

Paltan ehdotus tieliikenteen verojen ja maksujen kokonaisuudistukseksi

21.10.2026

Sisältö

1 Tausta ja lähtökohdat

2 Siirtymäkausi 2029 alkaen

3 Pysyvä veromalli

4 Veromallin vaikutukset ja esimerkkilaskelma

5 Yhteenveto

 **Liite: Laskelmien tarkemmat tulokset**

1

Tausta ja lähtökohdat

Väyläverkon korjausvelka kasvaa – kunnossapidon rahoitus on turvattava

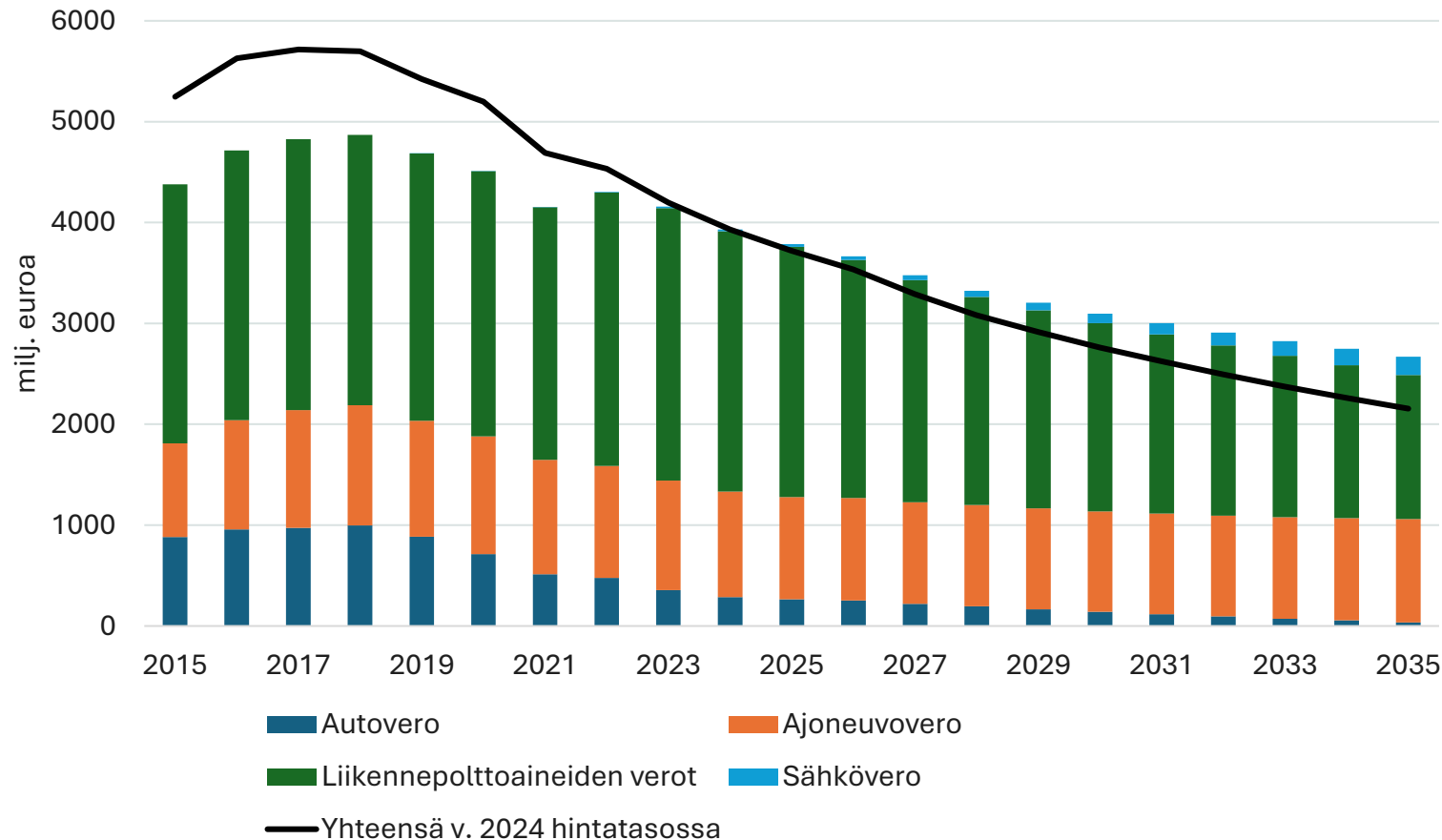
4,3 mrd. €

Väyläverkon korjausvelka tällä hetkellä (2025).

- Korjausvelka uhkaa kasvaa nykysuunnitelmien mukaisilla rahoitustasoilla vähintään 6 miljardiin euroon vuoteen 2037 mennessä.
- Väyläverkon rapautuva kunto on uhka Suomen kilpailukyvyille ja yritysten kuljetusten ennakoitavuudelle.
- Perusväylänpidon rahoitus on nostettava pysyvästi 1,8 miljardin euron tasolle jo vuodesta 2027 alkaen (1,3 mrd. €/v 2027–2029).
- Kehittämisinvestointien rahoitus on nostettava 600 miljoonaan euroon vuodessa 2029 alkaen.
- Rahoitustarpeen kattaminen edellyttää, että liikenteen verotulot kohdennetaan väyläverkkoon ja muihin liikenteen tarpeisiin.



Tieliikenteen verotulot sulavat nopeasti



Tieliikenteestä kerättiin erillisveroja vuonna 2024 noin 3,9 miljardia euroa.

Välillä 2025—2030 verotulot alenevat reaalisesti lähes miljardi euroa.

Lisäksi tieliikenteestä kerätään arvonlisäveroa ja vakuutusmaksuveroa, joita ei pääosin käsitellä tässä esityksessä (yhteismitallisuus viranomaisten kanssa).

Kuva: Paltan piirtämä kuva perustuen valtiovarainministeriön verotuloennusteen dataan.

Mistä tieliikenteen verotulojen sulaminen johtuu?

Liikenteen erillisverojen tulot alenevat 2025—2030 reaalisesti lähes miljardi euroa.

