



Tieliikenteen päästöjen hinnoittelu



Sisällys

Tieliikenteen päästöjen hinnoittelu	2
1. Liikenteen hinnoittelu	2
1.1 Liikenteen verorakenne ja päästöohjaus.....	2
1.2 Hinnoittelu eri sektoreiden ja maiden välillä	6
2. Liikenteen lisähinnoitteluun laajasti painetta	8
2.1 EU:n päästövähennystavoitteet	8
2.2 Liikenteen verotuksen uudistamista selvittänyt työryhmä.....	10
2.3 EU:n päästökauppaehdotus ja energiaverodirektiivin muutokset	10
2.4 Fiskaalinen näkökulma	11
3. Päästökauppa ohjauskeinona	12
3.1 Päästökaupan toimintaperiaatteet	12
3.2 Päästökauppajärjestelmä tieliikenteessä	13
3.3 Järjestelmän mahdolliset haasteet suomalaisille yrityksille	14
4. SY:n vaatimukset liikenteen päästöjen hinnoitteluun	16

Suomen Yrittäjät: Tieliikenteen päästöjen hinnoittelu

Tekijät **Sampo Seppänen**
ekonomisti
050-3407716
sampo.seppanen@yrittajat.fi

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

Tieliikenteen päästöjen hinnoittelu

1. Liikenteen hinnoittelu

1.1 Liikenteen verorakenne ja päästöohjaus

Liikenteen energiaverojärjestelmä on monimutkainen kokonaisuus ja sen keskeiset elementit ovat autovero, ajoneuvovero ja polttoainevero.

- Ajoneuvovero ja autovero määräytyy porrastetusti hiilidioksidipäästöjen perusteella.
- Polttoaineverotus bensiinissä ja dieselöljyssä määritellään energiasisällön, hiilidioksidipäästöjen ja lähipäästöjen perusteella.

Liikenteestä kertyvät verotulot ovat merkittäviä valtiontalouden kannalta.

Vuonna 2019 verokertymä oli¹:

- Autovero 892 Me
- Ajoneuvovero 1 150 Me
- Liikenteen polttoainevero 2 635 Me

Lisäksi uusien ajoneuvojen ja polttoaineiden arvonnlisäverotuksesta kerätään 2 095 Me, jolloin liikenteestä kerättävien verojen kokonaissumma on yhteensä 6 772 Me². Summa on 14 prosenttia valtionverokertymästä ja 7 prosenttia koko julkisyhteisöjen verokertymästä³.

Polttoaineiden verotus

Liikenteessä käytettäviä nestemäisiä polttoaineita on laaja kirjo. Liikennepolttoaineiden verotus määräytyy energiasisällön, hiilidioksidipäästöjen ja lähipäästöjen perusteella. Dieselöljyn energiasisältövero on kuitenkin kevennetty energiasisältöveron osalta. Dieselöljyn ominaisuuksien perusteella sen verotus tulisi olla 25,95 senttiä litralta nykyistä verotasoa korkeampi. Normaalia alemman verotason tavoitteena on alentaa hyötyliikenteen (kuorma-autot, bussit, pakettiautot) polttoainekustannuksia. Dieselöljyn kevyempi verotus on yleinen käytäntö Euroopassa.

Henkilöautoissa dieselöljyn alhaisempaa verotasoa suhteessa bensiiniin kompensoidaan dieselkäyttöisten autojen käyttövoimaverolla.

¹ Autoalan tiedostuskeskus

² Lukuun ei ole sisällytetty veroja liikenne- ja autovakuutusmaksuista ja arvonnlisäveroja ajoneuvojen osista sekä huolto- ja korjaustöistä.

³ Tilastokeskus (2020)

Tällä hetkellä verotasot ilman arvonlisäveroa ovat seuraavat⁴:

- Dieselin polttoainevero: 59,48 snt. / litra
- Bensiinin polttoainevero 75,96 snt. / litra

Bensiinin ja dieselin verotasojen erotus ilman alv:tä: 16,48 snt. / litra

Myös lähipäästöt vaikuttavat verotasiin. Esimerkiksi lähipäästöiltään vähäisempi parafiininen diesel, jota oli vuonna 2019 noin 77 prosenttia kaikesta dieselin ja sitä korvaavien biopolttoaineiden yhteismäärästä, on kevyemmin verotettua. Hallitus on kuitenkin päättänyt poistaa kyseisen veroedun tämän hallituskauden aikana asteittain kolmessa eri vaiheessa⁵.

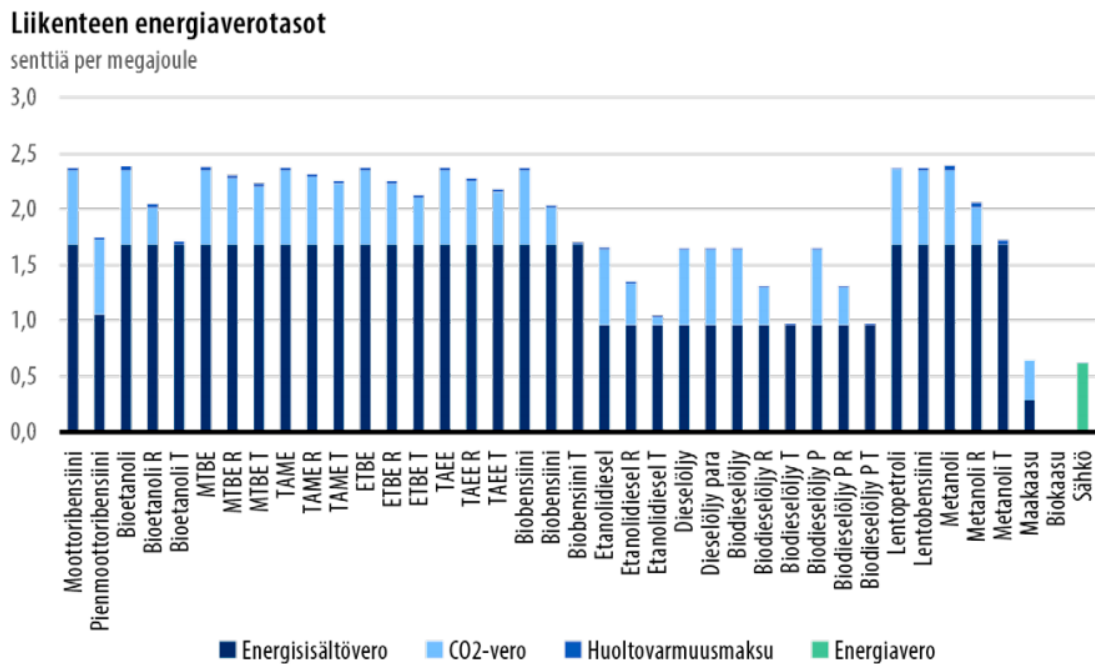
Sataprocenttisen kehittyneen biodieselin osalta kannetaan energiaverodirektiivin mukaista vähimmäistasoa, eli 33 senttiä litralta. Biopolttoaineiden jakeluvaiheen myötä tehtävässä sekoitteessa eräiden biopolttoaineiden verotaso voi olla tätä lievempi, mutta se asettuu samalle minimiverotasolle parafiinisen dieselin verotuen lakkauttamisen myötä.

