



VALTIONEUVOSTO
STATSRÅDET

Liikenne- ja viestintäministeriö
Kommunikationsministeriet

Valtiovarainministeriö
Finansministeriet

Liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus VERA, 1. vaihe - Hanke ja tuloksia, maaliskuu 2026

Hankkeen valmistelu

Talouspoliittisen ministerivaliokunnan toimeksianto 9.10.2024

[Liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus käyntiin - Liikenne- ja viestintäministeriö](#)

- Vaihe 1 – LVM ja VM laativat liikenteen verotuksesta ja rahoituksesta nykytilakuvauksen ja analyysin politiikkatavoitteiden pohjalta.
- Vaihe 2 – Jatkovalmistelu tehtäisiin uuden Talpo-toimeksiannon pohjalta.

Liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistusta **ohjaavat politiikkatavoitteet:**

- Suomen kilpailukyvyn tukeminen,
- kansalaisten ostovoimasta huolehtiminen,
- kansallisten ja EU:n päästövähennystavoitteiden saavuttaminen kustannustehokkaasti ja
- julkisen talouden kestävyysvarmistaminen.

Vaiheen 1 tulosten julkistus 27.3.2026

[Liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistamisesta tehty arvio valmistunut - Liikenne- ja viestintäministeriö](#)



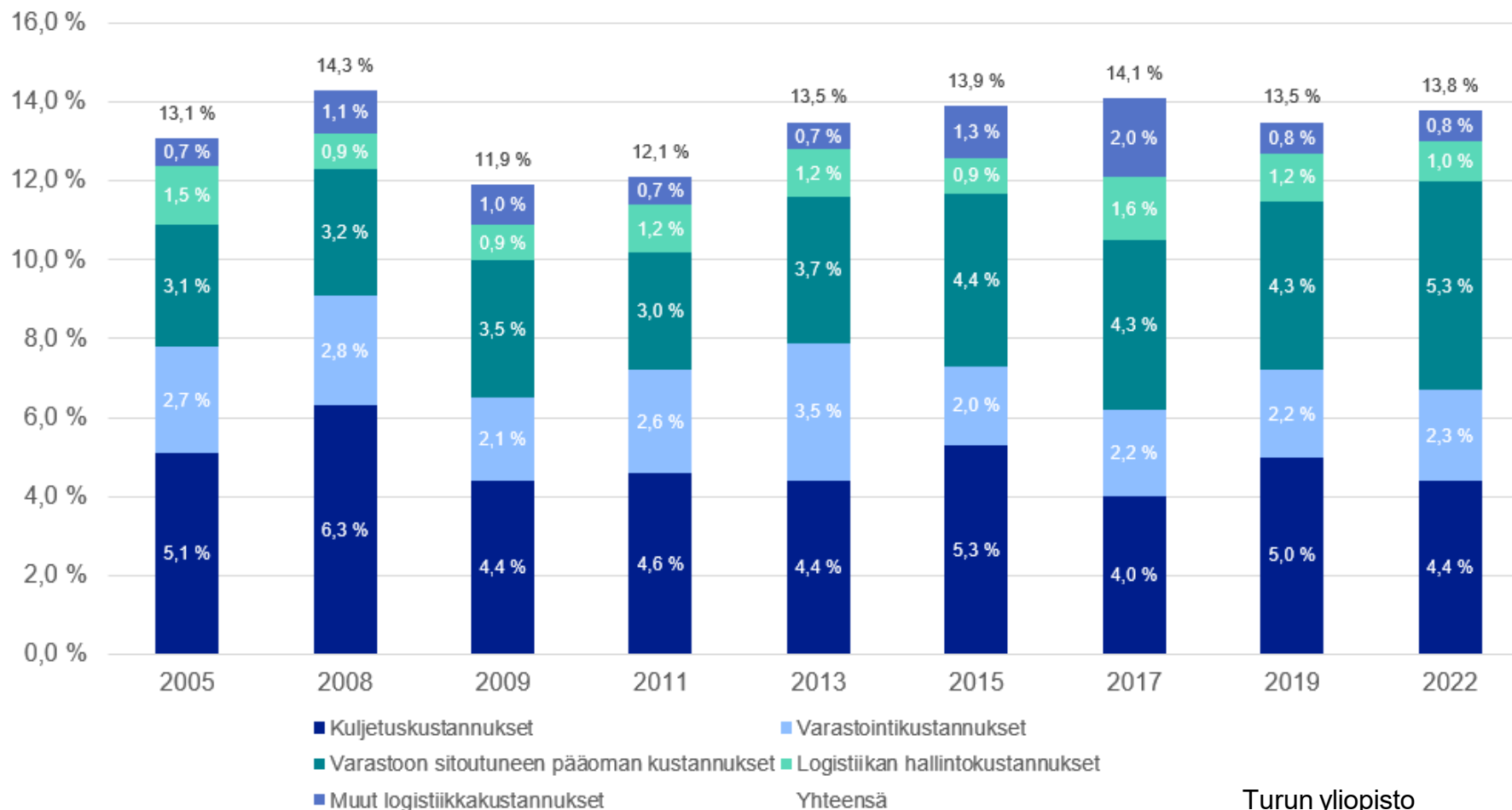
Tiivistelmä - virkanäkemys nykytila- ja tulevaisuusanalyysin pohjalta

