

Liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksen toteuttaminen

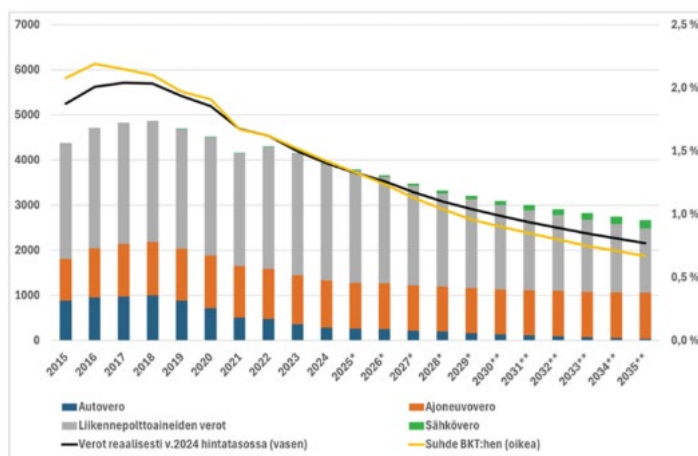
Liikenteen veropohjan rapautuminen jatkuu edelleen ajoneuvokannan ja käyttövoimien muuttuessa, mikä heikentää nykyisen liikenteen verotus- ja rahoitusjärjestelmän kestävyttä ja oikeudenmukaisuutta. Samalla liikenneinfran korjausvelka ja kehittämistarpeet kasvavat. Elinkeinoelämän näkökulmasta on välttämätöntä, että liikenteen verotus ja rahoitus uudistetaan ennakoitavaksi, teknologianeutraaliksi ja kilpailukykyä tukevaksi kokonaisuudeksi. Uudistuksen tulee turvata sujuvat kuljetukset koko maassa, kannustaa investointeihin ja varmistaa, ettei verojärjestelmä muodostu esteeksi kasvulle, työllisyydelle ja maamme kansainväliselle kilpailukyvyille.

- **Toteutetaan tieliikenteessä verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus varmistaen, että yrityksille kohdistuvat verot ja maksut pidetään kohtuullisina**
 - Hallitus valmistelee ja tekee päätökset tieliikenteen verotuksen kokonaisuudistuksesta vuoden 2028 loppuun mennessä siten, että uudistus voidaan toimeenpanna vaiheittain. Uudistuksessa verotuksen painopistettä siirretään ajoneuvojen hankinnasta ja omistamisesta tieverkon käyttöön sekä liikenteen päästöihin. Uudistus toteutetaan sosiaalisesti ja alueellisesti oikeudenmukaisesti, huomioiden yritysten kilpailukyky ja huoltovarmuus.
 - Verotulojen vakauttaminen: Tieliikenteen erillisverojen ja -tulojen (polttoaine-, ajoneuvo- ja autovero sekä ETS2-tulot) tuotto vakautetaan viimeistään vuodesta 2028 alkaen nykyiselle noin 4 miljardin euron vuositasolle. Tämä toteutetaan korottamalla ajoneuvoveroa tilapäisesti siihen saakka, että pysyvä veromalli on saatu käyttöön. Polttoaineveroa ei koroteta kansallisin päätöksin.
 - Siirtymä kohti käyttöperusteista verotusta: Laaditaan vuosina 2027–2028 tiekartta, jolla vähennetään pitkällä aikavälillä autoveron ja käyttövoimaveron merkitystä verokertymässä ja lisätään liikenteen käyttöön ja päästöihin perustuvia maksuja. Käyttöperusteinen vero voi olla esimerkiksi kilometrivero, tietulli tai aikapohjainen vero, tai jonkinlainen yhdistelmä näistä. Vero valmistellaan pitkän aikavälin ratkaisuksi polttoaineveron tuoton alentumiseen.
 - Käyttöperusteisessa verossa huomioidaan eri reunaehdot: Raskaan liikenteen osalta se korvaa nykyisiä maksuja eikä nosta kuljetusten kokonaisverorasitusta. Veroa kerätään myös ulkomaisilta ajoneuvoilta mutta ei suomalaisten ajamisesta ulkomailla. Sähköajoneuvot osallistuvat tieverkon rahoitukseen mutta siten, ettei puhtaan siirtymän houkuttelevuus heikkene. Lisäksi kaupunkiin voidaan mahdollistaa ruuhkamaksut tai tietullit, jos ne parantavat liikenteen sujuvuutta, huomioiden samalla hyötyliikenteen erityispiirteet.
 - Raskaan liikenteen kilpailukyky: Varmistetaan, ettei logistiikan kustannusrasitus nouse. Otetaan käyttöön dieselveron palautusjärjestelmä (ammattidiesel), ja hyödynnetään tieliikenteen päästökaupan (ETS2) odotettavissa olevia tuottoja kuljetusalan vähäpäästöisiin investointeihin (uuden kaluston hankintatuki, lataus- ja tankkausinfra).
 - Kannusteet päästöttömään autoiluun: Säilytetään päästöttömien ajoneuvojen nykyiset veroedut (esim. sähköautojen autoverottomuus ja siirtymäkauden ajan työsuhte-etujen huojennus). Varmistetaan, ettei uudistus heikennä puhtaaseen autokantaan siirtymisen houkuttelevuutta.
 - Verotulojen käyttö infran hyväksi: Hyödynnetään tieliikenteeltä kerättävät verotulot tieverkon kunnossapidon ja investointien vahvistamiseen osana liikennesektorin rahoitusta – näin maksajat näkevät verorahoilleen vastinetta parempina liikenneyhteyksinä.
- **Liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksessa tulee huomioida vähäpäästöisen raideliikenteen kilpailukykyyn varmistaminen ja edistäminen.**
 - Ratamaksun perusmaksuja on korotettu lähes vuosittain vuodesta 2022 lähtien. Vuodesta 2022 vuoteen 2027 perusmaksun perusosa nousee tasolle 0,2054 snt/brtkm (v. 2022: 0,1341 snt/brtkm;