Verojärjestelmäämme ei voida kutsua teknologianeutraaliksi verotuksen käyttövoimien suhteen. Fossiilisten polttoaineiden ja nestemäisten biopolttoaineiden lisäksi tieliikenteessä käytetään käyttövoimina muun muassa sähköä ja kaasua. Biokaasu on tällä hetkellä verotonta, mutta tulee verotuksen piiriin, kun biokaasu sisällytetään jakeluvaiheen piiriin.

Kaasun (mukaan lukien biokaasu) ja sähkön verotasot poikkeavat selvästi muiden liikenteessä käytettyjen polttoaineiden verotasoista ja verotus on selvästi muita liikenteen poltonesteitä alhaisemmalla tasolla. Eroa kompensoidaan verotuksessa henkilöautojen osalta osittain käyttövoimaverolla. Sähkölle tai kaasulle ei ole määritelty erikseen liikennekäytön verotaso, vaan ne määräytyvät vastaavasti myös muissa käyttökohteissa. Sähkön osalta on vaikea tehdä useampi verotaso esimerkiksi kotitalouksille, koska veronkannossa on haastava määrittellä, mihin kohteisiin sähköä on käytetty.

⁴ Verohallinto: Nestemäisten polttoaineiden verotaulukko 2021

⁵ HE 144/2020: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Kuva 1, Liikenteessä käytettyjen polttoaineiden verotasoja.⁶

Lähde: VM, Energiaverotuksen uudistamista selvittävän työryhmän raportti

EU:n energiaverodirektiivi asettaa liikenteen polttoaineille miniverotavat. Moottoribensiinin vähimmäisvero on 35,9 s/l ja dieselöljyn 33 s/l. Suomessa nestemäisten fossiilisten liikenteen polttoaineiden verotavat ovat huomattavasti tätä korkeammat. Vähimmäisverotavat koskevat myös 100 % myytäviä biopolttoaineita. Direktiivi mahdollistaa ammattiliikenteessä käytettävän dieselpolttoaineen verokannan eriyttämisen. Tämä mahdollistaa dieselin verotuksen kompensoinnin veronpalautuksella vähintään 7,5 tonnin kuorma- ja linja-autoille.

Ajoneuvovero

Henkilöautoista ajoneuvoveroa kerätään perusverona sekä käyttövoimaverona autoille, jota käytetään muulla voimalla tai polttoaineella kuin moottoribensiinillä.

Ajoneuvovero voi muodostua seuraavasti⁷:

- perusvero (esim. bensiinikäyttöinen henkilöauto)
- käyttövoimavero (esim. dieselikäyttöinen kuorma-auto)
- perusvero + käyttövoimavero (esim. dieselikäyttöinen henkilöauto)

⁶ Valtiovarainministeriön julkaisu (2021), Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän loppuraportti

⁷ Traficom, ajoneuvoveron rakenne ja määrä

Ajoneuvovero määräytyy lähtökohtaisesti auton hiilidioksidipäästöjen (CO₂) mukaisesti. Henkilöautojen käyttövoimaveroa maksetaan massaan perustuen tietty summa päivässä.

Käyttövoimaveron peritään muun muassa diesel-, sähkö ja kaasukäyttöisiltä henkilöautoilta. Käyttövoimaveron tarkoitus on tasata eroja polttoaineeverossa, ei polttoaineiden hintatasossa. Myös kuorma-autoilta peritään käyttövoimaveron.

Myös paketti-, matkailu- tai kaksikäyttöautojen ajoneuvovero sisältää perusveron sekä mahdollisen käyttövoimaveron. Kuorma-autoilta kannetaan ajoneuvoveron osalta vain käyttövoimaveron ja mahdollista vetolaitelisiä.

Autovero⁸

Autovero kerätään kertaluonteisesti uudesta tai käytettynä maahantuotavasta henkilö- ja pakettiautoista, moottoripyöristä ja eräistä muista kolmi- ja nelipyöräisistä ajoneuvoista, kun ne rekisteröidään tai otetaan käyttöön Suomessa ensimmäistä kertaa.

Uuden ajoneuvon autoveron määrä perustuu veroprosenttiin ja yleiseen vähittäismyyntihintaan. Veroprosentti määräytyy hiilidioksidipäästöjen perusteella. Se on alimmillaan 2,7 prosenttia ja korkeimmillaan 50 prosenttia auton verotusarvosta, joka on auton yleinen arvonlisäveron sisältävä vähittäismyyntiarvo. Hallitus päätti syyskuussa 2021 poistaa sähköautoilta autoveron ja vastaavasti nostaa sähköautojen ajoneuvoveron.

Maahantuodun ajoneuvon veroprosentti määräytyy käytännössä sen vuoden autoveron mukaan, milloin auto on otettu käyttöön ensimmäistä kertaa.

Jos auton ominaishiilidioksidipäästö tietoa ei ole, määräytyy veroprosentti auton kokonaismassaa ja käyttövoimaa vastaavan laskennallisen hiilidioksidipäästön perusteella.

Tavarankuljetukseen tarkoitettujen pakettiautojen autoverolle myönnetään päästöihin perustuvasta veroprosentista alennusta, jos ajoneuvon kokonaismassa on yli 2 500 kg.

Biopolttoaineiden jakeluelvoite

Suomessa biopolttoaineiden jakeluelvoite lisääntyy asteittain ja on vuonna 2030 30 %. Nykyisen autokannan käyttämään bensiiniin voidaan sekoittaa pääsääntöisesti enimmillään 10 painoprosenttia biokomponentteja. Näin ollen biopolttoaineiden jakeluelvoite tulee kohdistumaan pääosin dieselpolttoaineeseen ja on oletettavaa, että jakeluelvoite tulee nostamaan biodieselin osuuden noin 40 prosenttiin kaikesta myydyistä dieselistä.

Hallituksen julkaisemassa fossiilittoman liikenteen tiekartassa osuus tulee nousemaan 34 prosenttiin, mutta samalla otetaan biokaasu mukaan jakeluelvoitteeseen. Lisäksi tiekartan yhteydessä tullaan selvittämään biopolttoaineiden jakeluelvoitteen nostoa vielä korkeammalle.

⁸ Veronmaksajat/Verohallinto

Biopolttoaineet ovat kuluttajille kalliimpia kuin fossiiliset polttoaineet, vaikka niillä on selvästi pienempi verotus. Tämä johtuu biopolttoaineiden tuotantokustannuksista. Biopolttoaineiden jakeluelvoite tulee nostamaan myös dieselin pumppuhintaa, koska jakeluelvoite tullaan toteuttamaan isolta osin sekoittamalla fossiilisen dieselin sekaan kalliimpaa biopolttoainetta. Varmaa tietoa biopolttoaineiden jakeluelvoitteen dieselin pumppuhintaa nostavasta vaikutuksesta ei ole. Asiaan liittyy useita epävarmuustekijöitä, mutta tähän mennessä tehdyt arviot hinnannoususta ovat tietyillä oletuksilla noin 10 senttiä litralta⁹.