72 %

691 M€ verotulojen nimellisestä laskusta, erityisesti autokannan sähköistymisestä

- Liikennepolttoaineiden verotulot laskevat n. 614 M€
- Autoveron tulot laskevat n. 125 M€

28 %

267 M€ inflaatiosta

- Liikenteen erillisveroissa ei ole indeksikorotuksia

Ongelmat korostuvat Suomen nykyisessä taloustilanteessa

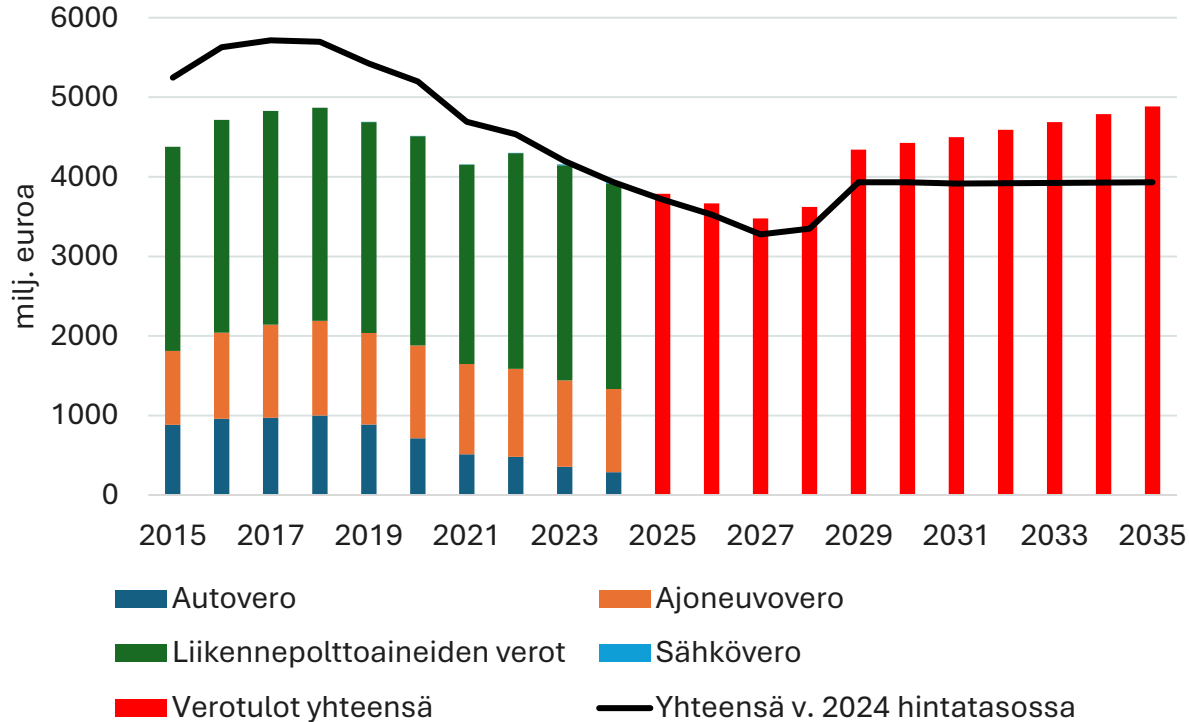
8–11 mrd. €

Velkajarrusovun mukainen sopeutustarve 2031 mennessä.

Sopeutus edellyttää oletettavasti sekä menoleikkauksia että veronkorotuksia.

Liikenteen käytön ja haittojen verotusta pidetään talouskasvulle vähemmän haitallisena kuin työn, yrittämisen ja omistamisen verotusta, vaikka myös liikenteen verotuksessa on huomioitava sen vaikutukset yritysten kustannuksiin ja kilpailukykyyn.

Tavoite: vakautetaan tieliikenteen verotulot



Huom.:

- 1) Kuvassa tulojen nousu jo 2028 johtuu valtion saamista, vuonna 2028 käynnistyvän ETS2-päästökaupan tuloista.
- 2) Nimelliset kokonaisverotulot kasvavat vuosittain 2031 alkaen (punainen palkki), jotta reaaliset tulot (musta viiva) pysyvät vakaina.

Tavoite: Vakautetaan liikenteen erillisverojen ja -maksujen kertymä vuoden 2024 tasolle (vajaa 4 mrd. €).

Vakautus toteutetaan:

1. Vuodesta 2029 alkaen.
2. Reaalisesti eli inflaation vaikutus huomioiden, sillä inflaatio korottaa väyläverkon ylläpidon kustannuksia.

Tulojen vakautusurakka on valtavan suuri ja tarkoittaa väistämättä sitä, että joiltakin liikenteen käyttäjiltä on kerättävä nykyistä enemmän veroa. Tulojen vakauttaminen on kuitenkin välttämätöntä.

Lähtökohdat (1/2)

1 Verotulot palautetaan tieliikenteelle

Tulot ohjataan tieverkon ylläpitoon ja kehittämiseen sekä muihin liikenteen tarpeisiin (esim. raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymän edistämiseen).

Maksajat näkevät verorahoilleen vastinetta parempina liikenneyhteyksinä, mikä lisää verouudistuksen hyväksyttävyyttä

2 Yrityksiä kohdellaan tasapuolisesti

Kaikilla yrityksillä on samat verotusperiaatteet yrityskoosta ja maantieteellisestä sijainnista huolimatta.

3 Uudistus on ennakoitava ja pitkäjänteinen

Huomioidaan yritysten investointisyklit ja ennakoitavuus, jotta yritykset ja kuluttajat pystyvät varautumaan muutokseen ja jotta puhtaiden käyttövoimien kilpailukykyä ei heikennetä.

- Kun pysyvä veromalli on saatu käyttöön, pidättäydytään tekemästä jatkuvia muutoksia lainsäädäntöön.

Lähtökohdat (2/2)

4

Veromalli kannustaa liikenteen käyttövoimasiirtymään ja haittojen ehkäisemiseen

- Sähköautot tuodaan verotuksen piiriin riittävin porrastuksin ja/tai siirtymäajoin.
- Jos tämä uhkaa pysäyttää sähköistymiskehityksen, ongelma estetään porrastuksia/siirtymäaikoja vahvistamalla.
- Painopiste siirtyy ajoneuvojen ostamisesta ja omistamisesta kohti käyttöä – näin haittoja hinnoitellaan ja ehkäistään.
- Käyttövoimasiirtymän edistäminen auttaa suojautumaan polttoaineiden hintariskeiltä, parantaa kuljetusten huoltovarmuutta ja edistää keskipitkällä aikavälillä kilpailukykyä.

