käytettäisiin esityksen mukaisen jakeluvelvoitteen alentamisen jälkeen enemmän, on korkeampi valmisteverotaso kuin uusiutuvilla polttoaineilla.

- **Auto- ja ajoneuvoveron** tasot erilaisilla ajoneuvoilla. Ajoneuvoveron käyttövoimaverossa on kuorma-autojen osalta velvoittava minimiverotaso. Tuoreita linjauksia ovat muun muassa sähköautojen ja lataushybridien ajoneuvoverojen korotus (46 milj. euroa) sekä matkailuautojen ajoneuvoveron korottaminen (11 milj. euroa).
- **Verotuet** vaikuttavat liikenteen kustannuksiin ja toisaalta veropohjaan. Verotukia voivat olla erilaiset vähennykset, hyvitykset, verovapaudet, alennetut verokannat ja veronmaksua lykkäävät säännökset. Poliittisesti päätetyillä verotuilla voidaan suosia tai kannustaa eri toimialoja ja niiden kehitystä, toisaalta ne voivat myös vääristää kilpailua tai hidastaa kehitystä. Verotukia ovat mm. dieselin alempi verokanta, henkilökuljetusten alempi arvonlisäverokanta, alueellinen kuljetustuki sekä täyssähköisten työsuhdeautojen verotuki.
- **Tieliikenteen fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppa** otetaan käyttöön 2027. Yrityksiä koskevassa tieliikenteessä suurimmat kustannukset kohdistuvat tavara- ja henkilökuljetuspalveluihin, joissa yritysten omien polttoainekustannusten osuus koko välituotekäytön arvosta on noin 16 prosenttia. Euromääräisesti suurimpien liikenteen kustannuslisäyksiä arvioidaan kohdistuvan metsäteollisuuteen, palveluihin, tieliikenteen tavarankuljetuspalveluihin, muuhun teollisuuteen ja kauppaan. Jos päästöoikeuden hinta olisi 50 euroa, **ETS2 nostaisi arvion mukaan bensiinin sekoitehintaa 16 senttiä litralta ja dieselin sekoitehintaa 11 senttiä litralta vuonna 2030.**

Kotitalouksien kohdalla vaikutukset kohdistuvat erityisesti fossiilista polttoainetta ostaviin autollisiin kotitalouksiin sekä öljylämmitetyssä asunnossa asuviin kotitalouksiin. Päästökauppadirektiivissä säädetään sosiaaliseen ilmastorahastoon menevistä päästöoikeuksista saatavista tuloista sekä vaatimuksia jäsenmaille

huutokauppatulojen käytölle. Jäsenvaltioiden on käytettävä tulonsa, tai tulojen vastaava määrä valtion varoista, vähintään yhteen artiklan 10 kohdan 3 mukaisista käyttötarkoituksista. Suomen arvioidaan saavan tässä **järjestelmässä huutokauppatuloja päästöoikeuksien kaupasta noin 500 miljoonaa euroa vuodessa** vuosina 2027–2030.

- **Raskaan liikenteen ammattidiesel** otetaan käyttöön, kun EU:n uusi polttoaineen jakelijoiden päästökauppa tulee voimaan vuonna 2027 (kehysriihilinjaus huhtikuun 2024). Ammattidieselillä tarkoitetaan energiaverodirektiivin sallimaa mahdollisuutta soveltaa tiettyntyyppisiin kuorma- ja linja-autoihin tankattavaan dieselöljyyn alhaisempaa polttoaineverokantaa. Ammattitarkoitukseen käytettävän polttoaineen verotus ei saa alittaa energiaverodirektiivin dieselöljylle ja sitä korvaaville tuotteille edellyttämää vähimmäisverotaso, eli 33 senttiä litralta. Ammattidiesel väliaikaisena välineenä lieventää päästökaupan käyttöönoton vaikutuksia kuljetusten kustannuskilpailukykyyn.

Vuonna 2022 laaditun lakiluonnoksen mukaan ammattidieselehdotuksen arvioidaan **alentavan ammattitarkoitukseen käytetyn dieselpolttoaineen arvonlisäverotonta hintaa noin 9,5 senttiä litralta**. Yrityksellä, jonka kalusto olisi kokonaisuudessaan oikeutettu veroetuun, veronpalautuksen osuus kustannuksista olisi keskimäärin arviolta noin 1–2 prosenttia. Ehdotus lisäisi valtion menoja vuoden 2024 tasolla arviolta noin 151 miljoonaa euroa.

- **Vaihtoehtoisten käyttövoimien** lisääntyminen edellyttää **jakeluinfraa** ja sen kehittämistä. Yrityksillä tulee olla varmuus käyttövoimien saatavuudesta ja kustannuksista investointipäätöstensä pohjaksi. Henkilöautojen osalta sähkölatausinfra on kehittynyt markkinaehtoisena ja aiemmillä hallituskausilla on tuettu myös asunto-osakeyhtiöiden latausinfrainvestointeja. Kansallinen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma vuodelta 2024 kuvaa tarkemmin tavoitteet ja toimenpiteet. Hallitus on niin ikään osoittanut 10 M€ jakeluinfrainvestointeihin, raskaan liikenteen jakeluinfraa painottaen.
- **Uusi eurovinjettidirektiivi** saatiin päätökseen 2022 (ympäristöystävällisten perävaunujen käsittely käynnissä). Sen mukaan tiemaksut ovat EU:ssa kansallinen valinta. Jos maksuja peritään, on noudatettava direktiiviä (sisältää poikkeusmahdollisuuksia). Tiemaksujen periminen ei saa syrjiä kansainvälistä liikennettä eikä johtaa liikenteenharjoittajien välisen kilpailun vääristymiseen. Tämä vaikuttaa kansallisiin kompensatiomahdollisuuksiin.

Uudistettu direktiivi otetaan käyttöön porrastamaan raskaiden ajoneuvojen infrastruktuuri- ja käyttäjämaksuja ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen perusteella. Porrastaminen perustuu olemassa oleviin CO₂-normeihin. Aikaperusteisten käyttäjämaksujen siirtymäaika päättyy 25.3.2030. Pääministeri Orpon hallitusohjelmassa ja kehysriihessä on linjattu vinjettimaksun käyttöönotosta raskaalle liikenteelle. Valtiovarainministeriön ehdotuksessa valtiontalouden kehyksiksi vuosille 2026–2029 arvioidaan vinjetin tuottamiksi verotuloiksi 15 miljoonaa euroa vuonna 2027.

- **Suomen liikenteen päästöjen** vähentämiseksi saatetaan vaatia lisätoimia, jotta vuoden 2030 päästövähennystavoite saavutetaan. Näitä tultaneen tarkastelemaan hallituksen energia- ja ilmastostrategiassa sekä keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa vuoden 2025 aikana.

Monissa Euroopan maissa kohdataan samankaltaisia paineita verotusjärjestelmän muuttamiseksi kuin Suomessa. Verotuslinjaukset ovat kuitenkin kansallisia päätöksiä tiettyjä valmisteverojen minimiverotasoja ja arvonnäisäveron rakennetta huomioon ottamatta, eivätkä jäsenvaltiot halua luovuttaa verotusta koskevaa päätösvaltaansa unionille.

3. Ehdotukset uudistuksen pääperiaatteiksi

Suomen Yrittäjät katsoo, että ulkoisvaikutusten hinnoittelun lisäksi liikenteen verotuksen tulee jatkossakin tuoda kohtuullinen verotuotto valtion budjettiin. Verotus voi osaltaan parantaa liikenteen tehokkuutta. Liikenteen negatiivisia ulkoisvaikutuksia ovat esimerkiksi hiilidioksidipäästöt, lähipäästöt, melu, onnettomuudet, tilantarve ja ruuhkat sekä yhdyskuntarakenteen hajaantuminen.

Liikenteeseen kohdistuva erillisverorasitus kokonaisuutena ei saa lisääntyä 2010-luvun vajaan viiden miljardin euron nimellisestä tasosta, mutta on hyväksyttävää, että liikenteen verokertymän laskua hidastetaan kokonaisuudistuksella. Tällä hetkellä liikenteen erillisveroa kerätään noin neljä miljardia euroa vuodessa. Ilman verotusmuutoksia näkymä verokertymään vuonna 2030 on nimellisesti noin kolme miljardia euroa vuositasolla, ja reaalisesti sitä alhaisempi. Kohtuullisella liikenteen fiskaalisella, reaalisella verotasolla edesautetaan sitä, että valtion taloudessa voidaan vähentää painetta työn ja yrittämisen verotuksen tai kohtuuttomasti muun kulutuksen verotuksen kiristämiseen.

Liikenteen verotuksen kohtuullisuutta voidaan arvioida liikkumis- ja logistiikkakustannusten osuudesta liiketoiminnasta sekä verojen osuudesta niissä. Suomalaisyriyten logistiikkakustannukset olivat vuonna 2022 keskimäärin 13,8 prosenttia yritysten liikevaihdosta. Suomessa toimivien teollisuuden ja kaupan alan yritysten kuljetuskustannukset olivat 4,4 prosenttia liikevaihdosta vuonna 2022. Vuonna 2022 kotitalouden kulutusmenoista kohdistui liikenteeseen 13 prosenttia.

Tieliikenteen verotus on osittain perustunut jo yli vuosikymmenen päästöohjaukseen. Edelleen tavoitteena tulee olla, että mahdollisimman suuri osa ajetuista kilometreistä tehdään vähäpäästöisillä ajoneuvoilla. Liikenteen puhdistumisesta ei seuraa liikenteen veronmaksukyvyn alentumista, ja uudistuksessa on löydettävä korvaavat keinot liikenteen verotukseen. Päästöohjauksen tulee jatkua, jotta käyttövoimasiirtymä vauhdittuu ja ajoneuvokanta muuttuu vähäpäästöisemmäksi. Päästöjen ohjausvaikutus verotuksessa säilyy, kun sähkön ja fossiilisten polttoaineiden verotusero säilyy.

Liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksessa tulee päästövaikutusten lisäksi ottaa huomioon kokonaiskestävä siirtymä, jossa liikutaan oikeaan suuntaan ekologisissa, sosiaalisissa ja taloudellisissa tavoitteissa. Kokonaiskestävä liikennepolitiikka huomioi kilpailukyvyn ja ilmaston lisäksi myös luontopääoman ja Suomelle kriittisen tärkeät ekosysteemipalvelut. Ympäristöhaitoilla on vakavia negatiivisia vaikutuksia luonnon monimuotoisuuden lisäksi myös yhteiskuntaan ja Suomen luonnosta riippuvaisiin elinkeinoihin. Lisäksi joidenkin ilmastotoimien aiheuttama hiilinielujen kutistuminen voi

heikentää ilmastopolitiikan kokonaisuuden vaikuttavuutta. Puhtaan tai vihreän siirtymän sijaan tulisi edistää kokonaiskestävää siirtymää, jossa päätösten vaikutuksia arvioidaan kokonaisuus huomioiden.

Päästöohjauskeinojen ei tule olla päällekkäisiä, ja päästöohjauksessa tulee tarkastella toiminnan ja tuotteiden elinkaaripäästöjä. Tieliikenteen polttoainejakelijoiden päästökautan tulee olla liikenteen päästöohjauksen pääasiallinen mekanismi ja sen toimivuudesta on huolehdittava.