Koska biopolttoaineiden keskeinen ohjauskeino on jakeluelvoite, ei niiden käyttöä pyritä verotuksellisesti edistämään. Nykyään 100 prosenttisesti myydystä biopolttoaineesta kannetaan vähintään EU:n minimiverotaso, joka on 33 snt/l.

1.2 Hinnoittelu eri sektoreiden ja maiden välillä

Polttoaineiden hintaohjaus liikenteen sisällä ja eri sektoreilla

Polttoaineiden hiilidioksidivero on 77 euroa/tCO₂. Verokannat liikenteessä käytettyjen polttoaineiden ja käyttövoimien sisällä eroavat kuitenkin selvästi ja näin myös niiden päästöohjauksessa on selkeitä eroja. Tämä johtuu muun muassa eroista energiasisältöveroissa. Liikenteen polttoaineiden päästöohjausta voidaan pitää jo huomattavana verrattuna esimerkiksi EU:n päästöoikeuden hintaan (noin 60 euroa/tCO₂, 20/9/2021).

Valtiovarainministeriön asettaman työryhmän selvityksen¹⁰ mukaan liikenteen polttoaineiden päästöohjaus verrattuna sähköön ilman arvonlisäverotusta on:

- Bensiinin ja sähkön välillä noin 300 euroa/tCO₂
- Dieselin ja sähkön välillä noin 200 euroa/tCO₂
- Maakaasun ja sähkön välillä noin 80 euroa/tCO₂

Jos otetaan arvonlisäverotus ja käyttövoimaverotus mukaan, päästöohjaus pidemmällä aikavälillä henkilöautoille on:

- Bensiinin/dieselin ja sähkön välillä noin 320–330 euroa/tCO₂
- Maakaasun ja sähkön välillä noin 150 euroa/tCO₂

Näiden lisäksi päästöohjaukseen vaikuttavat ajoneuvo- ja autovero.

Suomessa tieliikenteen polttoaineista maksetaan huomattavasti korkeampia veroja kuin muilla talouden aloilla. OECD:n¹¹ mukaan Suomessa efektiivinen verotaso hiilidioksidipäästöä kohti tieliikenteen fossiilissa polttoaineissa oli vuonna 2018 noin seitsemän kertaa korkeampi kuin keskimäärin muilla sektoreilla. Ero on merkittävä. Vertailu ei sisällä EU:n päästöoikeuden hintaa.

⁹ Sipilä, E. et al, (2018): Biopolttoaineiden kustannustehokkaat toteutuspolut vuoteen 2030
Nylund, O. et al, (2017): Tieliikenteen 40 %:n hiilidioksidipäästöjen vähentäminen vuoteen 2030 (Vuoden 2016 päivitys)

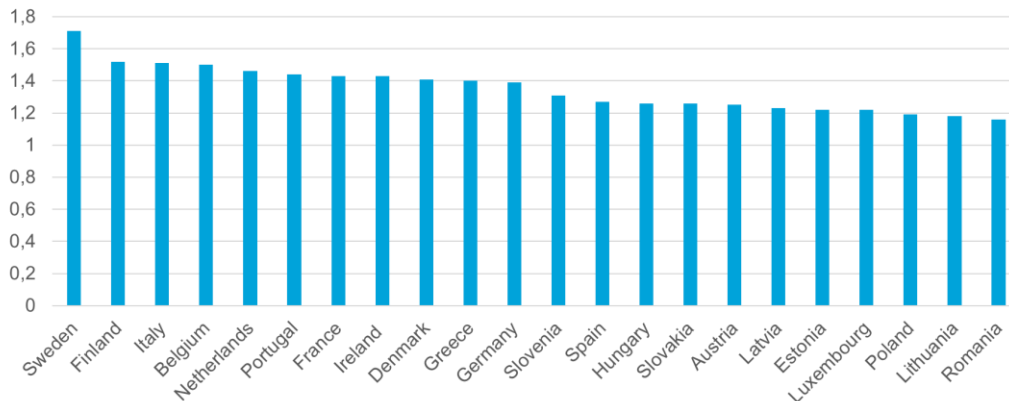
¹⁰ Valtiovarainministeriön julkaisu (2021), Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän loppuraportti

¹¹ OECD (2019), Taxing energy use 2019

Polttoaineiden hinnat Euroopassa

Polttoaineen hintaan loppukäyttäjälle vaikuttavat muun muassa öljyn maailman markkinahinta, verotaset ja käytettyjen biopolttoaineiden määrä sekä logistinen sijainti ja muut maakohtaiset kustannustekijät. Suomessa oli elokuussa 2021 Euroopan toiseksi kallein dieselin hinta.

Kuva 2, Dieselpolttoaineiden hintoja. (16/8/2021)



Lähde: Euroopan komissio

EU:n energiaverodirektiivi mahdollistaa ammattiliikenteessä käytettävän dieselpolttoaineen verokannan eriyttämisen. Tämä mahdollistaa dieselin verotuksen kompensoinnin veronpalautuksella vähintään 7,5 tonnin kuorma- ja linja-autoille. Ammattiliikenteessä on raskaan liikenteen osalta alennettu verotasoja Italiassa, Ranskassa, Belgiassa, Portugalissa, Sloveniassa, Kroatiaassa, Espanjassa ja Unkarissa.

On myös huomioitava, että useissa maissa on liikenteen polttoaineiden verotuksen lisäksi erilaisia muita tapoja kerätä maksuja liikenteessä. Näitä ovat muun muassa erilaiset tiemaksut.

2. Liikenteen lisähinnoitteluun laajasti painetta

Liikennesektori kattaa noin 20 prosenttia Suomen päästöistä. Tästä 56 prosenttia syntyy henkilöautoliikenteestä, kahdeksan prosenttia pakettiautoista ja 36 prosenttia raskaasta liikenteestä. Liikenteen päästöjen lisähinnoitteluun kohdistuu paineita EU:n ja Suomen ilmastopolitiikasta sekä fiskaalisesta näkökulmasta.

2.1 EU:n päästövähennystavoitteet

EU on asettanut vuodelle 2030 kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteeksi vähintään 55 prosenttia vuoden 1990 tasosta sisältäen hiilinielut. EU:n laajuinen päästövähennystavoite jaetaan erillisiksi EU:n päästökauppajärjestelmää, päästökaupan ulkopuolisia aloja (taakanjakosektori/ei-päästökauppasektori) sekä maankäyttöä, maankäytön muu-
tosta ja metsätaloussektoria (LULUCF) koskeviksi tavoitteiksi.