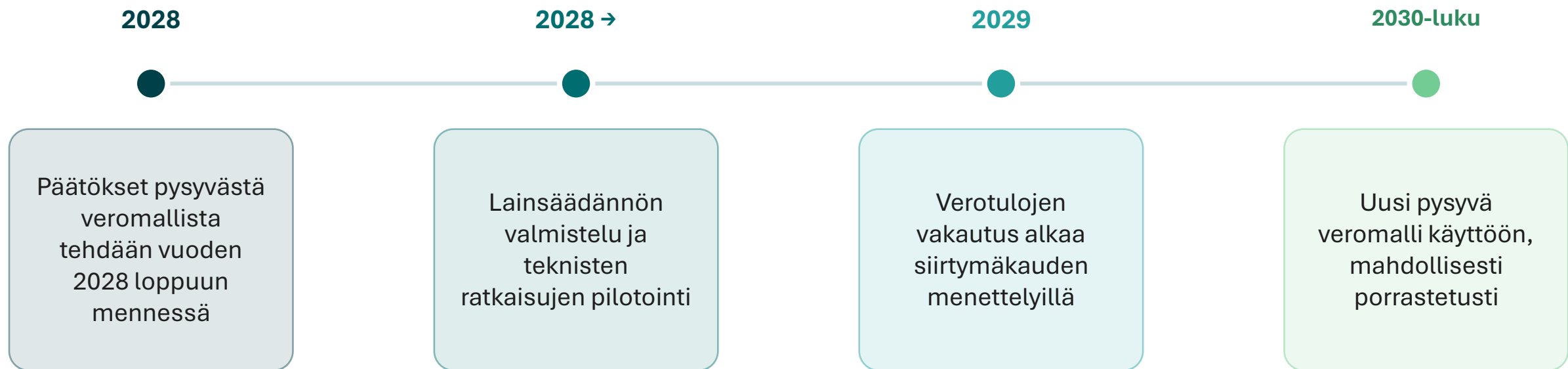
5

Raskaan liikenteen verorasitusta ei kasvateta kilpailukyvyn turvaamiseksi

- Asiakkaat odottavat laajasti ilmasto- ja ympäristötoimia, mutta 60 % liikenne- ja logistiikka-alan yrityksistä nimeää kustannukset suurimmaksi esteeksi niiden toteuttamiselle.*
- Suomen pitkät etäisyydet, syrjäinen sijainti ja talviset olosuhteet tuovat lisähaasteita.
- Raskaan liikenteen kustannuksia ei kasvateta veromuutoksella, ja samalla tuetaan siirtymää puhtaisiin käyttövoimiin.

- *Palvelualojen ilmastokatsaus 2026

Toteutuksen aikajana



Myös muu regulaatio huomioitava: ETS2 ja jakeluvelvoite korottavat polttoaineiden hintoja

1

2

3

4

5

EU:n ETS2-päästökauppa

- Käynnistyy näillä näkymin vuoden 2028 alussa
- Paltalla tiedossa olevissa, nykyistä ETS2:n rakennetta kuvaavissa analyyseissä keskiarvo päästöoikeuden hinnaksi 2031 on 101 €/tCO₂.

Rambollin 2022-selvityksen perusteella arvioidaan, että vaikutus pumppuhintoihin Suomessa on noin:

Diesel 18 snt/l + alv

Bensiini 26 snt/l + alv

Jakeluvelvoite

- Kiristyy merkittävästi vuoteen 2030 mennessä.
- Sen jälkeen velvoitetasot jäävät voimassa olevan lain mukaan vuoden 2030 tasolle.

AFRYn 2024-selvitykseen nojaten arvioidaan, että vaikutus pumppuhintoihin 2031 (vrt. 2026) on noin:

Diesel 14 snt/l + alv

Bensiini 12 snt/l + alv

Yhteensä pumppuhinnat nousisivat ETS2:n ja jakeluvelvoitteen seurauksena vuonna 2031 (vrt. 2026) noin:

- **Diesel 32 snt/l + alv,**
- **Bensiini 38 snt/l + alv**

2

Siirtymäkausi 2029 alkaen

Siirtymäkausi: korotetaan ajoneuvoveron perusveroa



1. Mitä?

Perusveroa korotetaan 2029 alkaen vuosittain sen verran, että liikenteen tulot vakiintuvat halutulle tasolle.

3. Mihin kohdistuu?

Henkilö- ja pakettiautoihin, joilta perusveroa kannetaan. Korotus kohdistuu kaikille käyttövoimille.

5. Vaikutus ilmastotavoitteisiin?

Tasainen korotus on euromääräisesti pienempi vähäpäästöisille ajoneuvoille ja kannustaa niiden käyttöön. Kustannusten kasvu voi tosin hidastaa autokannan uusiutumista.

2. Miksi?

Perusvero on olemassa oleva vero, jota voidaan korottaa nopealla aikataululla ilman erillisiä pilotteja.

4. Korotusprosentti?

Tasainen kaikissa verotaulukon kohdissa tai eriytetty verotasot.

Ammattidiesel käyttöön 2028 – ja sähköveron palautus osaksi järjestelmää



Ammattidiesel =

Dieselin veronpalautus

+

Sähköveron palautus

3,3 snt/l (esitysluonnos)

2,19 snt/kWh (Paltan esitys)

1. Mitä?

Ammattidiesel otetaan käyttöön 2028: raskaalle ammattiliikenteelle palautetaan dieselin valmisteveroa 3,3 snt/l.

3. Mihin kohdistuu?

Ammattimaiseen raskaaseen tieliikenteeseen: kuorma-autoihin ja erityisesti pitkän matkan linja-autoihin.

5. Miksi sähkö mukaan?

Tuki kohtelee käyttövoimia tasapuolisesti ja vauhdittaa raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymää. Esim. 68 t yhdistelmä saisi palautusta n. 5 900 €/v. Lähde: Paltan lausunto 11.8.2026 (VN/19384/2025).

2. Miksi?

ETS2-päästökauppa käynnistyy 2028 ja voi nostaa dieselin hintaa 15–20 snt/l. Palautus kompensoi vain pienen osan noususta.

4. Entä sähkö?

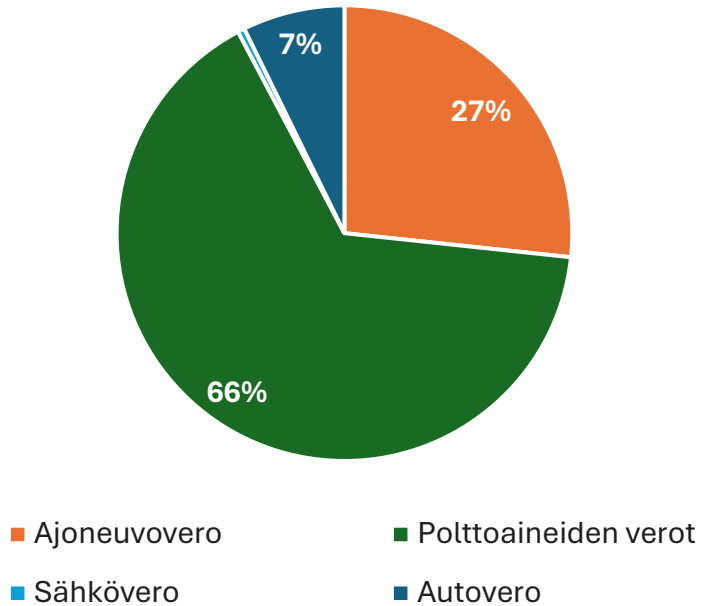
Sähköveron palautus sisällytetään ammattidiesel-järjestelmään: lataussähkön vero palautetaan EU-minimiin asti