Suomen Yrittäjät katsoo, että kohtuullinen verokertymä liikenteestä on mahdollista säästää. Näin voidaan kantaa vastuuta kansantalouden kokonaisuudesta ja yhteiskunnan palveluista. Olennaista on laatia pitkäjänteinen näkymä verotuksen kehittymisestä, tehdä tarvittavat päätökset siirtymäajoista sekä mahdollisista verokannustimista valituille käyttäjäryhmille, jotta yritykset pystyvät huomioimaan kehityksen tulevaisuuden investoinneissaan ja liiketoimintapäätöksissään ennakoivasti ja pitkäjänteisesti.

4. Käytön ja haittojen verotus

Suomen Yrittäjien pitkäaikainen verolinjaus on ollut, että käytön ja haittojen verotus on vähemmän haitallista kasvuun kuin työn tai omistamisen verotus. Tämä näkemys saa tukea myös tutkimuskirjallisuudesta. Tällöin ei kohtuuttomasti haitata taloudellisen toimeliaisuuden kehittymistä, mutta vero-ohjauksen myötä kansalaiset ja elinkeinoelämä kantavat vastuuta omista valinnoistaan. Kasvuun liittyy myös positiivinen työllisyyden kehitys. Käytön verotuksella voi olla pieniä, lyhytaikaisia vaikutuksia työllisyyteen, mutta korkea ansiotuloverotus ja etenkin korkeat marginaaliveroasteet syövät työnteon kannustimia enemmän kuin liikenteen käytön verotus.

Liikenne mahdollistaa yhteiskunnan muita toimintoja ja on muun muassa taloudellisen aktiviteetin edellytys. Olennaista on liikenteen tehokkuus, jotta sen määrä on optimoitu hyvinvoinnin ja arvonlisän suhteen.

Käytön ja haittojen verotusperiaate soveltuu eri liikennemuotojen veroerojen keskinäisiin suhteisiin. Ulkoisten kustannusten hinnoittelu verotuksen keinoin voi ottaa huomioon kestävyyden ympäristöllisen, sosiaalisen ja taloudelliset ulottuvuudet. Tällöin esimerkiksi henkilöautoilun verotus voi vaikuttaa muiden liikkumismuotojen kilpailukykyyn.

Päästöohjaus eli haittojen verotus sekä vähäpäästöisempien ajoneuvojen verokannusteet ovat edistäneet vähäpäästöisempien henkilöautojen hankintaa. Esimerkiksi ajon aikana nollapäästöiseksi katsottavien työsuhteautojen verotusarvon alentaminen 170 eurolla kuukaudessa on voimassa vuoden 2029 loppuun, mitä Suomen Yrittäjät pitää perusteltuna päätöksenä. Verotuen tavoitteena on lisätä ajon aikana nollapäästöisiksi katsottavien autojen osuutta työsuhteautokannassa ja näin vähentää liikenteen päästöjä. Tukea on perusteltu myös sillä, että edullisempien sähköautojen määrän kasvu lisäisi myöhemmin autojen saatavuutta käytettyjen autojen markkinoilla ja mahdollistaisi sähköautojen hankkimisen pienemmilläkin tulotasoilla.

Kaupunkijoukkoliikenteessä sähköistyminen on jo pitkällä ja julkisissa hankinnoissa vähäpäästöisyyttä edellyttää myös puhtaiden ajoneuvojen hankintadirektiivi.

Raskaissa kuljetuksissa tilanne on vielä toinen. Vaihtoehtoisten käyttövoimien lisääntymiseen kuljetuksissa vaikuttaa olennaisesti niiden kustannuskilpailukyky. Vaihtoehtoisten käyttövoimien kalustoinvestoinnit ovat vielä kalliita, eikä teknologiakaan ole täysin vielä kehittynyt. Kuljetusyritysten siirtyminen vaihtoehtoihin käyttövoimiin edellyttää varmuutta asiakaskysynnässä, käyttövoiman kustannuskilpailukykyä, jakeluinfran rakentumista ja luotettavuutta sekä kannattavan liiketoiminnan mahdollistavaa kaluston, reittisuunnittelun, latausinfra ja kuljettajien työaikojen optimointia.

Kuljetusasiakkaiden vaade vähäpäästöisyydestä ei vielä ole realisoitunut, mutta muu-
tosta on näkyvissä. OP:n suuryritystutkimuksen 2025 mukaan peräti 86 prosenttia vastaajayrityksistä näkee, että heillä on velvollisuus tiukentaa tai päivittää alihankintaketjuun liittyviä vastuullisuusvaatimuksia. Noin 40 prosenttia suuryrityksistä ilmoittaa aikovansa vaihtaa toimittajiaan vastuullisuusvelvoitteiden takia. Miltei puolet, 46,7 prosenttia, alihankkijoita vastuullisuuden vuoksi vaihtavista suuryrityksistä arvioi, että myös logistiikkapalveluja tarjoavia yrityksiä tullaan vaihtamaan. Vaikka vastuullisuussäätely ei suoraan velvoita liikennealallekin tyypillisiä pk-yrityksiä, tulee niiden entistä enemmän kyetä raportoimaan vastuullisuustavoitteita hankintaketjussa ylöspäin.

Kuljetustoimialan näkökulmasta käytön verotus heikentää kustannuskilpailukykyä, koska raskas liikenne kuluttaa paljon polttoainetta ja vaihtoehtoiset polttoaineet eivät vielä laajasti käytössä. Logistiikan kokonaiskustannuksista kuljetus on yksi osa. Toisaalta on kysymys kuljetusyritysten kustannuskilpailuvyydestä ja toisaalta tavarakuljetuksia käyttävien yritysten logistiikkakustannuksista. Viime kädessä verotus vaikuttaa kuljetettavien tuotteiden hintoihin ja kuljetusyrityksille verovaikutukset tulisi mennä läpilaskutuksena. Tätä edesauttaa käyttöön perustuvien veroperiaatteiden ja -tasojen huomioiminen kuljetusso-
pimuksissa. Suomen sisällä kuljetusyritykset toimivat samankaltaisessa markkinassa ja verotus kohdistuu samanlaisena, kabotaasia osin lukuun ottamatta, kaikkiin kuljetusyrityksiin, kun taas vientikuljetuksissa se vaikuttaa suomalaiseen kilpailukykyyn.

Kustannuskilpailukyky vaihtelee käyttötarkoituksen mukaan ja muuttuu teknologian kypsyessä. Sähkö- ja dieselkäyttöisten kuorma-autojen kokonaiskustannuksia mallintavan, Liikenteen tutkimuskeskus Vernen tutkimuksen mukaan:

- Kaupunkiliikenteessä sähkökuorma-autot, joissa käytetään nykyistä ja/tai lähitulevaisuuden akkuteknologiaa, voisivat olla taloudellisesti kannattavia vaihtoehtoja dieselkäyttöisille kuorma-autoille ilman poliittisten toimenpiteiden tukea
- Sähkökuorma-autot, joiden kokonaispaino on alle 40 tonnia, huomioiden akkuteknologian pitkän aikavälin parannukset voisivat olla kaikissa käyttöprofileissa taloudellisesti kannattavia vaihtoehtoja diesel-kuorma-autoille ilman poliittisten toimenpiteiden tukea, ja
- Yli 40 tonnin sähkökuorma-autojen käyttö lyhytmatkaisessa ja kaukoliikenteessä nykyhetkellä ja lähitulevaisuudessa tarvitsisi tuekseen akkuteknologian kehittymistä sekä politiikkatoimenpiteitä, jotka vaikuttaisivat diesel- ja sähkökuorma-autojen kustannuseroihin ja kehittäisivät pikalatausmahdollisuuksia.

Käytännöistä, joiden mukaisesti verotasoja ylläpidetään, voidaan sopia parlamentaarisesti. VM:n liikenteen verotusta käsittelevä työryhmä 2021 ehdotti ympäristöohjauksen säilyttämiseksi ja verotulojen osittaiseksi ylläpitämiseksi poliittista linjausta, jonka

mukaan polttoaineverotuksen tasoon tehtäisiin automaattisesti vähintään kuluttajahintojen nousun mukaiset tarkistukset. Tämä voitaisiin tehdä lainsäädännössä sitomalla verotasoja sovittuun indeksiin, kuten Ruotsissa ja eräissä muissa Euroopan maissa. Vaihtoehtoisesti asiasta voitaisiin tehdä periaatepäätös, jolloin tasoihin lähtökohtaisesti tehtäisiin sovitun suuruinen verotuksen tason ylläpitävä tasokorotus, ellei toisin erikseen päätettäisi. Näitä mahdollisuuksia on hyvä tutkia tarkemmin liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksessa.

Verotuksen painottaminen käytön ja haittojen näkökulmasta luo kansalaisille ja muille toimijoille yhdenvertaisen vastuun valinnoistaan. Ylisukupolvinen vastuu korostaa haittojen torjumista ja hinnoittelua. Verotusuudistuksessa on huolehdittava, että se katsoo kauas tulevaisuuteen ja että siinä huomioidaan ajan myötä kehittyvän poliittisen toimintaympäristön muutokset kestäväällä tavalla.

Käytön ja haittojen verottamisen merkitys asettuu erilaisissa toimintaympäristöissä erilaiseen valoon. Alueilla, joilla etäisyydet palveluihin ja työpaikkoihin sekä kuljetusketjut ovat pitkiä, käytön verotus asettaa haasteita.

Tilastokeskuksen tavarakuljetustilaston mukaan viimeisen kymmenen vuoden aikana kotimaan tavarakuljetusten matkapituudet ovat kasvaneet sekä kuljetussuoritteissa (tonnikilometriä) että liikennesuoritteissa (ajoneuvokilometriä). Maa-aineskuljetusten liikennesuoritteet ovat kasvaneet vuodesta 2013 yli 50 kilometrin ja sitä suuremmissa etäisyysluokissa ja kuorma-autoliikennesuoritteet ilman maa-aineksia yli 300 kilometrin ja sitä suuremmissa etäisyysluokissa.

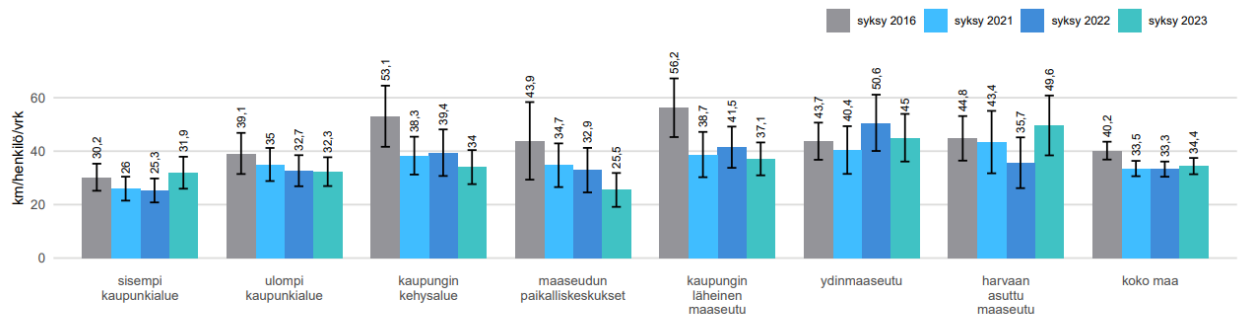
Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2023 mukaan (seuraavat kuvat) tiiviisti asutuilla alueilla tehtiin keskimäärin enemmän matkoja kuin harvaan asutuilla alueilla. Eniten matkoja syksyllä 2023 tehtiin maaseudun paikalliskeskuksissa (2,6 matkaa/hlö/vrk) ja vähiten harvaan asutulla maaseudulla (1,9 matkaa/ hlö/vrk). Matkaluvut syksyllä 2023 olivat ulompaa kaupunkialuetta ja harvaan asuttua maaseutua lukuun ottamatta suuremmat kuin syksyllä 2022.