Lopullisia sektorikohtaisia päästövähennystavoitteita ei ole vielä sinetöity, mutta EU:n komissio on ehdottanut kesällä 2021 antamassa paketissa päästökauppasektorin päästövähennystavoitteeksi 61 prosenttia vuoden 2005 tasosta ja taakanjakosektorin tavoitteeksi vähintään 40 prosenttia vuoden 2005 päästötasosta. EU:n taakanjakosektorin 2030 veloitteen päästövähennyksistä osa on komission ehdotuksen mukaan mahdollista toteuttaa päästökauppasektorilla ja maankäyttösektorilla (joustot).

Päästökauppasektorilla päästövähennystavoite on EU:n yhteinen. Taakanjakosektorin tavoite jyvitetään jäsenmaille erillisiksi päästövähennystavoitteiksi taakanjakopäätöksellä, joka koskee jäsenvaltioiden päästövähennysveloitteita muun muassa liikenteessä, lämmityksessä, maataloudessa, työkoneissa ja jätehuollossa. Suomen nykyinen tavoite taakanjakosektorilla on 39 prosenttia. *Tämän saavuttamiseksi liikennesektorille on asetettu suurempi päästöjen vähennystaakka kuin mitä kustannustehokkuusnäkökulmasta olisi syytä asettaa.*

Komission ehdotuksessa uuden päästövähennystavoitteen osalta maakohtaiset päästövähennysveloitteet vaihtelevat 10–50 prosentin välillä. Suomen tavoitteeksi komissio ehdottaa 50 prosentin päästövähennystavoitetta vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Komission esittämä tavoite on odotettua suurempi. Suomen tulee tehdä nykytoimiin nähden yhteensä 5,6 Mt lisäisiä päästövähennyksiä taakanjakosektorilta. Budjettiriihessä liikenteelle jyvitettiin tästä yhteensä 1,2 Mt päästövähennystarve.

Kotimainen päästövähennystavoite ja fossiilittoman liikenteen tiekartta

Suomessa ollaan uudistamassa ilmastolakia. Sen keskeisenä tavoitteena on varmistaa Suomen hiilineutraalisuustavoite viimeistään vuonna 2035. Lakiehdotuksen mukaan hiilineutraaliustavoite tarkoittaa, että vuonna 2035 raportoidut päästöt ja nielujen aikaansaamat poistumat olisivat tasapainossa siten, että päästöt ovat enintään yhtä suuret kuin nielujen aikaansaamat poistumat. Lakiin on tarkoitettu lisätä myös vuodelle 2030 vähintään 60 prosentin päästövähennystavoite ja vuodelle 2040 vähintään 80 prosentin päästövähennystavoite verrattuna vuoteen 1990. Vuodelle 2050 asetettaisiin vähintään 90 prosentin, pyrkien 95 prosenttiin, päästövähennystavoite.

Suomessa on päätetty vähentää niin edellisen kuin nykyisen hallituksen toimesta liikenteen päästöjä 50 prosentilla vuoden 2005 tasosta. Näin ollen tavoitteella on oletettavasti laaja parlamentaarinen hyväksyntä.

Jotta tavoite saavutetaan, pitää päästöjä vähentää noin 6,25 MtCO₂. Tämänhetkisten vaikutusarvioiden perusteella nykyisillä ohjaukeinoilla saavutetaan noin 5 MtCO₂ päästövähennykset. Lisätoimilla tulisi saavuttaa arvioiden mukaan siis noin 1,25 MtCO₂ päästövähennykset. Fossiilisen tiekartan julkaisemisen yhteydessä arvio uusien toimien tarpeesta oli vielä 1,65 MtCO₂, mutta se laski 0,4 MtCO₂ verran perusskenaariota päivittyksen myötä syyskuussa 2021.

Komission esittämät Suomen uudet vuoden 2030 päästövähennystavoitteet voivat lisätä tieliikenteen päästövähennystarvetta yli 50 prosentin tavoitteen.

Hallitus teki toukokuussa 2021 periaatepäätöksen kotimaan liikenteen kasvihuonekaasujen vähentämisestä fossiilittoman liikenteen tiekartassa. Tiekartan mukaan vuoden 2030 liikenteen päästövähennystavoitteet tullaan toteuttamaan kolmessa vaiheessa.

Ensimmäisessä vaiheessa toteutettaisiin 19 tuki- ja kannustetoimenpidettä. Periaatepäätöksen ensimmäisen vaiheen toimenpiteet vähentäisivät kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä arviolta noin 0,6 miljoonan tonnin verran vuonna 2030. Päätökset tuki- ja kannustetoimenpiteiden osalta ovat vajavaiset. Hallitus on päättänyt biokaasun sisällyttämisestä biopolttoaineiden jakeluelvoitteeseen, mutta ei ole nostanut velvoitteen tasoa tiekartan mukaiseen 34 prosenttiin. Lisäksi vuoden 2021 aikana on kohdennettu määrärahoja eri kannustin- ja tukitoimiin, mutta tietoa niiden yhteisvaikutuksista päästöihin ei ole saatavilla.

Toisessa vaiheessa selvitetään muita mahdollisia päästövähennyksiä tuottavia keinoja, kuten logistiikan tehostumista, etätyötä, liikenteen palveluja ja väylien kunnossapidon parantamista sekä biopolttoaineiden jakeluelvoitteen mahdollista nostamista vielä yli 34 prosentin.

Syyskuussa valmistui LVM:n teettämät selvitykset etätyön lisääntymisen, yhdistettyjen kuljetuksien ja liikenteen palveluiden päästövähennyspotentiaalista. Maksimissaan päästöjä pystyttäisiin vähentämään kyseisillä keinoilla yhteensä 0,235 MtCO₂ vuoteen 2030 mennessä. Selvitys uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitteen mahdollisesta nostamisesta valmistuu myöhemmin syksyllä 2021.

Kolmannessa vaiheessa syksyllä 2021 hallitus arvioisi sitä, riittävätkö EU-tasolla tehtävät päätökset sekä tiekartan ensimmäisen ja toisen vaiheen keinot Suomen liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä. Jos tavoite ei näyttäisi toteutuvan, hallitus tekisi päätökset muista tarvittavista toimista ja jatkaisi eri vaihtoehtojen, kuten fossiilisten polttoaineiden kansallisen päästökaupan sekä ajoneuvokilometreihin ja tieluokkiin perustuvan liikenneveromallin valmistelua.

Kotimaisen päästökaupan hinnan nousu paineeksi on fossiilittoman liikenteen tiekartan laadinnan yhteydessä arvioitu n. 34–40 snt/l vuoteen 2030 mennessä. Arvio ei sisällä toisen vaiheen mahdollisia päästövähennyksiä, joiden toteutuminen laskisi hintapaineita.