3

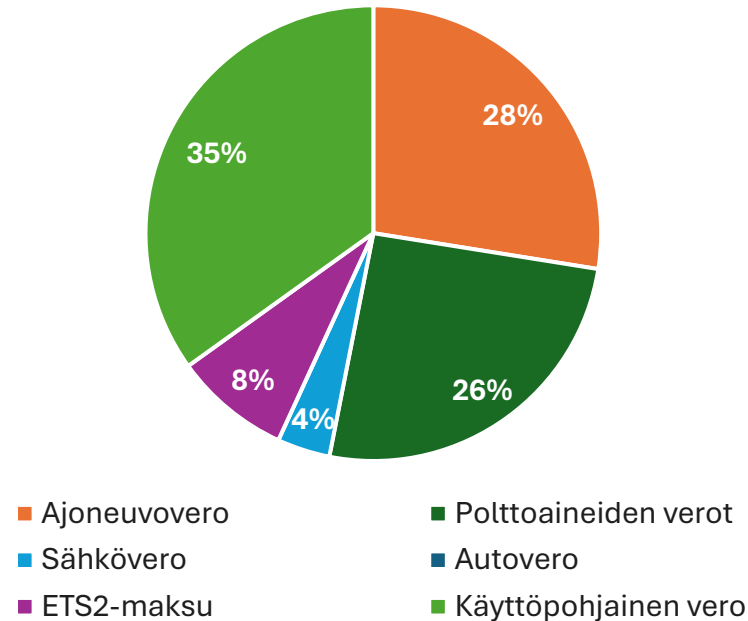
Pysyvä veromalli

Pysyvässä veromallissa tuloja kertyy valtiolle useista lähteistä

Verotulojen jakauma 2024



Verotulojen mahdollinen jakauma 2035



- **Käyttöpohjainen vero** on uusi vero, joka voi olla esimerkiksi
 - kilometrivero,
 - kamerapohjainen tietulli,
 - aikapohjainen vero (rajatuissa tapauksissa),
 - jonkinlainen yhdistelmä.
- Sitä kerätään eriytetyin verotasooin eri käyttövoimilta ja ajoneuvoluokilta.
- **Autoveron** tuotto laskee lähelle nollaa 2035 polttomootoriautojen myyntirajoitusten alkaessa.

Käyttöpohjainen vero voidaan toteuttaa eri tavoin, esim.:

A. Kilometriverso - mittarin lukema

- Perusteena oma ilmoitus
- Varmistus katsastuksen yhteydessä
- Ulkomailla ajetut kilometrit voi vähentää mobiilisovelluksella: raja-asemalla otetaan valokuva km-lukemasta
 - Vrt. peltotukien valvonta, jossa hyödynnetään jo nykyisin Ruokaviraston mobiilisovellusta ja valokuvia

B. Kilometriverso - erillinen seurantalaitte

- Mahdollistaa verotason eriyttämisen esim. alueittain
 - Perusteeksi tosiasiallinen ajopaikka, ei kotiosoite tai yrityksen viralliseen osoite (oikeudenmukaisuus).
 - Eriyttäminen ei saa kuitenkaan tehdä kuljetusten hinnoittelua kohtuuttoman raskaaksi.
- Digitaalinen toteutus on rakennettava markkinaehtoisesti ja tietosuoja edellä, hyödyntäen markkinoilla olevia teknologioita.
- Viranomaisen saamat tiedot voidaan aggregoida kattamaan vain veron määrän laskemiseen tarvittavat tiedot

C. Kilometriverso - hybridimalli

- Henkilö- ja pakettiautoille perusteena mittarilukema
- Kuorma- ja linja-autoille perusteena seurantalaitte

D. Aikapohjainen vero

- Verotaso on mahdollista eriyttää esim. ruuhka-aikojen perusteella.
- Lähtökohtaisesti EU-säännöt estävät käytön raskaalle liikenteelle TEN-T-ydinverkolla 2030 alkaen.

Nykyisiä verolajeja muutetaan samalla kun uusi käyttöpohjainen vero tuo lisäkustannuksia

AJONEUVOVERON PERUSVERO

 **+35 %***
nykytasoon verrattuna

- Mahdollistaa uuden käyttöpohjaisen veron pitämisen kohtuullisempana
- Useampi verolaji hajauttaa verouudistuksen vaikutuksia eri käyttäjäryhmille
- Keskimäärin korottaa ajoneuvoveroa noin 20 % nykytasoon verrattuna

*Lukuarvo perustuu alustavaan arvioon ja voi vielä tarkentua.

POLTTOAINEIDEN ENERGIASISÄLTÖVERON ALENNUS

 **-30 %**
nykytasoon verrattuna

- Käyttöpohjainen vero voidaan ottaa käyttöön kuorma ja linja-autoille korottamatta niiden kokonaisverotusta.
- Dieselin valmistevero laskee lähelle EU-minimiä, jolloin ammattidiesel voidaan poistaa tarpeettomana. Tämä vähentää hallinnollista taakkaa yrityksiltä ja valtiolta.
- Jos energiasisältöveron alennus osoittautuu EU-sääntöjen mukaan mahdolliseksi, tarvittaessa voidaan poistaa polttoaineiden CO2-vero.
 - CO2-veron poistolla on heikentävä vaikutus uusiutuvien polttoaineiden kilpailukykyyn. Kokonaisuutena regulaation odotetaan kuitenkin korottavan bensiinin ja dieselin pumppuhintoja ja parantavan uusiutuvien kilpailukykyä.

Käyttöpohjainen vero täydentää verokertymää

1

Henkilö- ja pakettiautot

- Käyttöpohjaista veroa kerätään enemmän kuin mitä polttoaineveroja alennetaan.
- Näin käyttöpohjainen vero auttaa vakauttamaan verotuloja.

2

Kuorma- ja linja-autot

- Käyttöpohjainen vero on pienempi kuin polttoaineverojen alennus. Tämä hillitsee osittain kustannusten nousua, mitä ETS2-päästökauppa ja jakeluvelvoite aiheuttavat.
- Sähkö-, kaasu- ja vetyajoneuvojen verotaso alennetaan EU-sääntöjen salliman enimmäismäärän verran dieseliin nähden puhtaan siirtymän edistämiseksi.
- Ulkomaiset rekat ja linja-autot on helpompi panna verolle.

3

Rajat ylittävä liikenne

- Rajat ylittävä matkailu huomioidaan verossa.
- Ulkomailta Suomeen saapuvat ajoneuvot voivat maksaa veron esim. mobiilisovelluksella tai raja-asemalta vuokrattavalla laitteella.
- Raskaan liikenteen osalta tukeudutaan Euroopan tietullijärjestelmien (EETS) kanssa yhteensopiviin laitteisiin.
- Suomalaisilta ajoneuvoilta ei peritä veroa ulkomailla ajamisesta.

Verotulot säilyvät vakaina automaattisesti

LÄHTÖKOHTA: Verotulojen täytyy säilyä kohtuullisen vakaina automaattisesti ja ennustettavasti – ilman lainsäädännön jatkuvia muutoksia.