Harvaan asutulla maaseudulla asuvien matkasuorite oli korkein, 50 km/hlö/vrk, kun taas maaseudun paikalliskeskuksissa liikuttiin vain 25 km/ hlö/vrk. Koko maan keskiarvo oli 34 km/hlö/vrk.

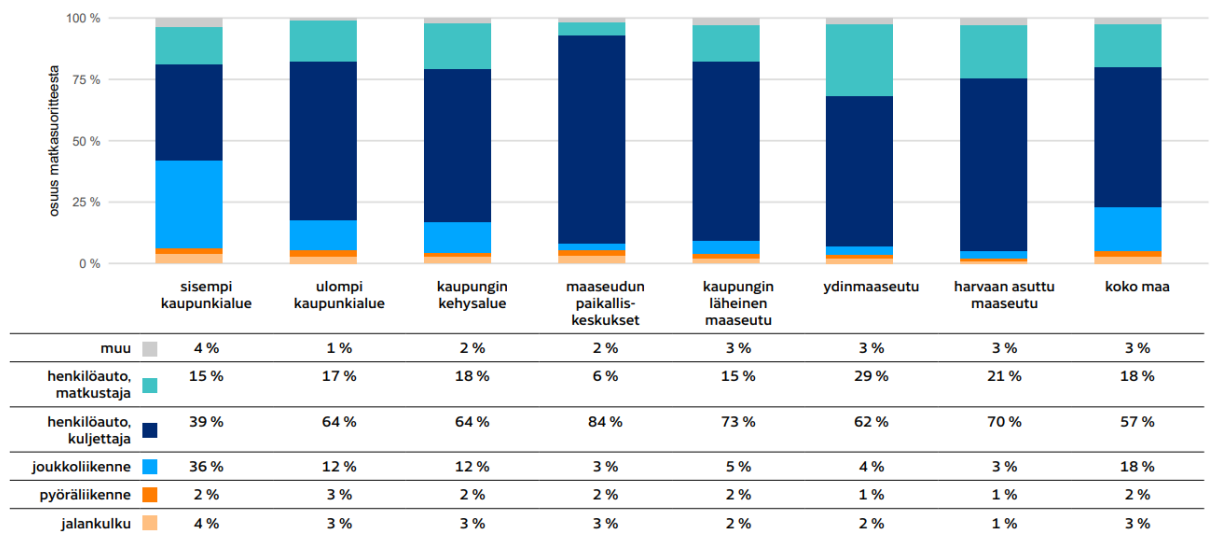
Matkoista 63 prosenttia tehtiin kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä maankäytöltään tiiveimmillä alueilla eli sisemmillä kaupunkialueilla. Harvemmin asutuilla alueilla henkilöauton osuus oli hallitseva. Harvaan asutulla maaseudulla henkilöautolla kuljettajana tai matkustajana tehtyjen matkojen osuus oli 77 prosenttia.

Matkasuoritteesta henkilöautolla kuljettajana tehtyjen matkojen osuus oli yli puolet kaikilla muilla aluetyypeillä paitsi sisemmillä kaupunkialueilla. Tämä osuus oli suurin maaseudun paikalliskeskuksissa, 84 prosenttia. Sisemmällä kaupunkialueella 42 prosenttia matkasuoritteesta tehtiin kävellen, polkupyörällä ja joukkoliikenteellä. Vastaava osuus harvaan asutulla maaseudulla oli noin viisi prosenttia.

Henkilöliikennetutkimuksen 2021 mukaan 1–3 kilometrin mittaisista matkoista 47 prosenttia tehdään henkilöautoilla: 35 prosenttia kuljettajana ja 15 prosenttia matkustajana.



Kuva 18. Keskimääräisen vuorokauden matkasuorite vuosien 2016, 2021, 2022 ja 2023 syyskuukausina eri aluetyypeillä.



Kuva 20. Kotimaanmatkojen matkasuoriteosuudet kulkutavoittain kaupunki-maaseutuluokituksen mukaan syksyllä 2023.

Eri alueita, käyttäjäryhmiä tai heikossa taloudellisessa asemassa olevien verotuksen kohtuullisuutta on hyvä tarkastella vaikutusarvioissa sekä harkita tarvittaessa kompensivia toimia veropohjaa heikentämättä.

5. Vaikutukset erilaisiin yrityksiin

Liikenteen verotusuudistusta voidaan lähestyä pitäytyen nykyisissä verolajeissa ja tarkastella niiden keskinäisiä suhteita. Verotus voi kohdistua omistamiseen, ajoneuvon käytettävissä oloon ja itse liikkumiseen. Toisaalta kokonaisuuden ratkaisemiseksi voi olla syytä tarkastella myös uusia elementtejä, kuten käyttömaksuja. Käyttömaksujen perusteita, piirteitä ja vaikutuksia on tarkasteltava huolellisesti, jotta toimijat pystyisivät arvioimaan konkreettisemmin niiden vaikutuksia toimintaympäristössään.

Liikennemarkkinat koostuvat useammista osamarkkinoista, joissa on kussakin omat liiketoimintalogiikkansa. Siten verotuksen periaatteet ja yksityiskohdat vaikuttavat erilaiseen liiketoimintaan eri tavoin. Alla olevassa kuvassa on kuvattu joitakin osamarkkinoihin liittyviä erityispiirteitä. Uudistusta valmisteltaessa vaikutuksia tulee tarkastella huolellisesti myös liikennetoimialan osamarkkinoittain.



Olennaista on aikaulottuvuus. Liikenteen verokertymä on laskenut ja laskee nykyverotusmallilla nopeasti. Päätökset uusista veroperiaatteista tulee tehdä riittävästi ennakoiden, yritysten ja kansalaisten etu on selkeä siirtymäaika ja riittävä näkymä tulevaisuuteen, jotta muutoksiin voidaan varautua investoinneissa ja muissa liiketoimintapäätöksissä.

Liikenteen kokonaisverotuksessa on huomioitava, että yritysten ja ammatiliikenteen osuus verokertymästä ei enää kasva nykyisestä, vuoden 2024 tasosta.

Autovero

Autovero on hankinnan verotusta, kun ajoneuvo otetaan ensimmäistä kertaa käyttöön, uutena tai käytettynä maahantuotuna. Autoveroa alennettiin 2017, kun verotuksen painopistettä haluttiin siirtää hankinnasta käyttöön. Autot, joiden käyttövoimana on yksinomaan sähkö tai vety, on vapautettu autoverosta 1.10.2021 lähtien.

Autovero määräytyy ajoneuvon hiilidioksidipäästön ja sen hinnan perusteella. Autoveroprosentti vaihtelee 0—48,9 prosentin välillä hiilidioksidipäästöstä riippuen WLTP-mittaus-tavan mukaisesti. Pakettiautojen verotus vastaa henkilöautojen verotusta, mutta kookkaiden pakettiautojen veroa alennetaan kokonaismassan perusteella.

Autoveron tuoton kehitys riippuu sekä verotettavien ajoneuvojen määrän että keskimääräisen veron kehityksestä. Sähköautojen myyntiosuuden kasvun sekä polttomoottoriautojen päästötasojen laskun myötä keskimääräinen autoveron määrä jatkaa selvää alenemistaan. Käytettyjen autojen maahantuonnin määrä on pysynyt korkeana ja oli vuonna 2024 yli 43 000 kappaletta.

Autoveron korottaminen yleisesti hidastaa autokannan uusiutumista, mikä vaikuttaa liikenteen päästöihin sekä liikenneturvallisuuteen. Päästöttömien autojen autoveron periminen uudelleen vaikuttaisi erityisesti liikenteen päästöjen kehitykseen. Toisaalta riittävän verokertymän saamiseksi mahdollisimman laajan ajoneuvokannan verottaminen voi olla tarpeen, varsinkin kun päästökehityksen myötä päästöohjauksen ohjausvoima on vähentynyt.

Pk-yritysten näkökulmasta kuorma- ja linja-autojen autoverottomuus on elinkeinoille etu. Henkilö- ja pakettiautojen autovero rasittaa esimerkiksi taksiliiketoimintaa tai yritystoiminnassa pakettiautoja tarvitsevia, vaikka ne voidaan yritysverotuksessa vähentääkin. Mikäli henkilö- tai pakettiautojen autoverotusta muussa kuin liikennetoimialan yrityskäytössä olevien osalta alennettaisiin, saattaisi se aiheuttaa epätarkoituksenmukaisia käytäntöjä.

Ajoneuvovero

Ajoneuvoveron perusvero on perustunut vuodesta 2010 hiilidioksidipäästöihin. Sitä on korotettu muutamaan kertaan ja 2018 hieman kevennetty. Lokakuussa 2023 on sähkö- ja vetyhenkilöautojen perusveroa korotettu niiden autoveron poistamisen yhteydessä. Ajoneuvoveron käyttövoimaverossa on kuorma-autojen osalta velvoittava minimiverotaso.

Nykyinen hallitus päätti alentaa vanhojen autojen ajoneuvoveron perusveroa sekä nostaa täyssähköautojen ja ladattavien hybridien perusveroa ja käyttövoimaveroa vuoden 2025 alusta jaettavin verolipuin. Täyssähköautojen ja ladattavien hybridihenkilöautojen ajoneuvoveron perusveron ja käyttövoimaveron nostot ovat sellaisenaan melko maltillisia ja vaikutuksiltaan pienenhököjä, mutta päästöohjauksen näkökulmasta vääräsuuntaisia.

Ajoneuvoveron perusveron ja/ tai käyttövoimaveron korottamista kauttaaltaan puoltaisi verokertymän suurempi saanto, kun kohteena olisi koko ajoneuvokanta. Vuositasolla maksettava ajoneuvovero on osittain sekä auton omistamista että käyttöä koskeva.

Pk-yritysten näkökulmasta olennaista on, että ajoneuvoveron perusveroa ei laajenneta koskemaan ammattiliikenteen kuorma- ja linja-autoja. Henkilö- ja pakettiautojen osalta ajoneuvovero rasittaa autoveron lailla esimerkiksi taksiliiketoimintaa tai yritystoiminnassa pakettiautoja tarvitsevia, vaikka ne voidaan elinkeinotoiminnan kuluina yritysverotuksessa vähentääkin. Kuorma-autojen käyttövoimaveron kanto perustuu EU-säädäntöön, eikä siten ole helposti muutettavissa.

Sähköautojen painorajan korottaminen EU-säädännössä mahdollistaisi raskaampien akkujen käytön, mikä parantaisi henkilökuljetuksissa sähköautojen toimintasädetä ja suorituskyyä paremmin ammattiajoon soveltuvaksi. Se myös alentaisi käyttövoimaveroa isoilta esteettömiltä taksiautoilta.

Ajoneuvoveron nostaminen ei vaikuttane niin laajasti autokannan uusiutumismuutoksiin kuin autovero vaikuttaisi. Kohtuullisen verokertymän saavuttaminen nykyverolajeilla tarkoittaisi entistä suurempaa ajoneuvoveroa ja käyttövoimien verotusta.