Lisäksi syyskuussa 2021 julkaistun liikenteen päästöjen perusskenaarion perusteella lisäpäästövähennystarve tieliikenteessä on pienentynyt ja siten oletettavasti päästökaupan myötä hinnan nousu paine on hiukan laskenut. Kotimaisen tieliikenteen päästökaupan arviomuistioloannon yhteydessä todetaan, että päästökauppa voisi nostaa dieselin hintaa 4–52 snt/l, riippuen siitä kuinka suuria päästövähennyksiä muilla toimenpiteillä saavutetaan¹².

2.2 Liikenteen verotuksen uudistamista selvittänyt työryhmä

Päästökaupan lisäksi liikenteen verotuksen päästöohjauksen vahvistamista on esitetty monelta taholta. Valtionvarainministeriön asettama liikenteen verotuksen uudistamista selvittänyt virkamiestyöryhmä ehdottaa liikenteen polttoaineverotuksen korottamista kolme kautta, joilla vähennettäisiin päästöjä arviolta 0,4–2,4 MtCO₂ verran:

- Vero-ohjausta siirrettäisiin polttoaineeseen keventämällä ajoneuvoveron perusveron päästöporrastusta. Tämä nostaisi dieselpolttoaineen verotusta 11 snt/l.
- Dieselin verotuen poisto asteittain 2035 mennessä. Tämä nostaisi dieselpolttoaineen verotusta 26 snt/l vuoteen 2035 mennessä. Samalla poistettaisiin asteittain dieselin käyttövoimaverot.
- Vuosittaisia indeksikorotuksia polttoaineisiin yleisen hintatason ja polttoainetehokkuuden kehittymisen mukaan.

Ehdotus siis sisältää pidemmällä aikavälillä noin 37 snt/l veronkorotukset dieselpolttoaineiden osalta. Tämän päälle tulisivat vielä myös indeksikorotukset.

Lisäksi työryhmä ehdottaa sähköautojen vero-ohjauksen voimistamista siirtämällä ajoneuvon perusveroa autoveroon ja liikenteessä käytettävän kaasun verotuen vaiheittaista poistamista.

Työryhmä kyseenalaistaa km-perusteisen ja tieluokkiin perustuvan liikenneveromallin toteutuskelpoisuuden tällä vuosikymmenellä.

2.3 EU:n päästökauppaehdotus ja energiaverodirektiivin muutokset

Uusi päästökauppa tieliikenteelle ja rakennusten erillislämmitykselle

Komissio ehdottaa myös EU:n laajuista tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen päästökauppa. EU:n laajuinen päästökauppa aloittaisi toiminnan vuonna 2025 ja käytännössä vaikuttaisi vuodesta 2026 eteenpäin polttoaineiden hintoihin. Päästökaupan toimijoina olisivat polttoaineiden jakelijat.

Päästökaupassa asetettaisiin vuoden 2030 päästökatto tasolle, joka vasta 43 prosentin päästövähennemää vuoden 2005 tasosta. Tämä tarkoittaisi vuosittain 5,15–5,43 prosentin vuosittaista päästövähennystarvetta. Päästökaupan sujuvan käynnistymisen takia päästöoikeuksia olisi tarkoitus laskea liikkeelle ensimmäisenä vuonna etupainotteisesti (130

¹² LVM: Kansallinen tieliikenteen päästökauppa, arviomuistioloannos 28.10.2021

% vuoden 2026 oikeuksista). Etupainotteisesti liikkeelle lasketut päästöoikeudet vähennettäisiin vuosien 2028–2030 huutokaupattavista päästöoikeuksista.

Alustavien arvioiden mukaan ehdotettu EU:n laajuinen tieliikenteen päästökauppa vähentäisi Suomessa päästöjä 0,3Mt vuoteen 2030 mennessä.

Uuden päästökauppajärjestelmän tuloista neljäsosa (72 mrd. euroa) olisi ohjattava lieventämään järjestelmän sosiaalisia vaikutuksia, joita mahdollisesti kohdistuu heikossa asemassa oleviin kotitalouksiin, mikroyrityksiin ja liikenteen käyttäjiin. Tätä varten perustettaisiin erillinen sosiaalirahasto (Social Climate Fund). Sosiaalirahaston allokointi jäsenmaille toteutuisi laskentakaavan mukaan huomioiden mm. köyhyysriskin alla elävä väestö maaseudulla, BKTL ja jäsenmaan osuus kokonaispäästöistä. Suomen saanti rahastosta olisi melko pieni, eikä mukailisi Suomen tieliikenteen päästöjen määrää.

Energiaverodirektiivi

Ehdotuksen mukaan jäsenvaltion tulisi verottaa bensiiniä ja dieseliä yhdenmukaisin veroperustein energiasisältöä kohti. Tämä johtaisi siihen, että dieselin alempi verokanta tulisi jatkossa poistaa ja jäsenmaa joutuisi verottamaan fossiilista dieseliä snt/l -muodossa enemmän kuin fossiilista bensiiniä.

Direktiiviä on myös muokattu niin, että se ei enää mahdollistaisi ammattiliikenteessä käytettävän dieselpolttoaineen verokannan eriyttämistä. Siksi ei olisi enää mahdollista tulevaisuudessa kompensoida dieselin verotusta veronpalautuksella vähintään 7,5 tonnin kuorma- ja linja-autoille.

Komission ehdotuksessa liikenteen polttoaineiden vähimmäisverotasot on jaoteltu kolmeen luokkaan ympäristöominaisuuksien perusteella uusiutuvan energian direktiiviä mukailleen. Tämä mahdollistaisi jatkossa jäsenmaiden asettaa tulevaisuudessa alemmat verotasot kestäville ja kehittyneille biopolttoaineille.

2.4 Fiskaalinen näkökulma

Liikenteestä kerättävät verotulot olivat ilman arvonalisäverokertymää noin 4,7 miljardia euroa vuonna 2019.

Liikenteen veroista kertyvät tuotot ovat nimellisesti nousseet noin 0,6 miljardilla eurolla vuodesta 2005 vuoteen 2019. Liikenteen energiaverotulojen osuus on noussut nimellisesti 0,4 miljardilla eurolla kyseisellä ajanjaksolla. Muutosta on tapahtunut myös verotuksen painopisteen siirrosta autoverosta kohti ajoneuvoveroa.

Dieselin ja bensiinin polttoaineiden nimellinen verotaso on noussut kymmenen viime vuoden aikana reilulla 10 sentillä litraa kohden. Jos veronkorotukset suhteutetaan ansiotasoindeksiin, verotaso ei ole reaalisesti noussut 10 vuoteen. Reaalihinnoin katsottuna asia näkyy myös verokertymässä. Vuoden 2019 hinnoin verotulot ovat reaalisesti vähentyneet 15 vuoden aikana noin 0,3 miljardilla eurolla. Suhteessa talouden kokoon verotulot ovat tippuneet vielä voimakkaammin.

Liikenteestä kerättävät valtion verotulot ovat vähentymässä selvästi 2020-luvun aikana, jos verotasot pysyvät nykyisellään. Tämä johtuu pääasiassa liikenteen sähköistymisestä. Myös biopolttoaineen jakeluelvoite laskee valtion verotuloja.