1 Käyttövoimasiirtymän osalta

- Sähkökäyttöisiä henkilöautoja verotetaan nykyistä enemmän ja niille asetetaan polttomoottoriautoja korkeampi käyttöpohjainen vero. Tämä on perusteltua, sillä niiltä ei kerätä polttoaineveroa ja sähkövero suhteessa ajokilometreihin on pieni.
- Jos tämä uhkaa pysäyttää sähköistymiskehityksen, ongelma estetään porrastuksia/siirtymäaikoja vahvistamalla.

Vaihtoehto: sähköistymisasteeseen sidottu indeksikorotus – ei suositella ennakoitavuuden puutteen vuoksi.

2 Kustannustason nousun osalta

- Otetaan käyttöön kustannusindeksiin sidottu indeksikorotus soveltuville verolajeille:

Ajoneuvovero

Polttoaineverot

Käyttöpohjainen vero

Sähköautojen halpeneminen mahdollistaa aikanaan niiden verotuksen kiristämisen



Keskihinta kääntyi laskuun 2025

–50 %

hintapreemiossa
polttomootoriautoihin nähden
Euroopan päämarkkinoilla 2024
(34 %) → 2025 (17 %)²

–23 %

keskihinnassa olisi ollut
mahdollinen Euroopassa
2020—2025, jos myynti ei olisi
painottunut suurempiin
ajoneuvoihin ja akkuihin¹

Hintojen odotetaan laskevan edelleen

–33 %

akkupakettien hinnassa
Euroopassa 2025—2034²

–15–22 %

sähköautojen hinnassa
Euroopassa 2025—2030¹

Jos hankintahinnat laskevat liian hitaasti, sähköistymisen jatkuminen varmistetaan siirtymäajoilla tai porrastuksilla.

Lähteet: 1) Transport & Environment EV Progress Report - 2026, 2) BloombergNEF Electric Vehicle Outlook 2026

Edelläkävijöiden asema on turvattava

Tunnistettu haaste

Ongelma

Jo ennen veromuutosta hankittujen puhtaiden ajoneuvojen kustannusetu jää investointilaskelmissa arvioitua pienemmäksi.

Merkitys

Ongelma on sitä pienempi, mitä enemmän jakeluvelvoite ja ETS2 korottavat dieselin ja bensiinin pumppuhintoja.

Mahdollisia keinoja varautua

Riittävä siirtymäaika

Pysyvän mallin käyttöönotto ja verotasot ovat tiedossa hyvissä ajoin ennalta.

Sähköveron palautus

Lataussähkön sähkövero palautetaan raskaalle liikenteelle EU-minimiin asti. Ks. lisätietoja ammattidiesel-sivulta luvusta 2 (Siirtymäkausi 2029 alkaen).

Tavoitteena ennakoitavuus: verouudistus ei saa heikentää jo tehtyjen vähäpäästöisten investointien kannattavuutta – tarvittaessa varaudutaan edellä kuvatuin tai muilla keinoin.

4

Veromallin vaikutuksia ja havainnollistava esimerkkilaskelma

Laskelmat sisältävät lukuisia oletuksia, jotka on tehty ilmiöiden havainnollistamiseksi ja vaikutusten konkretisoimiseksi. Nämä oletukset vaatisivat tarkempaa analyysia ja eivät siksi välttämättä edusta Paltan kantaa.

Vaikutusarvioiden rajoitteet: havainnollistus ilmiötasolla

1

Mitä havainnollistetaan

Laskelmissa ja vaikutusarvioissa havainnollistetaan seuraavia ilmiöitä:

- Ajoneuvoveron korotus siirtymäkaudella
- Pysyvän veromallin käyttöönotto
- Verotulojen kehitys pysyvässä veromallissa
- Ajoneuvokohtaiset vaikutukset

2

Aikarajaus

Paltan nykyisillä laskentatyökaluilla voidaan laskea vain vuoteen 2035 asti, johon lähtötietona käytettävä VM:n arvio liikenteen verotuloista ulottuu. Tämän seurauksena:

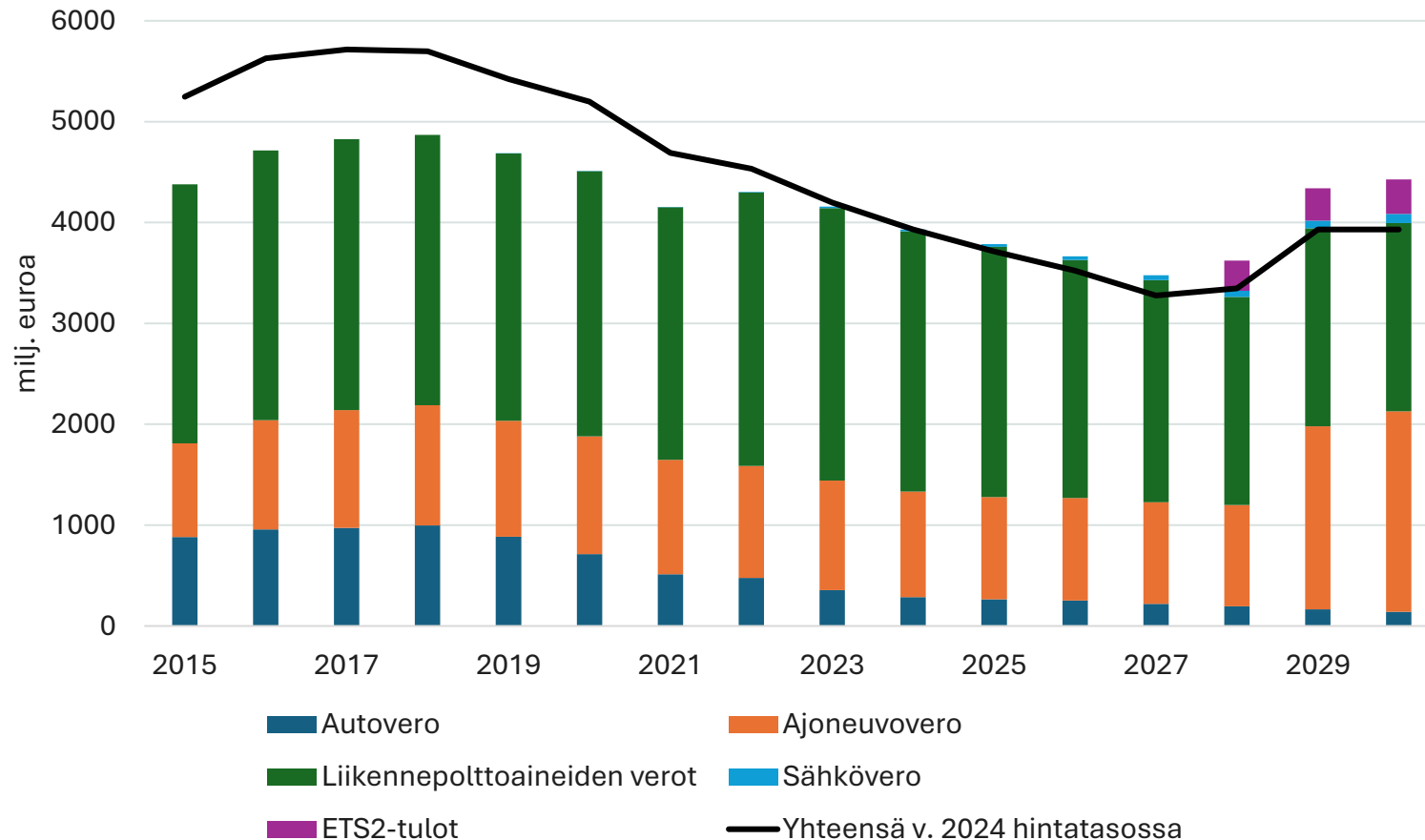
- Kaikki tarkasteltavat ilmiöt halutaan saada näkyviin vuoteen 2035 mennessä
- Laskelmissa pysyvä veromalli otetaan käyttöön 2031 ilman siirtymäkautta
- Todellisuudessa käyttöönotto venynee pidemmälle, ja se voi olla tarpeen toteuttaa useamman vuoden porrastuksella