Käyttövoimaperustaisuus on edelleen tärkeä liikenteen päästökehityksen vauhdittajaksi. Henkilöautojen käyttövoimamurros on viime aikoina hidastunut ja sähkökäyttöisten autojen ensirekisteröinnit ovat vuonna 2024 olleet selvästi edellisvuotta alempana. Osasyynä tähän on ollut aiempien vuosien komponenttipulan aiheuttama vuoden 2023 korkeampi täyssähköautojen ensirekisteröintitaso. Toisaalta vuonna 2024 käytettynä maahan-tuoduista henkilöautoista jo 33 prosenttia oli täyssähköautoja ja 44 prosenttia ladattavia hybridejä. Autokannan uusiutumisesta ja vaihtoehtoisia käyttövoimia tulee edelleen vauhdittaa, kunnes liikenteen päästötavoitteiden saavuttaminen on näköpiirissä. Jossain vaiheessa verorasitusta tulee jakaa myös sähköautoilla liikkumiseen, mutta tämän tulee tapahtua harkitun kokonaisuudistuksen kautta.

Käyttövoimien verotus

Liikenteen käyttövoimien verotus tukee hyvin Suomen Yrittäjien yleisperiaatetta verotuksen kohdistamisesta käyttöjen ja haittojen verotukseen. Liikenteen päästötavoitteiden saavuttaminen ja fossiilisista polttoaineista riippuvuuden vähentäminen on tarpeen ylisukupolvisen vastuun kantamiseksi. Nykyiset verotusperiaatteet ja kehitys muuttavat kuitenkin eri toimialojen ja käyttäjäryhmien toimintaympäristöä eri tavoin. Sen vuoksi mahdollisten muutosten vaikutuksia tulee tarkastella huolellisesti ja riittävän hienosyisesti.

Suomen energiaomavaraisuus on varsin hyvä ja sähkön hinta kilpailukykyinen. Sähkön-tuotannon osalta Suomi oli vuositasolla saavuttamassa omavaraisuuden vuonna 2024. Fossiilittomalla sähkön tuotannolla eli uusiutuvilla energialähteillä ja ydinenergialla katettiin ennakkotietojen mukaan 94 prosenttia sähkön tuotannosta Suomessa vuonna 2023. Uusiutuvilla energialähteillä sähköä tuotettiin 52 prosenttia. Pääministeri Petteri Orpon hallitus tavoittelee puhtaan sähkön tuotannon kaksinkertaistamista.

Uudessa kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennusteen mukaisessa sähköistymiskehityksessä liikenteen sähkönkulutus nousisi vuonna 2030 4,2–4,3 TWh:iin. Tämä olisi noin neljä prosenttia viimeisimmän ilmasto- ja energiastrategian politiikkaskenaarion mukaisesta kokonaissähkönkulutuksesta vuonna 2030.

Sähköisen liikenteen lisääntymisellä on muitakin vaikutuksia kuin liikkumisen mahdollistaminen päästöttömästi. Kaksisuuntaisen latauksen yleistymisellä on merkittävä potentiaali sähköverkkojen joustavuuden kasvattamiseksi. VTT:n arvion mukaan kaksisuuntaisen latauksen joustokapasiteetti vuonna 2030 vastata yhtä Olkiluoto 3:n voimalaitosyksikön tehoa (1 600 MW). Tämä tarkoittaa keskimäärin noin 20–25 prosenttia Suomen tuotannosta.

Biokaasu on raskaassa liikenteessä relevantti käyttövoima jo nyt ja varmistamalla sen tuotanto- ja jakeluinfrainvestoinnit päästäisiin päästöjen vähentämisessä nopeammin eteenpäin. Biokaasun lisääntymistä haastavat kuitenkin EU:n tulkinat. Ylipäänsä biopohjaisten käyttövoimien katsotaan EU:ssa painottuvan tulevaisuudessa lento- ja meriliikenteeseen ja tieliikenteelle pitäisi olla muita käyttövoimia. Biopohjaisten käyttövoimien mahdollisuudet ovat sidoksissa esimerkiksi rajallisen biomassan käyttöön ja riittävyyteen, hiiliinieluihin sekä tuotantoinvestointien muihin ympäristövaikutuksiin.

Kohtuullisen verokertymän saavuttaminen nykyverolajeilla merkitsisi entistä suurempaa käyttövoimien verotusta ajoneuvoveron ohella. Tällä hetkellä verokertymä liikenteessä kulutetusta sähköstä ja kaasusta on vielä marginaalinen, joten sitä tulee hallitusti nostaa. Käyttövoimien verotuksen tulee edelleen kannustaa vähäpäästöisiin kalustoinvestointeihin.

Nykyisen hallituksen päätös ammattidieselin käyttöönotosta parantaa kuljetusyritysten sekä kuljetuksia käyttävien yritysten tuotteiden kustannuskilpailukykyä.

Mahdolliset käyttömaksut

Suomen Yrittäjät katsoo, että liikenteen verotuksen kokonaisuuden yhteydessä tulee tarkastella jonkinlaisten käyttömaksujen periaatteita, teknologisia mahdollisuuksia ja vaikutuksia laajasti yhteiskuntaan, yrityksiin ja eri toimijoihin. Samoin tulee arvioida käyttömaksujen luonnetta ja suhdetta muihin liikenteen verolajeihin ja niiden kehitykseen riittävän pitkällä aikajänteellä. Tällä hetkellä tienkäyttömaksuista on vaikea keskustella ilman ajantasaista, jaettua ymmärrystä niiden tavoitteista, periaatteista, yksityiskohdista ja vaikutuksista.

Johtopäätöksiä verolajien suhteista

Olennaista on se, mitä verolajeja mahdollinen käyttömaksu kokonaisuudessa korvaisi. Ammattimaisessa liikenteessä kustannukset ml. liikenteen verot ja käyttömaksut välittyvät loppuasiakkaalle ja kuljetetun tavarahan hintaan. Jos käyttömaksuilla korvattaisiin nykyistä liikenteen kiinteää verotusta (autovero, osin ajoneuvovero), kuorma-autoliikenne maksaisi nykyistä suhteellisesti enemmän veroa ja henkilö- ja pakettiautoliikenne vähemmän. Jos taas käyttömaksuilla korvattaisiin suhteellisesti enemmän nykyisiä kulutusveroja (osin ajoneuvovero, käyttövoimat), verotus tasapainottuisi nykyisestä eri käyttövoimien verotuseroista. Tällöin tulisi varmistaa, ettei se tapahdu päästöohjauksen kustannuksella.

Henkilöauton paino tai koko voi olla verotusperuste aiempaa enemmän. Sitä perustelea tiestön suurempi kuluminen sekä henkilöautojen koon kasvu, mikä lisää energian kulutusta ja tilavaadetta kaupungeissa ja kiinteistöillä. Katumaasturien osuus kasvanut yli 40 prosenttiin henkilöautojen ensirekisteröinneistä. Keskikokoisten katumaasturien mallivalikoima on laajentanut erityisesti sähköautojen mallivalikoiman laajeneminen.

Ajoneuvon painon mukaan verotusta ei voi kuitenkaan suoraan määritellä, koska esimerkiksi Metsäteollisuus ry:n selvitysmiesraportin mukaan liikenteen rasitus tierakenteelle on raskaalla ajoneuvoyhdistelmällä 5000-kertainen henkilöautoon nähden.

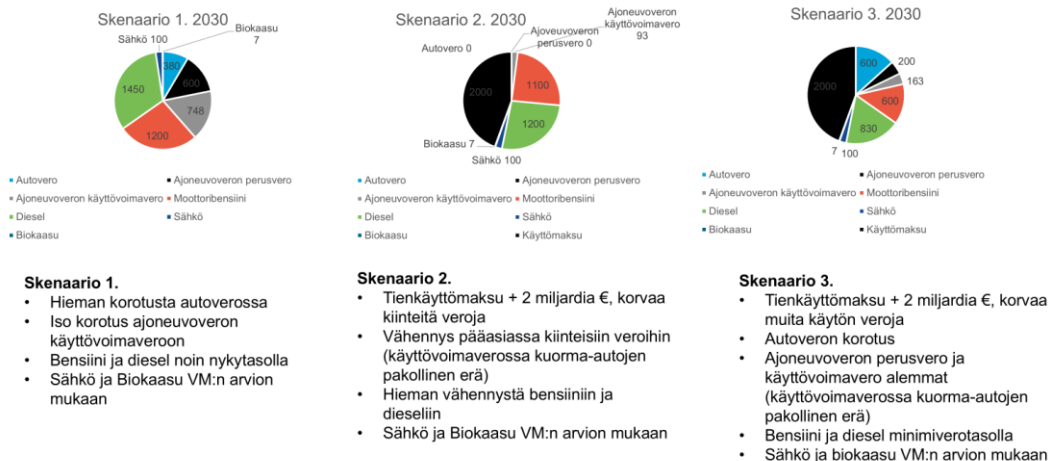
Verolajien yksityiskohdissa ja rajapinnoissa on tunnistettava tilanteet, joissa eri liikennelajit toimivat osittain samoilla markkinoilla. Esimerkkinä tästä on taksien ja linja-autojen erilainen verokohtelu ajoneuvo- ja autoveroissa.

Mahdollisuus olisi myös hakea erityyppisille ajoneuvoille erilaisia verotusratkaisuja. Esimerkiksi Norjassa on luonnosteltu mallia, jossa polttomoottoriautoilun verotus tulisi edelleen polttoaineen verotuksen kautta ja sähköautoille aloitettaisiin kilometrimaksu sekä säilyttäen nykyiset tietulli- ja ruuhkamaksujärjestelmät.

Alla olevissa, Suomen Yrittäjien keskusjärjestössä laadituissa skenaarioissa on esimerkinomaisesti tarkasteltu vuoden 2030 tieliikenteen mahdollisia erillisverokertymiä eri verolajeittain.

Esimerkki: Skenaarioita verolajien keskinäisistä suhteista vuonna 2030 (kokonaiskertymän ollessa 4 500 M€)

Yrittäjät



Suomen Yrittäjät katsoo, että nykyisten verolajien keskinäisissä suhteissa kehitystä voitaisiin suunnata seuraavasti:

- verotuksen korotuspainetta voidaan kohdistaa nykyistä enemmän ajoneuvoveroon
- liikenteen kokonaisverotuksessa on huomioitava, että yritysten ja ammattiliikenteen osuus verokertymästä ei enää kasva nykyisestä, vuoden 2024 tasosta
- kaikkien käyttövoimien verotuksen korotusta tulee arvioida
- autoveron veronperustetta tai poistamista tulee tarkastella siinä tilanteessa, jossa käyttövoimasiirtymä on uusien ajoneuvojen ensirekisteröinneissä jo selkeästi edennyt.

6. Tienkäyttömaksujen arviointi

Suomen Yrittäjät katsoo, että liikenteen verotuksen kokonaisuuden yhteydessä tulee tarkastella jonkinlaisten käyttömaksujen periaatteita, teknologisia mahdollisuuksia ja vaikutuksia laajasti yhteiskuntaan, yrityksiin ja eri toimijoihin.

Tässä osiossa käsitellään mahdollisiin tiemaksuihin liittyviä näkökulmia ja kriteerejä, joita tulee ottaa huomioon arvioitaessa niiden soveltuvuutta liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistukseen. Käyttömaksut herättävät paljon kysymyksiä maksun periaatteista, teknisistä ratkaisuista ja vaikutuksista. Keskustelu ei jäsenny, koska monet selvitykset ovat vanhentuneita eikä täsmällistä ehdotusta kommentoitavaksi ole.