nousua 53 %) ja sähkövedon osalta tasolle 0,2221 snt/brtkm (v. 2022: 0,1470 snt/brtkm; nousua +51 %).

- Komissio julkaisi 7.5.2025 tiedonannon, joka sisälsi tulkintaohjeita ratamaksujen asettamiseen liittyen. Tiedonannossa todetaan ratamaksujen muodostavan merkittävän osan liikenteenharjoittajan operatiivisista kustannuksista, vaikuttaen samalla raideliikennepalvelujen loppukäyttäjien maksamiin hintoihin sekä ympäristöystävällisen ja energiatehokkaan rautatieliikenteen kilpailukykyyn muihin liikennemuotoihin nähden.
- Esitetyt huomattavat korotukset ratamaksuihin heikentävät Suomen talouden kasvuedellytyksiä nostamalla erityisesti teollisuuden suuren kapasiteetin logistiikkakuljetusten sekä ulkomaankaupan kuljetusten kustannuksia.
- Vuosina 2024 ja 2025 sovitut liikennepolttoaineiden verojen alennukset eivät kohdistu raideliikenteeseen. Raideliikenteen osalta onkin siksi tärkeää, että raideliikenteen käyttämä kevyt polttoöljy säilyy ETS II-päästökaupan ulkopuolella, samoin on pidettävä kiinni raideliikenteen alemmasta jakeluvoitteesta rautatieliikenteen ja myös Suomen teollisuuden kilpailukykyyn turvaamiseksi.

Tieliikenteen verotulojen toteutunut kehitys ja ennuste 2015–2035



Kuvan lähde: VM

Palvelulupaus 2027: Palvelemme Suomea tänään ja huomenna

Palta tähtää eduskuntavaalitavoitteillaan siihen, että palvelualat tunnistetaan kasvun, työllisyyden ja kilpailukyvyn moottoriksi. Kun palveluyritysten toimintaedellytyksiä vahvistetaan, vahvistetaan samalla koko Suomen tulevaisuutta. Paltan Palvelulupaus 2027 kertoo, mitä Suomi huomenna saa, kun palveluihin panostetaan: enemmän kasvua, työtä ja kilpailukykyä.

Palvelut tuottavat jo yli 40 prosenttia Suomen BKT:stä, työllistävät yli miljoona ihmistä ja muodostavat yli 30 prosenttia viennistä. Suomen kannattaa valita palvelualat nykyistä vahvemmin kasvun lähteeksi.

palta.fi/palvelulupaus