3

Lähtötiedot ja rajaukset

- Käyttöpohjaisen veron laskelmat perustuvat VTT:n laatimaan liikenteen perusennusteeseen 2024
- Laskelmissa ei huomioida dynaamisia vaikutuksia, eli veromuutokset eivät vaikuta eri käyttövoimien ja suoritteiden määriin
- Polttoaineveron alennus on laskettu perustuen CO2-veron poistoon laskelman yksinkertaistamiseksi ja siksi, että ensisijaisen vaihtoehdon (energiasisältöveron alennuksen) toteutettavuus on epäselvä.

Siirtymäkausi: ajoneuvoveron merkitys valtiolle korostuu



Vuonna 2030 ajoneuvoveron tuotto on nykytilanteeseen (2026) verrattuna

- 96 % korkeampi nimellishinnoin,
- 77 % korkeampi vuoden 2024 hintatasossa.

Siirtymäkausi: ajoneuvoveron kustannukset kasvavat

- Jotta ajoneuvoveron tuotto saavuttaa tulojen vakauttamiseen vaadittavan tason, perusveron tuoton on vuonna 2030 oltava 171 % korkeampi kuin nykyistä verorakennetta kuvaavassa skenaariossa.
- Laskelmien yksinkertaisuuden vuoksi oletetaan, että verotaulukon kaikkia tasoja korotetaan tasaisesti 171 %.

Ajoneuvoveron suuruusluokka-arvioita vuonna 2030 tarkasteltuna vuoden 2024 hintatasossa (€/v).

Ajoneuvo	Käyttövoima	Esimerkkiauto	Ajoneuvoveron perusvero		Käyttövoimavero		Ajoneuvovero yhteensä	
			2026	2030	2026	2030	2026	2030
Pieni henkilöauto	Bensiini / itselataava hybrid	Fiat 600 Hybrid	106	265	–	–	106	265
Pieni henkilöauto	Sähkö	Fiat 600e	164	411	140	130	305	541
Perheauto	Diesel	Skoda Octavia	111	277	386	357	497	634
Perheauto	Sähkö	Skoda Enyaq	164	411	173	160	337	571
Pakettiauto	Diesel	Ford Transit Custom	330	825	104	96	433	921
Pakettiauto	Sähkö	Ford e-Transit Custom	164	411	104	96	268	507



Pysyvä malli: käyttöpohjaisen veron mahdollisia tasoja

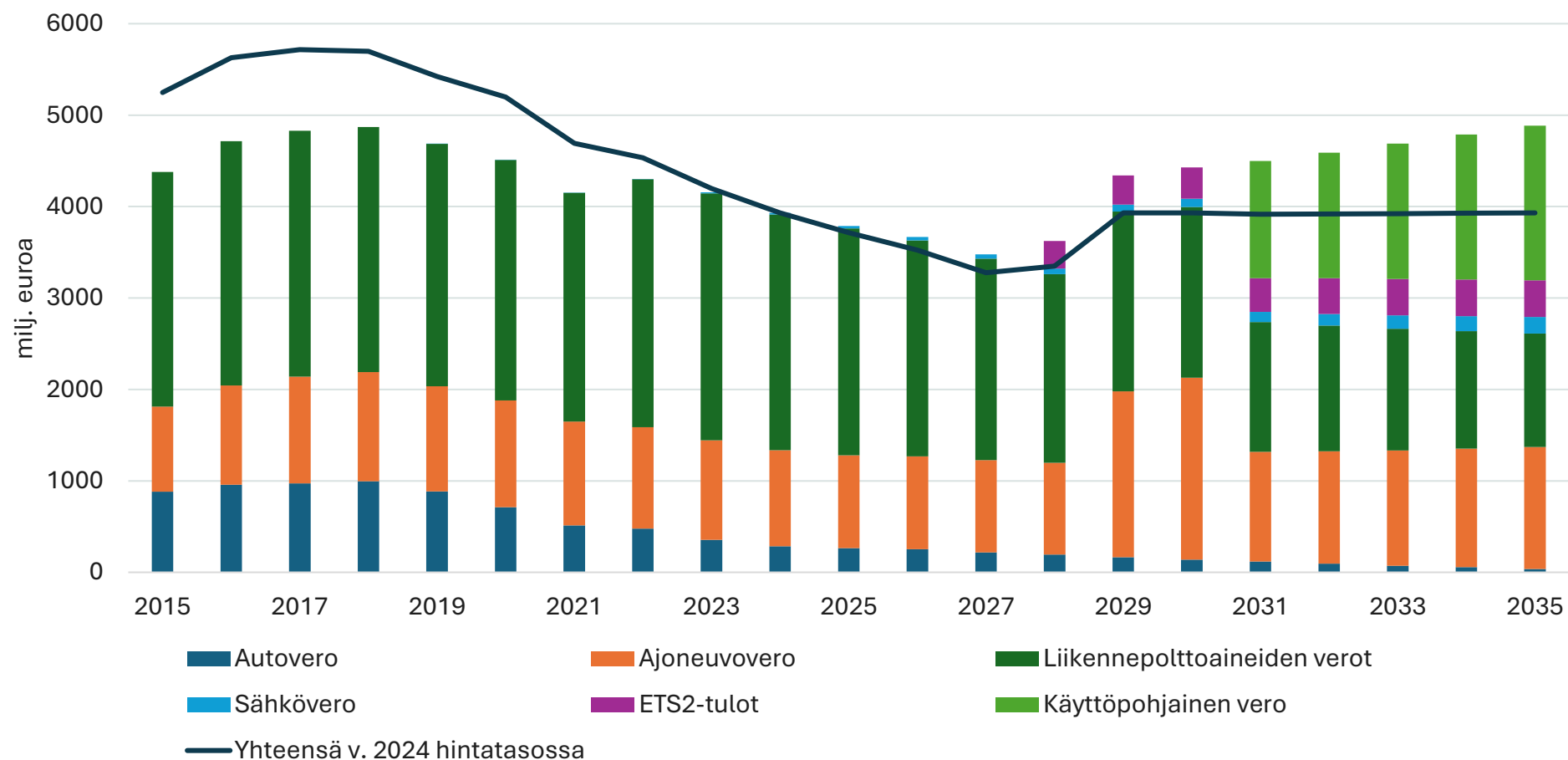
- Jos käyttöpohjainen vero toteutetaan kilometriverona:
 - Verotulot saadaan vakautettua, kun verotasot valitaan esimerkiksi alla olevan taulukon mukaisesti. Tasot on määritettävä vielä tarkemmin.
 - Vuoden 2031 jälkeen verotasoja korotetaan indeksin mukaisesti.
- Toimintaympäristön vaikutus:
 - Jos liikenteen sähköistyminen uhkaa pysähtyä, tulee porrastuksia/siirtymäaikoja vahvistaa.
 - Jos yleistä sähköveroa korotetaan, tulee käyttöpohjaista veroa vastaavasti alentaa.