Isoissa muutoksissa ja murroskohdissa on hyvä tunnistaa, että nykytilanne ei itsestään selvästi ole paras vaihtoehto, vaikka tuttu onkin. Muutosta tulee hakea tavoitelähtöisesti ja tulevaisuuden muu kehitys huomioiden.

Toistaiseksi Suomessa ei ole käytössä tienkäyttömaksuja. Tiemaksujen sovellutuksia löytyy lähes kaikista EU-maista Suomea, Maltaa ja Kyprosta lukuun ottamatta. On syytä pohtia, onko yksinomaan liikenteen verotuoton selkeä väheneminen riittävä peruste tienkäyttömaksujen tarkasteluun. Verotuksen kokonaisuuteen tarvitaan pitkäjänteinen ratkaisu ja uuden verotusmallin tulisi olla tiedossa lähivuosina ja käytössä 2030 alkupuolella.

Käyttömaksun peruste ja yhteiskunnallinen tavoite on pohdittava tarkkaan ja muotoiltava tarkasteltavat vaihtoehdot niiden mukaisesti. Tavoite voi liittyä verotuottojen varmistamisen lisäksi kasvihuonekaasu- tai lähipäästöjen hillintään, liikennejärjestelmän rahoittamiseen tai sen toimivuuden parantamiseen. Ulkoisten kustannusten eli liikenteen haittojen hallintaan käyttömaksut sopivat hyvin. Vastaavasti tienkäyttömaksujen arvioinnissa on tarkasteltava niiden suhdetta yleiseen taloudelliseen aktiviteettiin. Erityisesti kaupungeissa vaikutuksia on peilattava maankäyttö- ja kiinteistökehitykseen.

Jos verotusta joiltain osin kompensoidaan esimerkiksi alueittain, käyttäjäryhmittäin tai toimialoittain, on huomioitava, etteivät fiskaalinen kertymä ja muut tavoitteet pääse vesitymään.

Tienkäyttömaksut koskevat erityisesti yksityisautoilua. Liikenne- ja kuljetusmarkkinalla maksujen vaikutukset siirtyvät kuluttajahintoihin. Suomen sisäisessä kilpailutilanteessa kaikkia koskevat samat verotuksen periaatteet, mutta kansalliset valinnat vaikuttavat olennaisesti Suomen ja suomaisten vientiyritysten kansainväliseen kilpailukykyyn.

Käyttömaksutarkastelun tulee kattaa niin valtion tieverkko kuin kuntien kadut ja yksityistietkin, jotta hahmotetaan liikennejärjestelmän kokonaisuus osaoptimoimatta. Hallinnollisesti käyttömaksu olisi veron luontoinen maksu, koska sitä on vaikea toteuttaa täsmällisen vastikkeellisena maksuna.

Kuljetusyritysten näkökulmasta infraa enemmän käyttäville kohdentuvat isommat maksukertymät ovat tiestön kulumisen kannalta luonnollinen seuraus, mutta liikenteen verotuksen kokonaisuutta tulee katsoa myös yritysten kokonaisvero- ja maksukertymien näkökulmasta. Jos vaikutusarviot tehdään vain henkilöautoilun perusteella, voi muutos johtaa paljon ajavan ammattiliikenteen osalta suuriin kustannuksiin.

Ajettuihin kilometreihin perustuva kilometriverso voi toimia kuljetusyrityksille tai liikennepalvelujen tarjoajayrityksille läpilaskutettavana eränä. Sovelluksia tästä löytyy muiden maiden kokemuksista. Käyttömaksun on kuitenkin oltava riittävän suuri, jotta se erottuu kuljetussopimuksissa huomioitavana eränä eikä jää kuljetusyrityksen yksin kannettavaksi.

Fiskaalinen tarve puoltaa käyttömaksuin kerätyn veron kantamista koko maassa, koska valtion budjetin menopuolikin kohdistuu koko maahan. Jos maksuissa olisi myös alueellista variaatiota ulkoisten kustannusten vuoksi (esim. ruuhkat tai lähipäästöt), verotuottoa vastaava summa voitaisiin esimerkiksi sopimusteitse kohdentaa kyseiselle alueelle hyödyntäen Ruotsissa tai Norjassa sovellettuja tapoja.

Hinnoittelun vaihtoehtoja, yksityiskohtia ja vaikutuksia tulee tarkastella huolellisesti. Hinnoitteluyksityiskohdissa voidaan huomioida erilaisia käyttäjäryhmiä esimerkiksi luomalla maksuhojennuksia tai päivittäisiä maksimisummia.

Tienkäyttömaksuja on tässä arvioitu yleisellä tasolla soveltaen aiemmilla hallituskausilla laadittuja selvityksiä. Mikään niistä ei sellaisellaan ole toteuttamiskelpoinen ja osa lähtötiedoistakin on vanhentunut, mutta tiettyjä elementtejä voi niistä tunnistaa.

LIVE-Raportin (LVM 2017) mukaan todellisen käytön mukainen veloitus vähentää liikennesuoritetta. Toisaalta raportissa todetaan, että liikenteen kysynnän kasvu voi lisätä liikennesuoritetta. Kustannukset kasvaisivat paljon ja "maaseudulla" ajavilla. Vähäpäästöisen ajoneuvon käyttäminen voisi kuitenkin keventää kustannuksia ja ko. ajoneuvojen osuuden kasvaminen autokannassa vaikuttaisi positiivisesti päästöihin. Aikaan perustavassa (ei siis km-pohjainen) mallissa, jota sovellettaisiin alkuvaiheessa, ajaminen ei todennäköisesti merkittävästi ainakaan vähenisi. Vaikutukset linja-autoliikenteeseen eivät ole raportin mukaan positiivisia ja arvioitujen matkustajamääräkasvujen tulisi olla riittäviä.

Teknologiset selvitykset tulee ajantasaistaa, jotta tunnistetaan niiden toiminnallisuudet, käyttökokemukset ja kustannukset. Käyttömaksukokonaisuuden tulee olla periaatteiltaan yksinkertainen ja toiminnaltaan helppokäyttöinen ja automaattinen. Hallinnollinen taakka yrityksille on minimoitava niin itse maksujen suorittamisessa kuin niihin mahdollisesti

liittyvien huojennusten haussa. Tietosuoja säätelevät GDPR-velvoitteet ja kyberturvallisuus on huomioitava.

Keruujärjestelmän elinkaarikustannuksia on arvioitava suhteessa verotuottoihin, mikäli liikenteestä kerättävän veron määrä halutaan pitää valtiontalouden kannalta riittävällä tasolla. Nykyinen veron keräämisen kustannus on hyvin pieni, arviolta 0,1–0,2 prosenttia verokertymästä. Ollilan työryhmän mukaisen järjestelmän (vuonna 2013) kustannus oli 5,8–6,7 prosenttia verokertymästä. Koska tarkastelu on auttamatta vanha, tulee järjestelmäkustannuksia arvioida uudelleen. Tämän jälkeen tulee pohtia, ovatko käyttömaksuihin perustuvan verotuksen keruukustannukset siedettävissä, jos nykyverolajeilla ei pystytä riittävää verokertymää saavuttamaan vai tulisiko alentunutta verokertymää paikata muualta valtion budjetista.

7. Verovähennykset ja siirtymäajan ratkaisut

Suomen Yrittäjät katsoo, että pääsääntöisesti liikenteestä ja kuljetuksista aiheutuvien kustannusten tulee olla samalla tavoin verotettavia kaikille toimijoille. Pääsääntönä on, että yritykset voivat vähentää liikenteen kulut verotuksessa kuten muutkin yrityksen toiminnasta aiheutuvat kulut. Verovähennysoikeus voi osaltaan kannustaa yrittämiseen. Liikenteen kulut on yritystoiminnassa sisällytettävä yrityksen tuotteiden ja palvelujen hintaan, jolloin niiden taso voi vaikuttaa myyntiin. Vaikutukset riippuvat kuitenkin siitä, missä markkinassa ja kilpailutilanteessa toimitaan. Verojärjestelmä vaikuttaa paljon siihen, mihin yritykset investoivat. Vaikka liikenteen kulut voidaan vähentää verotuksessa, kohoa-vien verojen myötä kasvava lisäkustannus kuitenkin pienentää yrityksen voittoa.

Liikennetoimialan näkökulmasta voi olla tarvetta toimialan erityispiirteiden huomiointiin verotuksen kokonaisuudessa. Tämä on tarkoituksenmukaista siten, että alemman verotuksen hyöty välittyisi myös asiakastoimialoille. Liikenteen verotuksen peruseräpäätösten ja elementtien tulee olla pysyviä ja aikaa kestäviä, mutta myös harkitut huojennukset liikennetoimialalle mahdollistavia, ajankohtaisiin poliittisiin linjauksiin perustuen. Esimerkiksi, jos kulloinkin hallitus haluaa poliittisesti panostaa Suomen vientiteollisuuden kilpailukykyyn, puhtaan siirtymän nopeampaan etenemiseen tai vaikkapa tasa-arvoiseen liikkumiseen tai liikennepalvelujen esteettömyyteen, voitaisiin haluttuun teemaan panostaa sopivan verotuselementin tasoa muutamalla.

Toimialasta ja kilpailutilanteesta riippuen kaikilla yrityksillä ei ole samaa mahdollisuutta viedä veromuutoksia hintoihin. Yritysten välisessä BtoB-toiminnassa tämä onnistuu paremmin kuin kuluttajapalveluissa. Kuljetussopimuksiin sisällytetyt käyttövoimien tai verotuksen hintariskit indekseinä tai vastaavina voivat jakaa riskiä yritysten välille. Markkinaehtoisessa joukkoliikenteessä veronkorotukset voivat heikentää sen kilpailukykyä ja siten johtaa entistä laajempaan julkisvetoiseen joukkoliikenteeseen.

Käyttöön perustuva verotus vaikuttaa logistiikan suunnitteluun ja entistä enemmän kuljetusten ja ajon optimointiin. Tämä voi parantaa tuottavuutta ja vaikuttaa suoritteiden vähentymisen myötä myös liikenteen päästöihin.

Liikennetoimialalle kohdistuvia väliaikaisia kannustinmahdollisuuksia voisivat olla:

- Kevään 2024 kehysriihen päätös ammattidieselin käyttöönotosta voi helpottaa kuljetusyritysten tilannetta ja parantaa vientiteollisuuden kuljetusten kustannuskilpailukykyä. Toisaalta ammattidieselratkaisussa voi olla myös haasteita ja hallinnollista taakkaa kuljetusyrittäjälle. Sen vaikutus on melko pieni ja asiakkaalta laskutettava hinta pienenee indeksiehdon sisältävissä sopimuksissa hyödyn siirtyessä kuljetusasiakkaalle. Kuljetusyrityksellä on palautusjärjestelmässä käänteinen todistustaakka, ja se tarvitsee väliaikaisrahoitusta ennen kuin saa palautuksen jo maksetusta polttoaineverosta. Ammattidieselmallissa on hyvä varmistaa, ettei se hidasta käyttövoimasiirtymää kohtuuttomasti sekä arvioida esimerkiksi hankintatukien ja ammattidieselpalautusten yhteen kytkentää. Ammattidieselkäytäntö on valmisteltava siten, että se todella hyödyttää kuljetusyrityksiä eikä vain tuo hallinnollista taakkaa.
- Puhtaisiin liikenne- ja kuljetusyritysten kalustoinvestointeihin voi olla perusteltua soveltaa väliaikaista korotettua verovähennysoikeutta kannustamaan vähäpäästöisiin hankintoihin.