Skenaariossa, jossa vuonna 2030 on 600 000 sähköautoa ja liikennesuoritteet pysyisivät vuoden 2019 tasolla, on arvioitu, että nykyisillä verotasoilla verotuloja kertyisi vuonna 2030 nimellisesti noin 1,1 miljardia euroa vähemmän kuin vuonna 2019. Tämä tarkoittaisi reaalisesti noin 1,7 miljardin euroa pienempiä verotuloja. Verotulojen vähentyminen tapahtuu melko lineaarisesti 2020-luvun aikana. Reaalisesti verotulot vähenevät jo vuoteen 2025 mennessä noin 0,8 miljardia euroa vuoden 2019 tasosta.¹³ Arvioon liittyy epävarmuuksia, mutta suunta ja suuruusluokka on kuitenkin selvä.

Haasteena on, miten nykyisellä hiilidioksidipäästöihin perustuvalla verotuksella pystytään korvamaan verotulojen alenemaa.

3. Päästökauppa ohjauskeinona

3.1 Päästökaupan toimintaperiaatteet

Päästökaupassa asetetaan vuosittainen katto hiilidioksidipäästöille, jonka puitteissa päästökaupan alaiset toimijat voivat toimia. Järjestelmässä päästökatto vähenee vuosittain poliittisesti päätetyn määrän verran, jotta tietty päästövähennystavoite tullaan saavuttamaan. Päästökaupan alaiset toimijat käyttävät yhden päästöoikeuden aina yhtä päästettyä hiilidioksiditonnia (tCO₂) kohden. Päästöoikeudet voidaan jakaa päästökaupan alaisille toimijoille, joko ilmaiseksi tai huutokaupalla. Koska käytössä olevien päästöoikeuksien määrä on rajallinen, muodostuu päästöoikeudelle hinta markkinoilla.

Päästökauppajärjestelmä on jo nykyään keskeinen osa EU:n ilmastopolitiikkaa. EU:ssa on ollut vuodesta 2005 päästökauppajärjestelmä, joka sisältää nykyään sähköntuotannon (Suomessa myös sähkön- ja lämmöntuotannon, CHP), teollisuuden ja EU:n sisäisten lentojen päästöt. Päästökauppajärjestelmän avulla EU:n kasvihuonekaasupäästöjä voidaan vähentää kustannustehokkaasti järjestelmässä olevilta toimialoilta. Päästökaupan piirissä olevat laitokset voivat joko vähentää päästöjään tai ostaa lupia päästöoikeusmarkkinoilta sen mukaan, kumpi on niille edullisempi vaihtoehto. Siten päästöjä vähentävät ne laitokset, joissa se on edullisinta.

Tieliikenteen sisällyttämisen päästökauppaan on kuitenkin selvästi erilainen kuin nykyinen EU:n päästökauppa, koska yksittäisten fossiilisia polttoaineita käyttävien kuluttajien tai yritysten ei ole hallinnollisesti kannattavaa osallistua päästökauppaan.

Tieliikenteen päästökaupan toteuttamisessa hallinnollisesti kevyin tapa on asettaa polttoaineiden jakelijoille kiintiöt polttoaineiden hiilisisällölle. Käytännössä jakelijat ostaisivat luvan myydä polttoaineen sisältämää hiilidioksidisisältöä. Lupia huutokaupattaisiin tietty

¹³ Valtiovarainministeriön julkaisu (2021), Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän loppuraportti

määrä tietyinä vuonna. Myyntilupajärjestelmässä myönnettyt luvat myydä polttoaineiden hiilisisältöä vähenisivät vuosittain niin, että päästövähennystavoite saavutettaisiin. Tietynä vuonna käyttämättä jääneet luvat voidaan käyttää järjestelmän sisällä myös seuraavina vuosina.

Jos myytyjen lupien määrästä syntyy vuoden aikana niukkuutta, eli käytännössä päästöt olisivat suuremmat kuin mitä myytyt päästömäärät (luvat), myyntilupien (päästöoikeuksien) hinnat nousevat ja ohjaavat polttoaineiden käyttäjiä tekemään päästövähennyksiä siellä, missä se on edullisinta ja mahdollista toteuttaa.

3.2 Päästökauppajärjestelmä tieliikenteessä

Päästökaupan hyvänä puolena ilmastopolitiikan toteuttamisessa on erityisesti se, että päästöt vähenevät siellä missä se on halvinta. Järjestelmä on näin kustannustehokas ja teknologianeutraali ilman päällekkäisiä ohjauskeinoja.

Käytännössä kuitenkin tieliikenteen päästökauppajärjestelmässä olisi toteutuessaan huomattava määrä päällekkäistä sääntelyä.

Järjestelmän etu suhteessa polttoaineiden veronkorotuksiin on se, että markkinat asettavat tarvittavan hinnan päästövähennysten saavuttamiseksi. Tämä tarkoittaa, että jos päästöt vähenevät esimerkiksi etätöiden, logistiikan tehostumisen ja liikenteen palvelujen kehittymisen myötä, päästöoikeuksien hintapaine laskee ja myyntilupajärjestelmän vaikutus polttoaineiden hintaan jää vähäisemmäksi. Veronkorotuksissa taas hinta nousee varmasti.

Lisäksi päästökaupalla sille asetettu päästövähennystavoite saavutetaan varmasti. Veronkorotuksilla se ei ole varmaa ja oikean suuruiset veronkorotukset päästötavoitteiden saavuttamiseksi on hankala asettaa.

EU:n laajuinen päästökauppa toisi EU:n yhteisen päästötavoitteen tieliikenteelle ja rakennusten erillislämmitykselle. Seurauksena päästöt vähenisivät varmuudella päästökatoille asetetun tavoitteen määrän verran. Samalla EU:n sisämarkkinoille syntyisi yhteinen CO₂-hintaa päästöoikeuden myötä. Käytännössä eri maille olisi eritettyjen päästövähennystavoitteiden ja fiskaalisten päämäärien myötä eri verotasoja polttoaineille myös jatkossa.