Kilometriveron mahdolliset keskimääräiset tasot 2031 (nimellisin hinnoin).

snt/km	Bensiini ja diesel	Täyssähkö ja vety	Ladattava hybridi	Kaasu
Henkilöautot	1,70	3,70	2,70	1,70
Pakettiautot	1,70	1,70	1,70	1,70
Moottoripyörät, mopot ja nelipyöräiset	1,70	3,70		
Kuorma-autot	3,50	0,88		3,50*
Linja-autot	3,50	0,88		

*Kaasukäyttöisten kuorma-autojen verotasoa on alennettava EU-lainsäädännön sallima enimmäismäärä. Laskelmissa alennusta ei ole huomioitu yksinkertaisuuden vuoksi.

Esimerkkilaskelmassa Paltan veromalli vakauttaa liikenteen verotulot



Pysyvä malli: Sähköauton vero- ja energiakulut säilyvät matalampina



Vuotuiset kulut liikenteen erillisveroista, alv:sta ja energiasta (€/vuosi vuoden 2024 hintatasossa)

Ajoneuvoluokka	Käyttövoima	Vuotuiset verot ilman ALV:a		Energian veroton kustannus		ALV		Vuotuiset verot ja energia yhteensä	
		Nykytaso	2031	Nykytaso	2031	Nykytaso	2031	Nykytaso	2031
Perheauto (Esim. Skoda Octavia / Enyaq)	Diesel	798	902	602	749	230	241	1 631	1 892
	Sähkö	388	886	298	270	89	81	775	1 237

Oletukset ja huomiot:

- Vuotuinen ajosuorite 15 000 km.
- Luvut eivät sisällä kertaluonteista autoveroa, vakuutusmaksuveroa, ajoneuvon arvonalenemaa eivätkä muita liikkumisen kustannuksia (huollot, vakuutukset yms.) tai niistä kannettavaa arvonnalisäveroa.
- Energian hintana käytetään 36 kk keskiarvoa 7/2023-6/2026. Vuoteen 2031 mennessä jakeluvélvoite ja ETS2-päästökauppa tuovat lisäkustannuksia, mikä näkyy taulukossa dieselin kallistumisen kautta. Muutoin energian hinnan oletetaan säilyvän vakiona.
- Tarkempia tuloksia ja useampia ajoneuvoluokkia esitetään liitteessä.



Pysyvä malli: Veronkevennys kompensoi osin dieselkuljetusten kustannusnousua



Vuotuiset kulut liikenteen erillisveroista, alv:sta ja energiasta (€/vuosi vuoden 2024 hintatasossa)

Ajoneuvoluokka	Käyttövoima	Verot ilman alv:tä		Energian veroton kustannus		ALV		Verot ja energia yhteensä	
		Nykytaso	2031	Nykytaso	2031	Nykytaso	2031	Nykytaso	2031
Täysperävaunuyhdistelmä (76 t)	Diesel	49 759	38 182	86 176	109 576	–	–	135 935	147 758
	Sähkö	10 798	11 082	41 620	37 697	–	–	52 418	48 779

Myös jakelukuorma-autojen ja linja-autojen vaikutukset ovat samankaltaiset, joskin polttoaineveron kevennys kompensoi pienemmän osuuden dieselkulujen noususta.

Oletukset ja huomiot:

- Vuotuinen ajosuorite 170 000 km.
- Luvut eivät sisällä vakuutusmaksuveroa, ajoneuvon arvonalenemaa eivätkä muita liikkumisen kustannuksia (huollot, vakuutukset yms.). Arvonlisävero oletetaan yrityksillä kauttaaltaan nollaksi.
- Energian hintana käytetään 36 kk keskiarvoa 7/2023-6/2026. Vuoteen 2031 mennessä jakeluvetoite ja ETS2-päästökauppa tuovat lisäkustannuksia, mikä näkyy taulukossa dieselin kallistumisen kautta. Muutoin energian hinnan oletetaan säilyvän vakiona.
- Tarkempia tuloksia ja useampia ajoneuvoluokkia esitetään liitteessä.

Sosiaalinen ja alueellinen oikeudenmukaisuus

1

Siirtymäkausi: perusveron korotus

- Vakioprosentin korotus kasvattaa euromääräistä vaikutusta CO2-arvon myötä.
 - Vaikutus suurempi kun ajoneuvo on vanhempi (matalammat tulotason kotitaloudet) ja suurempi (korkeampi tulotaso).
- Haja-asutusalueille ja maaseudulle sekä hyötyjä että haittoja:
 - Hyöty: suuremmat ajokilometrit eivät vaikuta veronkorotukseen.
 - Haitta: kahden ajoneuvon omistaminen on yleisempää.

2

Pysyvä veromalli

- Suurimmat lisäkustannukset kohdistuvat sähköautoille.
 - Ne painottuvat varsinkin alkuvaiheessa korkeamman tulotason kuluttajille.
- Käyttöön perustuvan verotuksen ja perusveron korotuksen yhdistelmä tasapainottaa vaikutuksia eri käyttäjäryhmille.

3

Keinot lisätä oikeudenmukaisuutta

Tarvittaessa oikeudenmukaisuutta voi edelleen lisätä:

- Eriyttämällä verotasoja tässä esitettyä enemmän
- Yleisen sosiaaliturvan kautta

Vaikutukset yrityksille: verotuksen keventäminen kompensoi osan raskaan liikenteen muista lisäkustannuksista



1

Kuorma- ja linja-autot

- ETS2 ja jakeluvelvoite kasvattavat merkittävästi dieselkäyttöisten kuorma- ja linja-autojen kustannuksia.
- Verotus puolestaan kevenee, mikä kompensoi osan ETS2:n ja jakeluvelvoitteen tuomasta kustannusnoususta.
- Päästöttömien ajoneuvojen käyttöpohjaista veroa alennetaan EU-lainsäädännön sallima maksimimäärä, mikä edistää raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymää.