8. Liikenneinfra on peruspalvelu

Liikenneinfrastruktuurin rahoitus ja toimivuus on tärkeää koko yrittäjäjärjestölle. Toimivan infrastruktuurin tavoitteena on oltava taloudellisen aktiviteetin tukeminen. Kun perusedellytykset infra ja palvelut ovat kunnossa, niin vasta sen jälkeen syntyy yrityksistä verotuloja yhteiskunnalle.

Rahoitusta tiestön kehittämiseen ja kunnossapitoon on saatava lisää. Perusväylänpidon pitkäjänteinen rahoitus tulee varmistaa hallituskausista riippumatta, ja ajankohtaiset kehittämishankkeet on pohdittava hallituskausittain erikseen. Kuntien katuverkon toimivuus ja kunnossapito on yrityksille olennainen kysymys, joten myös sen rahoitusedellytykset tulee varmistaa. Valtion ja kuntien liikenneverkkojen tulee toimia kokonaisuutena, eikä niitä tule osaoptimoida.

Vaikka liikenneinfrastruktuuri rahoitetaan pääosin budjettivaroista, voidaan erityistapauksissa soveltaa erilaisia yksityisen rahoituksen muotoja esimerkiksi elinkaarihankkeissa. Näissä tapauksissa mahdollistetaan infraan liittyvä liiketoiminta, huomioiden valtiontalouden tehokkuus.

Kun liikenneinfrastruktuuri säilyy julkisessa vallassa, säilyy myös budjettivalta avoimessa, poliittisessa päätöksenteossa. Liikenne ei ole erityissuojeluksessa muihin toimialoihin nähden, vaan kullakin hallituskaudella on luonnollista arvottaa liikenneinfran palvelutaso ja rahoituksen suuntaaminen suhteessa valtiontalouden tilanteeseen ja muihin budjetin eriin. Samalla infran ja palvelujen yhteys muihin politiikkatoimiin voidaan varmistaa. Poliittisella päätöksenteolla voidaan varmistaa liikenneinfran ja -palveluiden toimivuus koko Suomessa. On hyväksyttävää, että laatu ja kehittäminen vaihtelevat käytävissä olevan budjettitason mukaan.

Julkisessa vastuussa oleva liikenneinfra edistää vakaata toimintaympäristöä yrityksille, yhdenvertaisuutta maan eri osissa ja ylisukupolvista vastuunkantoa.

9. Liikenteen rahoituksen ja verotuksen kytkennästä

Aiempina vuosina (mm. LVM: Parempia väyliä - sujuvampaa liikennettä. Raportit ja selvitykset 1/2017 ns. LIVE-yhtiö) esillä on ollut väyläverkon tai sen osien yhtiöittäminen ja vastaavasti ko. yhtiöiden rahoittaminen osin tai kokonaan käyttömaksuilla. Yhtiömallin etuina voidaan nähdä toimenpiteiden ja investointien priorisointi liiketoiminnallisin perustein ilman siltarumpupolitiikkaa. Yhtiö voi myös hankkia rahoitusta ajankohtaisen tarpeen vaatiessa, mikä nykyisessä budjettimallissa ei ole mahdollista. Käyttömaksut ja niiden hinnoittelu ohjaisivat liikkumista konkreettisemmin, mikä voisi vaikuttaa esimerkiksi liikenteen ympäristövaikutuksiin. Esimerkiksi kilometriveron hyväksyttävyyteen voisi vaikuttaa se, jos osa sen tuotosta menisi suoraan perusväylänpitoon.

Suomen Yrittäjät ei näe väyläyhtiöön perustuvaa mallia toivottavana. Vaikka väyläyhtiömallin vaikutukset kohdistuisivat pääasiassa laajaan joukkoon tienkäyttäjiä, liikenne- ja logistiikkasektorilla voi olla iso vaikutus väyläyhtiöratkaisun päätöksenteossa. Suureen yleisöön kohdistuvien laajojen vaikutusten vuoksi malli on poliittisesti herkkä.

LIVE-raportissa on nostettu esiin vaikutukset elinkeinoelämään, ja siitä käy ilmi pyrkimys lieventää siihen kohdistuvia negatiivisia vaikutuksia. Operaattoritoiminnan osalta tuodaan vahvasti esille uuden liiketoiminnan mahdollisuudet ja myös kansainvälistyminen, joskin näkemysten realismi herättää kysymyksiä. Verotuksen osalta viitataan vain maksujen alv-vähennysoikeuteen, joten elinkeinotoiminnan matkojen osalta kulujen vähentäminen verotuksessa jää epäselväksi.

Suomen Yrittäjät katsoo, että yritysten yhdenvertaiset toimintamahdollisuudet ja toimiva infra voidaan paremmin toteuttaa ilman vuoden 2017 LIVE-mallin mukaista väyläyhtiötä.

Ensinnäkin liikenteen veropohja on fiskaalisesti ohjattua. Liikenteen verotuotto on tärkeä osa valtion veropohjaa ja sen viime vuosina tapahtunut heikentyminen on osaltaan vaikuttanut myös valtion talouden tilaan. Valtiontalouden arviointineuvosto kiinnitti tähän keväällä 2024 huomiota. Väyläyhtiössä fiskaalinen näkökulma jää ratkaisematta ja eduskunnan kulloinenkin poliittinen näkemys hukkuu.

Vaikka yhtiö olisi valtion omistajaohjauksessa, eduskunnan poliittinen vaikutusvalta yhtiöön poikkeaisi liikenteen rahoituksen ja verotuksen nykymallista. Parlamentaarisen vaikutusvallan tulee säilyä, koska liikenteen rahoitukseen ja verotukseen liittyy suuria poliittisia arvovalintoja, myös suhteessa muihin yhteiskunnan sektoreihin. Myös nykymallissa virastojen ohjausta voidaan painottaa erilaisilla kannusteilla.

Väyläyhtiön tuottovaatimuksen kehittyminen ajan myötä on kysymysmerkki. Raha ei ilmesty tyhjästä, ei valtion budjettiin eikä yhtiöön. Valtio pystyy halutessaan saamaan rahoitusta kehittämisinvestointeihin yritysten rahoitusehtoja edullisemmin. Yhtiömallin ero nykymalliin investointien toteuttajana voi olla momenttitekniinen tai toimintatapakysymys, eikä kuvaa välttämättä toteuttajan todellista tehokkuutta. Jos väyläyhtiö ja käyttömaksut keskittyisivät valtion väyläverkkoon, vaikutukset katu- ja yksityisteille jäisivät huomiotta.

Jos infran ylläpito järjestetään liiketaloudellisin perustein, on epätodennäköistä, että sitä järjestettäisiin nykyisessä laajuudessa. Tällä hetkellä vähäliikenteisen tieverkon ylläpito

pystytään kuitenkin järjestämään kohtuullisin kustannuksin osana väylänpidon kokonaisuutta.

Jos ongelma on nyt se, että liikenteen verotulot laskevat, yhtiön keräämien maksujen määrää tulisi ilmeisestikin jatkossa korottaa, mikäli väylänpito rahoitettaisiin yhtiöstä (olettaen, että korjausvelka ja uusien investointien määrä ei jatkossa ainakaan pienene).

Suomen Yrittäjät huomauttaa, että väyläverkon yhtiöittäminen ja toisaalta verotuksen kerääminen käyttömaksuilla ovat kaksi eri asiaa. Niiden kytkentä ei ole tarkoituksenmukaista, mutta niitä voi kehittää erillisinä kysymyksinä. Keskeistä on budjettivallan säilyminen eduskunnalla ja parlamentaarisella päätöksenteolla.

10. Maapoliittiset rahoituskeinot

Valtion liikenneinvestointien rahoituksessa on ollut esillä maanarvonnousun hyödyntäminen. Julkisen talouden kokonaisuutta tulee kokonaisoptimoida ja huomioida sekä valtion että kuntien talous hankkeiden rahoituksessa sekä hankkeen tuottamien välillisten hyötyjen osalta. Infrahankkeita tulee tarkastella sekä yhteiskuntatalouden että julkistalouden näkökulmasta.

Liikenneinfrahankkeen saavutettavuushyödyn mukanaan tuomalla maanarvonnousulla (raakamaan lunastuksella tai maankäytösopimuksilla) kunnat ovat rahoittaneet yhdyskuntakehittämistä ja kasvun edellyttämää palvelutarpeen kasvua. Paikkoja, joissa valtion liikenneinfran varaan kunta on kaavoittanut, on ollut muutamia, sijaiten kasvavilla kaupunkiseuduilla. Valtakunnallisen liikenneinfran rahoitukseen ei käytäntöä juuri ole sovellettu, tosin nopeiden junien hankeyhtiöiden rahoitusmekanismi pohjautuu osittain näihin tuloihin.

Kiinteistövero tarjoaa systemaattisen tavan kerätä liikennehankkeiden aiheuttama maan arvon nousu talteen ja hyödyntää se hankerahoituksena. Kiinteistöveron tehokas hyödyntäminen edellyttäisi, että kiinteistöjen verotusarvoja päivitetäisiin aktiivisesti ja että veron tasoa korotettaisiin. Kasvaneet kiinteistöverotuotot voitaisiin kuntien niin päättäessä ohjata suoraan hankerahoitukseen. Vaihtoehtoisesti kunnat voisivat harjoittaa aktiivista maapolitiikkaa omistamalla kunnan sisällä olevat maat ja vuokraamalla niitä eteenpäin. Kun vuokrasopimukset laatii siten, että vuokraa voidaan tarkistaa liikennehankkeiden parantaessa kyseisen alueen saavutettavuutta, kunnat voisivat kanavoida liikennehankkeiden saavutettavuusvaikutukset vuokratuloiksi.

Parhaillaan on valmistelussa lunastuslain uudistus. Hallituksen esityksessä esitetään kumottavaksi niin sanottua arvonleikkausta koskevat säännökset. Nykylain mukaan lunastettaessa valtiolle, kunnalle tai kuntayhtymälle kiinteää omaisuutta tai pysyvä erityinen oikeus yhdyskuntarakentamista varten alueelta, jolle kunta on päättänyt laadittavaksi asemakaavan tai jonka asemakaavaa on päätetty muuttaa, ei kaavan laatimis- tai muuttamispäätöksen jälkeen tapahtunutta maan arvonnousua oteta huomioon. Kuitenkin se osa arvonnoususta, joka vastaa yleisen hintatason kohoamista tai joka on muutoin aiheutunut muista syistä kuin siitä kaavoituksesta, jonka toteuttamiseksi lunastus toimeenpannaan, luetaan korvauksensaajan hyväksi. Näiden, muutoin perusteltujen lunastuslain

muutosten, jälkeen kuntien edellytykset rahoittaa liikenneinfrahankkeita voivat kuitenkin hieman muuttua.

Asuin- ja muiden kiinteistöjen arvostamisperusteiden uudistamista kiinteistöverotuksessa on valmisteltu useampien hallituskausien aikana. Uudistus koskisi sekä rakennuksia ja rakennelmia että maapohjaa. Selvitysten mukaan verotusarvot ovat jääneet yleisesti jälkeen kustannus- ja hintakehityksestä. Maapohjan hinnat ovat eriytyneet alueellisesti, ja rakennustyyppejä on tullut lisää. Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan toteutetaan kiinteistöverotuksen arvostamisperusteiden uudistus, jolla korjataan kiinteistöjen verotusarvojen ja käypien arvojen eriytyminen toisistaan.