Lisäksi EU:n politiikka, jossa EU:n taakanjakosektorin tavoitteet eri maille ovat rajusti eriytetyt ja päästökauppajärjestelmää ehdotetaan lisättäväksi taakanjakosektorin sisälle, luo kustannustehottoman kokonaisuuden. Järjestelmä ei takaisi, että päästökaupan myötä saavutettaisiin asetetut maakohtaiset päästövähennystavoitteet. *Tieliikenteen päästökauppa, jossa kaikille maille olisi samat tavoitteet, toisi kustannustehokkuutta EU:n politiikkaan ja olisi yritysten kilpailukyvyyn kannalta reilumpi.*

On selvää, että järjestelmä tuottaa paineita fossiilisten polttoaineiden hinnan nousulle. Taloudellisen rasisituksen tasaisempaa jakautumista ja polttoaineiden hintapaineiden keventämistä voidaan edistää seuraavin keinoin:

- Hintapaineita voidaan laskea toteuttamalla samaan aikaan muita tukia ja toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi.
- Liikkeelle laskettavien lupien määrää painotetaan järjestelmän alkuvuosille, jolloin järjestelmän aloitus on sujuvampi, eikä ensimmäisinä vuosina synny vielä suurta niukkuutta luvista, joka voi keventää järjestelmän alkuvuosien hintapainetta. Markkinat voivat myös päättää, että miten paljon luvista käytetään heti ensimmäisinä vuosina ja kuinka paljon niitä säästetään tulevaisuuteen.
- Järjestelmään voidaan luoda hinnan vaihtelua säätelevä elementti. Siinä voidaan asettaa esimerkiksi päästöoikeuden hinnan ala ja yläraja, joiden ali tai yli hinta ei voisi mennä. Kyseisellä hintaputkella voidaan varmistaa, että myyntilupien hinta ei nouse kohtuuttomasti ja se toisi ennustettavuutta lupajärjestelmän vaikutuksesta polttoaineiden hintoihin. Hintaputken rajat voivat vaihdella vuosittain.

Komission ehdottamassa EU:n laajuisessa päästökaupassa toteutuisivat jossain muodossa kaikki edellä mainitut hintaan vaikuttavat elementit:

- Komissio ehdottaa, että päästöoikeuksia lasketaan liikkeelle ensimmäisenä vuonna etupainotteisesti (130 % vuoden 2026 oikeuksista). Etupainotteisesti liikkeelle lasketut päästöoikeudet vähennettäisiin vuosien 2028–2030 huutokaupattavista päästöoikeuksista.
- Komissio ehdottaa eri tasoisia päästövähennystavoitteita eri maille taakanjakosektorilla, joka käytännössä pakottaa useiden maiden tehdä päästökaupan lisäksi myös kotimaisia toimia päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi. Lisäksi EU:ssa on jo nyt komission ehdotusten lisäksi päällekkäisiä toimenpiteitä, kuten energiaverotus, uusiutuvan energian velvoitteet liikenteessä sekä autovalmistajien vaatimukset uusien ajoneuvojen päästöraja-arvoista.
- Komission ehdotuksessa ei ole esitetty päästöoikeuksien hintaputkea tai lattia- ja kattohintaa. Järjestelmään on kuitenkin ehdotettu hintavakausmekanismiksi markkinavakausvarantoa estämään hintojen kohtuuton nousu. Varannosta lasketaisiin liikkeelle lisää päästöoikeuksia direktiivissä annettujen kriteereiden mukaisesti, mikäli hinnat nousisivat liian nopeasti.

3.3 Järjestelmän mahdolliset haasteet suomalaisille yrityksille

Pk-yrityksillä on merkittävä rooli tavara- ja henkilöliikenteen palveluiden tarjoajana. Alalla toimii yli 17 000 yritystä.

Tavaroiden kuljetusmatkat ovat Suomessa Euroopan pisimpiä ja liikenteen palvelut ovat niin yrityksille kuin kansantaloudelle tärkeitä. Yritykset käyttävät vuosittain noin 8 miljardia euroa tavara- ja henkilöliikenteen kuljetuksiin ja yritysten kuljetuskustannukset ovat verrattain suuria. Suomen sisäiset logistiikkakustannukset olivat vuonna 2019 yhteensä

noin 25,8 miljardia euroa.¹⁴ Kumipyörillä tapahtuva tavaraliikenteen toimivuus ja kilpailukyky on yrityksille ja taloudelle tärkeitä.

Myös julkisella liikenteellä on tärkeä merkitys talouden toiminnassa, kuten ihmisten vapaa-ajan liikkuvuudessa, työpaikkaliikenteessä ja alueiden saatavuudessa. Suomen pinta-alasta noin 70 % on vain tieliikenteen saavutettavissa¹⁵. Linja-auto- ja taksiliikenteellä on tärkeä rooli kokomaan saavutettavuudessa ja ihmisten liikkuvuuden mahdollistamisessa ilman omaa autoa.

Päästökauppajärjestelmät ja veronkorotukset nostavat yritysten kuljetuskustannuksia. Päästöjä vähentävissä lisätoimissa on tärkeä huomioida, että suurin osa tavara- ja henkilöliikenteestä kulkee kumipyörillä maanteitse. Näin tapahtuu myös jatkossa. Etenkin tavaraliikenteessä diesel tulee pysymään vielä pitkään keskeisenä polttoaineena.

Päästökaupan myötä myytävien oikeuksien hinta saattaa vaihdella selvästi ajan kanssa ja toimijoiden on vaikea ennustaa tulevaa hinnan kehitystä. Tämä tuottaisi haasteita niin kuljetusyrityksille kuin niiden palveluja ostaville yrityksille.

Suomessa on verrattain suuret kuljetuskustannukset ja dieselin hinta on Euroopan korkeimpia. *Päästökaupan tai veronkorotusten toteuttamisen yhteydessä on tärkeä huomioida, että yritysten kuljetuskustannukset eivät nouse kohtuuttomasti eivätkä yritysten kokonaiskustannukset nouse. Vaikutukset eri alueiden yrityksille ja elinkeinoihin tulee ottaa huomioon.*

Myös kuljetuksissa tulee pyrkiä irti fossiilisista polttoaineista. Tämä ei ole helppoa, koska etenkin raskaassa liikenteessä vaihtoehtoisia vähäpäästöisiä teknologioita on rajoitetusti.

Mahdollisen liikenteen lisähinnoittelun myötä nousevaa lisärasitusta voidaan kompensoida yrityksille esimerkiksi ammattidieselin käyttöönoton tai veronkevennyksien kautta.

Ammattidiesel kompensoisi päästökaupan myötä toteutuvan hinnan nousun täsmällisemmin kuljetusyrityksille ja niiden palveluita käyttäviin yrityksiin. Pelkällä yritysverotuksen keventämisellä kompensoinnin kohtaantoa ei saavutettaisi vastaavalla tavalla. Lisäksi ammattidiesel tasaisi suomalaisten raskaan tavaraliikenteen toimijoiden kilpailuedellytyksiä ulkomaisia alemman verotuksen maista tulevia toimijoita vastaan.

Jos ammattidiesel otetaan käyttöön fossiilisille polttoaineille, heikentäisi se raskaassa liikenteessä päästövähennysten ohjausvaikutusta. Ammattibiodieselin avulla voitaisiin vähentää selvästi raskaan liikenteen päästöjä. Mikäli kestävien/kehittyneiden biopolttoaineiden saatavuuden osalta ei ole selviä rajoitteita, voitaisiin ammattibiodieselin avulla vähentää myös liikenteen kokonaispäästöjä ja samalla keventää polttoaineiden lisähinnoittelun painetta muussa tieliikenteessä.