2

Henkilö- ja pakettiautot

- Ajoneuvoveron perusveron korotus ja käyttöpohjainen vero lisäävät kustannuksia merkittävästi.
 - Vaikutus on suurin täyssähköisillä ajoneuvoilla.
- Verojen, ETS2:n ja jakeluvelvoitteen kokonaiskustannukset säilyvät sähköajoneuvoilla pienempinä kuin bensiini- ja dieselajoneuvoilla.
 - Kannustaa siirtymään puhtaisiin käyttövoimiin.

5

Yhteenveto

Vaikutus verolajeittain

Autovero

- Laskee asteittain lähelle nollaa vuonna 2035 polttomoottoriautojen myyntirajoitusten astuessa voimaan.

Ajoneuvovero

- Suuri rooli siirtymävaiheessa.
- Sen jälkeen perusveroon 35 % korotus nykytasoon nähden.
- CO₂-päästöt / massa säilyvät ohjaavina elementteinä.

Polttoaineverot

- Merkitys vähenee käyttövoimasiirtymän myötä.
- Alennetaan energiasisältöveroa 30 %.

EU:n ETS2-päästökauppa

- Kasvattaa merkittävästi bensiini- ja dieselkäyttöisten ajoneuvojen kustannuksia.

Käyttöpohjainen vero

- Tärkein yksittäinen verolaji verotulojen kertymässä.

Sähkövero

- Pieni joskin kasvava vaikutus verotuloihin.

Kaupunkien ruuhkamaksut tai tietullit

- Mahdollisesti harkittavia, jos parantavat liikenteen sujuvuutta.
- Lisäävät kuntien mutta ei valtion verotuloja.
- Kuljetusalan erikoispiirteet huomioitava.

Tärkeimmät verouudistuksesta tarvittavat päätökset

1

Liikenteen verotulot on käytettävä tieverkon ylläpitoon ja kehittämiseen sekä muihin liikenteen tarpeisiin, mikä lisää verouudistuksen hyväksyttävyyttä.

2

Pysyvän veromallin käyttöönotto on hidasta, ja tulot on vakautettava jo 2029 alkaen korottamalla ajoneuvoveron perusveroa.

3

Verotuksen painopistettä on siirrettävä ajoneuvon ostamisesta ja omistamisesta kohti käyttöä.

4

Sekä sähköautojen korkeampi verotus että indeksikorotukset on aikanaan otettava käyttöön verotulojen vakauttamiseksi.

5

Raskaan liikenteen ja elinkeinoelämän kilpailukyky on turvattava.

Olemme käytettävissäsi



Petri Laitinen
Liikenne- ja logistiikkajohtaja
040 588 1071
Petri.Laitinen@palta.fi



Mikko Paloneva
Asiantuntija, ilmastopolitiikka ja kestävä kasvu
045 102 0160
Mikko.Paloneva@palta.fi
(veromallin vaikutukset, laskelmat ja tekniset yksityiskohdat)

Liite: Laskelmien tarkemmat tulokset

Pysyvä malli: verouudistuksen vaikutukset on arvioitava yhdessä muun regulaation kanssa

Vuotuiset kulut liikenteen erillisveroista, alv:sta ja energiasta (€/vuosi vuoden 2024 hintatasossa). Luvut eivät sisällä kertaluonteista autoveroa, vakuutusmaksuveroa, ajoneuvon arvonalenemaa eivätkä muita liikkumisen kustannuksia (huollot, vakuutukset yms.) tai niistä kannettavaa arvonlisäveroa.

Ajoneuvoluokka	Käyttövoima	Esim. / Lisätiedot	Verot ilman alv:tä		Energian veroton kustannus		ALV		Verot ja energia yhteensä	
			Nykytaso	2031	Nykytaso	2031	Nykytaso	2031	Nykytaso	2031
Pieni henkilöauto	Bensiini / itselataava hybrid	Fiat 600 Hybrid	570	681	515	739	250	273	1 334	1 693
	Sähkö	Fiat 600e	351	858	304	276	91	82	746	1 215
Perheauto	Diesel	Skoda Octavia	798	902	602	749	230	241	1 631	1 892
	Sähkö	Skoda Enyaq	388	886	298	270	89	81	775	1 237
Pakettiauto	Diesel	3,2 t kokonaismassa, 25 000 km vuodessa	1 403	1 494	1 897	2 375	–	–	3 301	3 870
	Sähkö		408	791	560	507	–	–	967	1 298
Jakelukuorma-auto	Diesel	18t kokonaismassa, 55 000 km vuodessa	6 803	6 211	11 617	15 370	–	–	18 420	21 581
	Sähkö		1 879	2 123	5 417	4 906	–	–	7 296	7 029
Täysperävaunu-yhdistelmä	Diesel	76 t kokonaismassa, 170 000 km vuodessa	49 759	38 182	86 176	109 576	–	–	135 935	147 758
	Sähkö		10 798	11 082	41 620	37 697	–	–	52 418	48 779

Linja-autot: tehtyjen laskelmien perusteella vaikutukset ovat jakelukuorma-autojen kanssa samankaltaiset, joskin polttoaineveronkevennys kompensoi suuremman osan dieselkulujen noususta.

Pysyvä malli: käyttöpohjainen vero ja polttoaineveron alennus ovat suurimmat muutokset

Verotuksen ajoneuvokohtaisia kustannuksia vuoden 2024 hintatasossa (€). Luvut eivät sisällä arvonlisäveroa.

Ajoneuvoluokka	Käyttövoima	Esim. / Lisätiedot	Ajoneuvovero		Polttoainevero		Sähkövero		Käyttöpohjainen vero (km-vero)		Verot yhteensä ilman alv:a	
			Nykytaso	2031	Nykytaso	2031	Nykytaso	2031	Nykytaso	2031	Nykytaso	2031
Pieni henkilöauto	Bensiini / itselataava hybrid	Fiat 600 Hybrid	106	129	464	330	–	–		222	570	681
	Sähkö	Fiat 600e	305	328	–	–	46	46		483	351	858
Perheauto	Diesel	Skoda Octavia	497	485	301	195	–	–		222	798	902
	Sähkö	Skoda Enyaq	337	358	–	–	50	46		483	388	886
Pakettiauto	Diesel	3,2 t kokonaismassa, 25 000 km vuodessa	433	497	970	627	–	–		370	1 403	1 494
	Sähkö		268	295	–	–	140	127		370	408	791
Jakelukuorma-auto	Diesel	18t kokonaismassa, 55 000 km vuodessa	527	477	6 276	4 058	–	–		1 676	6 803	6 211
	Sähkö		527	477	–	–	1 352	1 225		421	1 879	2 123
Täysperävaunu-yhdistelmä	Diesel	76 t kokonaismassa, 170 000 km vuodessa	3 200	2 898	46 559	30 104	–	–		5 180	49 759	38 182
	Sähkö		3 200	2 898	–	–	7 598	6 882		1 302	10 798	11 082

palta