Kiinteistön käypään arvoon vaikuttavat muun muassa kaavoitus ja liikenneyhteydet. Kiinteistöverojärjestelmän mahdollinen muutos voisi osittain nostaa verokertymää. Jos esillä ollut arvostamisuudistus toteutuu, maan arvon nousua voidaan tarkastella kiinteistöveron kautta.

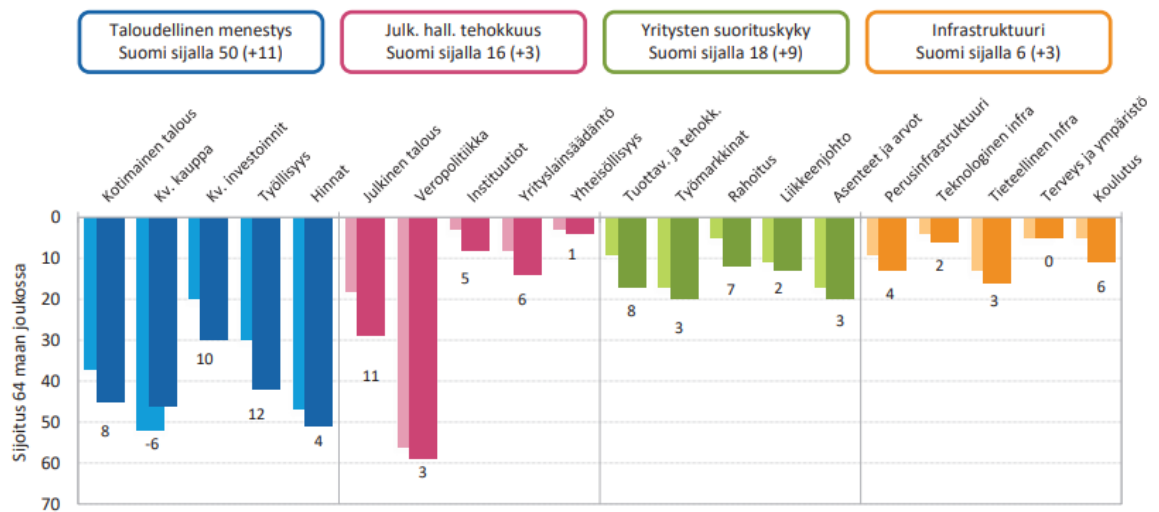
Tuottavuuden kasvun mittaaminen maapoliittisten instrumenttien, kuten kiinteistöveron, kautta voi olla monimutkaista. Sitä vastoin yhteisövero ja ansiotulovero ovat varsin tehokkaita keinoja liikenneverkon kautta syntyvän tuottavuuden kasvun keräämiseen.

Suomen Yrittäjät katsoo, että yritysten näkökulmasta on selkeämpää, ettei useita veroja kanneta samasta kohteesta ja julkista taloutta tarkastellaan kokonaisuutena.

11. Suomen kansainvälinen kilpailukyky

Kansainväliseen kilpailukykyyn vaikuttavat useat eri tekijät. Esimerkiksi alla olevassa kuvassa Institute for Management Development IMD:n kilpailukykyvertailun indeksiin sisältyvät taloudelliseen menestykseen, julkisen hallinnon tehokkuuteen, yritysten suorituskykyyn ja infrastruktuuriin liittyvät tekijät (ETLA 2024).

Kuvio 3 Suomen sijoitukset IMD:n kilpailukykyvertailussa 2024 (tumma pylväs etualalla; lyhyempi palkki on parempi) ja sijoitus vuonna 2023 (vaalea pylväs taustalla) sekä palkin alapuolella muutos sijoituksessa näinä vuosina



Lähteet: IMD World Competitiveness Yearbook 2023 ja 2024.

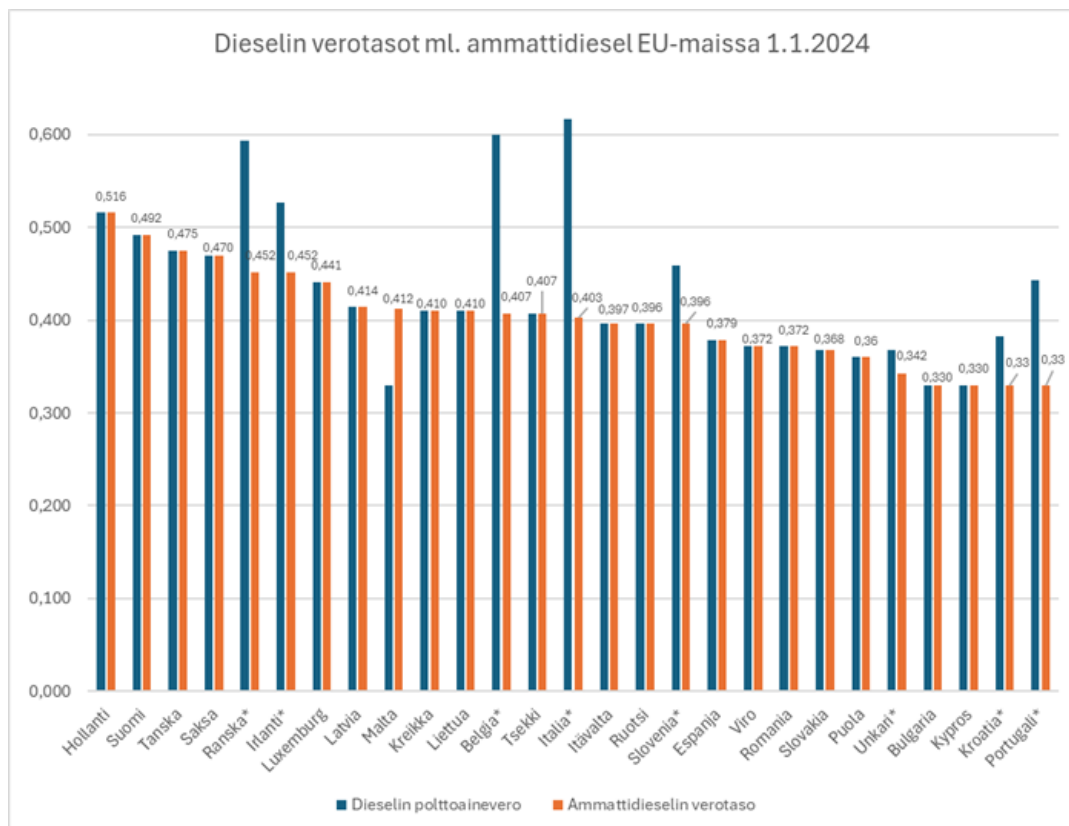
Elinkeinoelämän näkökulmasta liikenteen verotuksella on tärkeä kustannuskilpailukykyyn sekä liikkumismahdollisuuksiin ja saavutettavuuteen liittyvä ulottuvuus.

Kustannuskilpailukyky tukee viennin kehitystä ja siten talouskasvua ja työllisyyttä. Tavaraviennin kilpailukykyyn kannalta ei vain teollisuuden, vaan myös kotimaisten palvelualojen kustannuskehitys on tärkeää, koska vientitavaroihin on sitoutunut paljon palveluyrityksiltä ostettua tuotosta. Palveluviennin osuus on kasvussa ja tällä hetkellä noin kolmannes koko Suomen viennin arvosta.

Kansainvälisiä vertailuja kuljetuskustannuksista tai kuljetettujen matkojen pituuksista ei juuri ole, joten täsmällinen vertailu on hankalaa. Selvää on, että matkat vientimme päämarkkina-alueille ovat pitkiä. Maailmanpankin LPI-indeksissä (Logistics Performance Index) Suomen sijoitus on ollut yleensä varsin hyvä. Vuonna 2023 julkaistussa uusimassa vertailussa Suomen sijoitus oli 139 maan joukossa toinen heti Singaporen jälkeen. Vuonna 2018 julkaistussa vertailussa Suomen sijoitus oli 10 ja vuonna 2016 15. Tuoreimmassa vertailussa kärkeä Singaporen ja Suomen jälkeen ovat mm. Tanska, Saksa ja Hollanti. Kuljetuskustannukset eivät ole olleet siinä pääosassa, vaan logistinen suorituskyky: tullin ja muiden rajaviranomaisten toiminta, logistiikan infrastruktuuri, kansainvälisten kuljetusten saatavuus, logistiikkaosaamisen taso, kuljetusten seurattavuus sekä kuljetusten oikea-aikaisuus (luotettavuus).

Seuraavassa kuvassa nähdään, että Euroopan komission tietokannan mukaan Suomi verottaa ammattiliikenteessä käytettävää dieselpolttoainetta toiseksi eniten EU-jäsenmaista. Tietokannan perusteella ammattidiesel on käytössä kahdeksassa EU-maassa: Ranskassa, Irlannissa, Belgiassa, Italiassa, Sloveniassa, Unkarissa, Kroatiaassa sekä Portugalissa. Keskimäärin näissä maissa ammattidieselin verotaso on 11 senttiä normaalidieseliä alhaisempi. Suurimmat erot ammattidieselin ja normaalin dieselin verotuksessa on Italiassa 21 senttiä litralta ja Belgiassa 19 senttiä litralta. Ranskassa ammattidieselin vero on 14 senttiä normaalidieseliä alhaisempi.

Kuva: Dieseliöljyn ja ammattidieselin* verotasot EU-maissa 1.1.2024. Ammattidiesel on käytössä kahdeksassa EU-jäsenmaassa. Lähde: Euroopan komissio, Taxes in Europe Database ja SKAL ry.



Teollisuuspoliittisen strategian logistiikka-alatyöryhmä on vuonna 2024 arvioinut, että kokonaisuutena Suomen logistisen kyvykkyyden nykytila on verrattain hyvä, vaikkakin Suomen maantieteellinen sijainti ja siihen liittyvät erityispiirteet korostuvat. Suomen kansainvälisen saavutettavuuden ja logistisen kilpailukykyyn varmistamisessa erityisesti puhtaan siirtymän hallittu toteutus ja sen vaikutukset arvioitiin erityisen tärkeäksi. Suomi pystyy valtiona vaikuttamaan kansainvälisiin solmupisteisiin palvelevan väyläverkoston kuntoon, kapasiteettiin ja toimivuuteen, verotukseen, väylämaksujen ja ratamaksun tasoon, lain-säädäntöön sekä tullipalvelujen toimivuuteen.

Liikenteen ja sen kustannusten merkitys yritykselle vaihtelee merkittävästi toimialan mukaan. Käytännössä kaikkien yritysten asiakkaiden, työntekijöiden ja itse yrittäjien sekä tavarankuljetuksen tulee liikkua sujuvasti ja luotettavasti. Liikennetoimialalla kustannukset, verot mukaan lukien, ovat suoria kustannuksia ja asiakastoimialoilla taas välillisiä.