Liikenteen päästövähennystukia ja kannusteita on järkevä suunnata erityisesti kohteisiin, joilla on kustannuksiin nähden suuri vaikutus päästövähennyksiin. Tällä hetkellä

¹⁴ Turun Yliopisto (2021): Logistiikkaselvitys 2020

¹⁵ WSP Finland (2021), Väestö tieverkon varassa -tarkastelu

latausinfrastruktuuri on vaihtoehtoisten käyttövoimien kasvun osittainen pullonkaula. Esimerkiksi keskeinen haaste taksimarkkinoilla on taata vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien autojen sujuva lataaminen ajovuoron aikana. Auton pitää olla liikenteessä mahdollisimman tehokkaasti, jotta toiminta on kannattavaa. Rakentamalla latausinfrastruktuuria esimerkiksi taksiasemille nopeutetaan vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymistä.

Myös infrastruktuurin tasolla on vaikutusta yritysten toimintaedellytyksille, kuljetusten energiatehokkuudelle ja sitä kautta päästövähennyksille.

4. SY:n vaatimukset liikenteen päästöjen hinnoitteluun

Lähiaikoina tehdyt vaikutusarviot ja ehdotukset osoittavat, että tieliikenteen lisähinnoitteluun kohdistuu niin päästövähennysten kuin valtiontalouden näkökulmasta paineita. Liikenteen polttoaineiden lisähinnoittelu joko päästökaupan tai verotuksen myötä on myös todettu olevan kustannustehokkain päästövähennyskeino. On kuitenkin tiedostettava, että liikenteen kotimainen päästöjen lisähinnoittelu nostaa kotimaisten yritysten kuljetuskustannuksia ja heikentää yritysten kilpailukykyä. Lisäksi uusimpien tietojen mukaan tieliikenteen päästöt ovat laskemassa selvästi odotettua nopeammin.

- *Tilanteessa, jossa muut tuki- ja kannustintimet eivät ole riittäviä liikenteen päästövähennysten saavuttamisessa, on EU:n päästökauppa yritysten kilpailukyvyn ja ilmastopolitiikan tehokkuuden kannalta parempi vaihtoehto kuin kotimainen päästökauppa tai veronkorotukset. Toteutuessaan EU:n laajuisesta päästökaupasta saatujen tulojen tulisi jakautua jäsenmaille maakohtaisten päästöjen perusteella.*
- *Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisen osalta lisätoimien tarve on pienentynyt selvästi vuoden aikana. Vastaava kehitys voi jatkua myös tulevina vuosina, eikä hätiköityjä päätöksiä tieliikenteen kotimaisesta lisähinnoittelusta tule tehdä.*
- *Liikenteen polttoaineiden mahdollinen lisähinnoittelu ei saa johtaa yritysten kokonaiskustannusten tai kokonaisveroasteen nousuun.*
- *On myös keskeistä, että eri vähäpäästöiset ratkaisut ovat verotuksen suhteen teknologianeutraaleja.*

Suurin osa tavara- ja henkilöliikenteestä kulkee Suomessa kumipyörillä maanteitse. Näin tapahtuu myös jatkossa. Suomessa on verrattain suuret kuljetuskustannukset, ja dieselin hinta on EU:n korkeimpia.

- *Kuljetuskustannukset eivät saa nousta kohtuuttomasti päästövähennystavoitteiden myötä.*

EU:n energiaverodirektiivi mahdollistaa ammattiliikenteessä käytettävän dieselpolttoaineen verokannan eriyttämisen. Tämä mahdollistaa dieselin verotuksen kompensoinnin veronpalautuksella vähintään 7,5 tonnin autoille. Uusi EU:n komission ehdotus energiaverodirektiivin muokkaamisesta poistaisi mahdollisuuden veronpalautuksiin.

- *EU:n energiaverodirektiivistä ei tule poistaa mahdollisuutta jäsenmaiden kantaa ammattiliikenteessä kuluttajia alemmaa verokantaa.*
- *Jos liikenteen polttoaineiden hintatasoa joudutaan päästövähennystavoitteiden myötä selvästi nostamaan, tulee yritysten kilpailukyvyn takaamiseksi ottaa tavara-liikenteen osalta käyttöön ammattidiesel.*

Raskaassa liikenteessä diesel tulee olemaan vielä pitkään käytetyin polttoaine. Nopea vaikutteisin päästövähennys raskaan kaluston osalta on siirtyminen biodieseliin.

- *Jotta raskaassa liikenteessä pystytään vähentämään päästöjä selvästi nykyistä kehitysuraa paremmin, tulisi ammattidieselin olla kilpailukykyistä biodieseliä. Tämän mahdollistaisi 100 prosenttisen biodieselin alempi verokanta ammattiliikenteelle.*

Komissio ehdottaa liikenteen kestävien ja kehittyneiden biopolttoaineiden vähimmäisverotasojen eriyttämistä fossiilisesta dieselistä ja samalla minimiverotasot laskisivat selvästi nykyisestä.

- *Ehdotus minimiverotasojen alentamisesta on kannatettava. Tämä mahdollistaisi tulevaisuudessa kestävien ja kehittyneiden biopolttoaineiden nykyistä alemman verotuksen myös Suomessa.*

Fiskaalisesti on perusteltua kerätä liikenteen polttoainetta välituotteena käyttäviltä yrityksiltä alemmaa polttoaineveroa kuin kotitalouksilta. Nykyinen dieselpolttoaineveron päästöohjaus on jo suuri ja dieselin alempi verokanta on myös yleinen käytäntö eri EU-maissa. Komission ehdotuksessa energiaverodirektiivistä poistettaisiin mahdollisuus dieselin alempaan verokantaan.

- *Komission ehdotusta liikenteen polttoaineiden verotasojen yhtenäistämisestä ei tule hyväksyä.*
- *Suomessa tulee pitää nykyinen veronrakenne ennallaan dieselin alemman verotason osalta.*

Liikenteen veroilla on päästöohjauksen lisäksi merkittävä fiskaalinen merkitys ja liikenteen verokertymä on huomattava. Valtiovarainministeriön asettaman työryhmän arvion mukaan liikenteen verotuotot laskevat nykyisillä verotasoilla selvästi tämän vuosikymmenen aikana. Liikenteen verotulojen vähentyminen johtuu keskeisesti puhtaiden ratkaisujen yleistymisestä ja näin voidaan kyseenalaistaa, onko sektorilta syytä kerätä vastaava määrä veroja kuin ennen.

- *Valtion verotulojen kompensoinnissa tulee tarkastella ja etsiä myös valtion talouden tasapainottamisen muita keinoja ja vaihtoehtoisia haitta- ja kulutusveroja. Yritysten kannalta ajoneuvoveron tasakorotukset ovat parempi vaihtoehto kuin liikenteen polttoaineiden veronkorotukset.*

Ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi Suomen autokannan pitää uusiutua huomattavasti vähäpäästöisempään suuntaan.

- *Kehitetään henkilöautojen auto- ja ajoneuvoverotusta suosimaan yhä paremmin vähäpäästöisiä ajoneuvoja.*