Turun yliopiston logistiikkaselvityksessä 2023 arvioidaan, että maantieliikenteessä polttoainekustannusten osuus kuljetuksen kokonaiskustannuksista on 20–25 prosenttia. Polttoaineesta taas valmisteveron osuus on dieselissä noin 30 prosenttia ja bensiinissä noin 39 prosenttia kuluttajahinnasta (Autoalan tietokeskus, syyskuu 2024). Näin ollen liikenteen erillisverojen osuus maantiekuljetusten kokonaishinnasta olisi polttoaineen valmisteverojen osalta noin 6–10 prosenttia. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n laskelman mukaan polttoaineveron osuus kuorma- ja pakettiautoliikenteen kustannuksista on 8,3 prosenttia. Laskelma perustuu Tilastokeskuksen julkaiseman kuorma- ja pakettiautoliikenteen kustannusindeksin kustannusosuuksiin. Polttoaineveron lisäksi kuorma-autoihin kohdistuu myös käyttövoimaveroa ja vakuutusmaksuveroa. SKAL ry:n esimerkissä ajoneuvoyhdistelmästä ajoneuvoveron käyttövoimavero on noin 1400 euroa ja vakuutusmaksuvero noin 2800 euroa vuodessa.

Koska liikenne on vain väline varsinaisen lopputuotteen (tavara tai matkan kohde) saavuttamiseen, vaikuttavat liikenteen hinnoittelun muutokset taloudelliseen ja yleiseen toimeliaisuuteen. Tavaraliikenteen verotus vaikuttaa suoraan yritysten logistiikkakustannuksiin ja siten yritysten kilpailukykyyn, sijoittumispäätöksiin ja toimitusketjuihin. Henkilöliikenteen kustannuksilla on laajat yhteiskuntataloudelliset ja hyvinvointivaikutukset, sillä liikenteen hinnoittelu ja liikkumismahdollisuudet vaikuttavat muun muassa työssäkäyntiin, asiointimahdollisuuksiin ja vapaa-ajan viettoon.

Suomen Yrittäjät katsoo, että kansainvälinen kilpailukyky kustannuksissa ja verotasoissa on merkittävä näkökulma. Ylipäänsä yrityksille ovat tärkeitä markkinaehtoiset elinkeinon toimintaedellytykset, markkinoiden toimivuus eri kokoisille yrityksille, toimintaympäristön ennakoitavuus, riittävät siirtymäajat muutoksissa sekä verotuksen ja hallinnollisen taakan kohtuullisuus.

Muutosten arvioinnissa tulee ottaa huomioon voimassa olevat ja tulevat EU-lainsäädännön vaateet. Kansalliset joustovarot ja päätökset tulee tarkastella verotusuudistuksen ohessa. Vaikutukset kansainväliseen kilpailukykyyn tulee tarkastella huolellisesti.

12. Uudistuksen valmistelu

Liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistus edellyttää ennakoitavuutta, joka mahdollistaa yritysten valmistautumisen muutoksiin reilusti etukäteen. Yritysten on voitava arvioida, millaisia investointeja kannattaa tehdä, ettei tule hukkainvestointeja. Ennakoitava politiikka on yksi tärkeimmistä politiikkatoimenpiteiden ominaisuuksista. Verojärjestelmän yksinkertaistaminen, kokonaisvaltaisuus ja pitkäjänteisyys ovat hyviä tavoitteita uudistukselle.

Uudistus kannattaa valmistella yhteistyössä. Uudistuksen valmisteluun on hyvä osallistaa laajasti eri toimijoita. Myös elinkeinojärjestöjen laaja asiantuntemus on perusteltua ottaa käyttöön liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistamisessa. Laaja vuoropuhelu

elinkeinoelämän kanssa liikenteen veromuutosten ja tulevan rahoituksen valmistelussa on tärkeää. Teknologian nopea ja jatkuva kehitys kannattaa ottaa huomioon tulevaisuuden verotusjärjestelmää luotaessa.

Uudistuksessa tulee tarkastella useita eri skenaarioita ja hakea yhteiskunnan kannalta parasta kokonaisratkaisua. Liikkumistapojen muutokset, liikkumispalvelujen käyttö ja liiketoimintamallien kehittyminen ajoneuvojen omistuksessa ja liikennepalvelujen käytössä vaikuttavat osaltaan veropohjan kehitykseen. Aikajänne on olennainen näkökulma niin toimintaympäristön kehityksen kuin ratkaisujenkin ajoitusten suhteen.

Vaikka verojärjestelmä onkin kansallinen ratkaisu, on hyvä hakea ratkaisuja kansainvälisistä kokemuksista, kunkin maan erityispiirteet huomioiden.

Kokonaisuutta tulee tarkastella kansalaisten ja yritysten näkökulmasta, maantieteellisesti ja vaikutuksia laajasti yhteiskuntaan, julkiseen ja yksityiseen talouteen ja yrityksiin arvioiden. Yritysvaikutuksissa tulee erotella eri toimialat ja liikenteen erilaiset osamarkkinat tunnistaa, sillä niillä on kaikilla oma liiketoimintalogiikkansa. Erilaisissa toimintaympäristöissä toimivien näkökulmat on huomioitava. Alueilla, joilta etäisyydet palveluihin ja työpaikkoihin sekä toimitusketjut ovat pitkiä, on erilaisia haasteita kuin tiiviillä kaupunkiseudulla. Vaikutusarvioita ei voi tehdä vain keskiarvojen pohjalta. Esimerkiksi raskas liikenne on kokonaisuudessa pieni, mutta Suomen elinkeinoelämässä merkittävä osa.

Verotuksen osa-alueiden luokituksissa ja rajakohdissa tulee vaikutukset huomioida tarkaan, jotta muutos ei johda epätarkoituksenmukaisiin käytäntöihin ja jotta uudistuksen tavoitteet saavutetaan.

Uudistusta on mahdollisuus tarkastella myös siitä näkökulmasta, voivatko uudistuksen periaatteet tai verojen keräysjärjestelmä uusien toimintamallien myötä synnyttää myös uutta liiketoimintaa tai osaamista.

Suomen Yrittäjät osallistuu aktiivisesti uudistuksen valmisteluun ja arvioi osaltaan vaikutuksia pk-yrityksiin ja laajemmin yhteiskuntaan. Ratkaisujen valmistelussa hyödynnetään yhteistyötä eri sidosryhmien kanssa.

13. Lähteitä

[Liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus - Valtioneuvosto](#) Hankeikkuna

Autoalan tiedotuskeskuksen tilastot [Tilastot - Autoalan Tiedotuskeskus](#)

[Elinkeinoelämän tavoitteita liikenteen rahoituksen ja verotuksen uudistamiselle 4/2024-](#)

[Tilastokeskus: Julkisyhteisöjen menot tehtävittäin](#)

[Kuntaliitto: Kuntien ja kuntayhtymien menot](#)

[Logistiikkaselvitys 2023 - UTUPub](#)

[Poltonesteiden verotus - Autoalan Tiedotuskeskus](#)

[Etla-Erikoisartikkeli-8-Suomi-15-sijalla-IMDn-kansainvalisessa-kilpailukykyvertailussa-2024.pdf](#)

Institute for Management Development IMD World Competitiveness Ranking Yearbook 2024, [World Competitiveness Ranking 2024 -](#)

[Etla-Erikoisartikkeli-10-Kustannuskilpailukyky-Marraskuu-2024.pdf](#)

OP:n Suuryritystutkimus 2025 [Rohkeaa uudistumista vai jalkoihin jäämistä?](#)

[Kuorma-autoliikenteen kustannusindeksi | Tilastokeskus](#)

Valtiovarainvaliokunnan mietintö kolmesta kansalaisaloitteesta [VaVM 2/2024 vp \(eduskunta.fi\)](#)

VM 2021:26 [Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän loppuraportti](#)

[Hallituksen esitys HE 36/2023 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta \(eduskunta.fi\)](#)

Lausuntoluonnos [Hallituksen esitys laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta \(hankeikkuna.fi\)](#)

[Valtiovarainministeriön ehdotus valtiontalouden kehyspäättökseksi vuosille 2026—2029](#)

LVM 2024 Arvio liikenteen sähköistymisen mahdollisuuksista edistää energiajärjestelmän joustavuutta Suomessa [\(hankeikkuna.fi\)](#)

[Uusi tutkimus mallintaa sähkökuorma-autojen käytön kustannuksia | Liikenteen tutkimuskeskus Verne | Tampereen korkeakouluyhteisö \(tuni.fi\)](#)

LVM 2024 [Kansallinen liikenteen vaihtoehtojen käyttövoimien jakeluinfraohjelma](#)

[VM 2022 Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain ja valmisteverotuslain 98 a §:n muuttamisesta](#) Luonnos

[Logistiikan tila ja toimintaedellytykset Suomessa | Tieto Traficom](#)

[Tieliikenteen tavarankuljetukset - Tilastokeskus \(stat.fi\)](#)

[Henkilöliikennetutkimus syksy 2023: Suomalaisten liikkuminen | Traficom](#)

[Henkilöliikennetutkimus_2021_pääraportti.pdf \(traficom.fi\)](#)

Autoalan tietokeskus: [Henkilöautojen ensirekisteröinnit segmentteittäin](#)

[Metsäteollisuus ry Strategisen tieverkon proaktiivinen kunnossapitomalli](#)

[Liikennehankkeiden tuottamien vaikutusten hyödyntäminen osana hankkeiden rahoitusta \(LiVaRa\) | Tieto käyttöön \(tietokayttoon.fi\)](#)

[HE 218/2024 vp](#) Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi

Liite 1: Aiempia hankkeita ja selvityksiä liikenteen verotuksesta tai rahoituspohjasta

Valtiovarainministeriön Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävä virkamiestyöryhmä ([VM 2021](#)) tarkasteli liikenteen verotusta kokonaisuutena päästövähennysten sekä veropohjan turvaamisen kannalta, keskittyen pääasiassa tieliikenteeseen.

Liikenne- ja viestintäministeriön Live-hankkeessa ([LVM Parempia väyliä – sujuvampaa liikennettä: Selvitys liikenneverkon kehittämisestä liiketaloudellisesti: Liikenneverkko-yhtiö \(Live\) 2017](#)) tarkasteltavana oli malli, jossa Liikenneviraston väylien hoidon, kehittämisen ja ylläpidon tehtävät siirrettäisiin perustettavaan valtionyhtiöön, jonka rahoitus kertyisi pääasiassa asiakasmaksuista. Hanke ei edennyt luonnoksesta tarkempaan valmisteluun.

Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmässä ([Oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä LVM 2013](#)) selvitettiin, miten Suomessa voitaisiin edetä kohti oikeudenmukaisempaa ja älykkäämpää liikennejärjestelmää ja miten tulisi edetä tiemaksujärjestelmien käyttöönotossa pitkällä aikavälillä, satelliittipaikannusta hyödyntäen. Työryhmä ehdotti verotuksen kehittämistä kilometriveron suuntaan kokeilujen kautta.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja Helsingin seudun kunnat (HSL) ovat selvittäneet ruuhkamaksujärjestelmiä ja niiden vaikutuksia useissa selvityksissä [Julkaisut \(lvm.fi\)](#) [Julkaisut | MAL | HSL | HSL.fi](#)

[Liikennehankkeiden tuottamien vaikutusten hyödyntäminen osana hankkeiden rahoitusta \(LiVaRa\) | Tieto käyttöön \(tietokayttoon.fi\)](#)

[Liikennehankkeiden maankäyttövaikutusten jälkiarviointi - Valto \(valtioneuvosto.fi\)](#)

[Kaavoituksen vaikutukset kiinteistöjen arvoihin ja maankäyttöpoliittisten keinojen muutosten vaikutusarviointi - Valto \(valtioneuvosto.fi\)](#)