Suomen kilpailukyky

- Tilastohistoria ei osoita yritysten logistiikkakustannuksissa erityistä suhteellista muutosta, mutta eri liikennemuotojen päästökaupat ja jakeluvelvoitteet tulevat kuormittamaan kustannuksia tulevina vuosina.
- Raskaan tieliikenteen verotus on lähellä lainsäädännöllistä minimitasoa eikä merkittäviä verojen alentamisen mahdollisuuksia ole.
- Suomen ei tulisi jäädä jälkeen kilpailijamaista, jotka oletettavasti pyrkivät hyötymään käyttövoimamurroksesta mukautumalla siihen.
- Kansallisten tiekuljetusten erityiskysymys on suurten enimmäismittojen ja -massojen ajoneuvokannan mukautuminen käyttövoimamurrokseen.
- Rautateiden käyttömaksut ja verotus ovat minimitasolla (ml. vapautus sähköverosta).
- Infrastruktuurien kunnosta ja välityskyvystä (väylänpidon rahoituksesta) huolehtiminen ovat edelleen kuljetusten kilpailukyvyllä merkittävä seikka.
- Merenkulun ja lentoliikenteen sopeutuminen voimakkaaseen kansainväliseen ympäristöohjaukseen on kustannuksiltaan merkittävä kysymys.

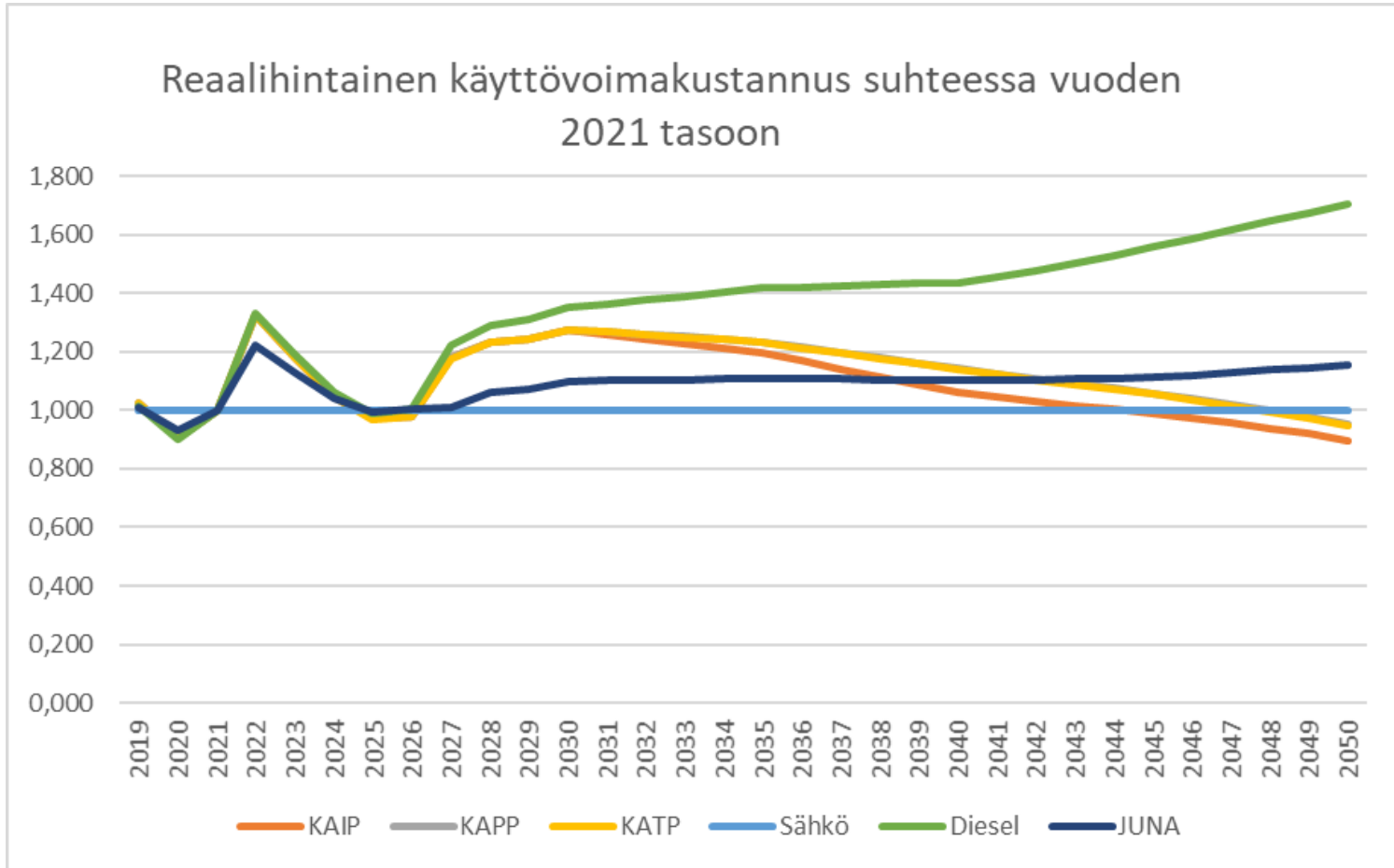
Kuljetuskustannusten kehitys – tilastohistoria

Teollisuuden ja kaupan logistiikkakustannusten prosenttiosuus liikevaihdosta yritysten ja toimialojen liikevaihdolla painotettuna



Turun yliopisto

Kuljetuskustannusten kehitysskenaario (Traficom)



Huom! Esitys kuvaa kuljetusyritysten käyttövoimakustannuksia kotimaan liikenteessä. Tiekuljetusten kustannusskenaariossa dieselin hinta ei sisällä ammattidieseliä.

ETS2:n päästöoikeuden hinta nousee yli kaksinkertaiseksi nykyisiin futuureihin verrattuna vuoteen 2030 mennessä ja raakaöljyn on hinta nykyistä korkeampi.

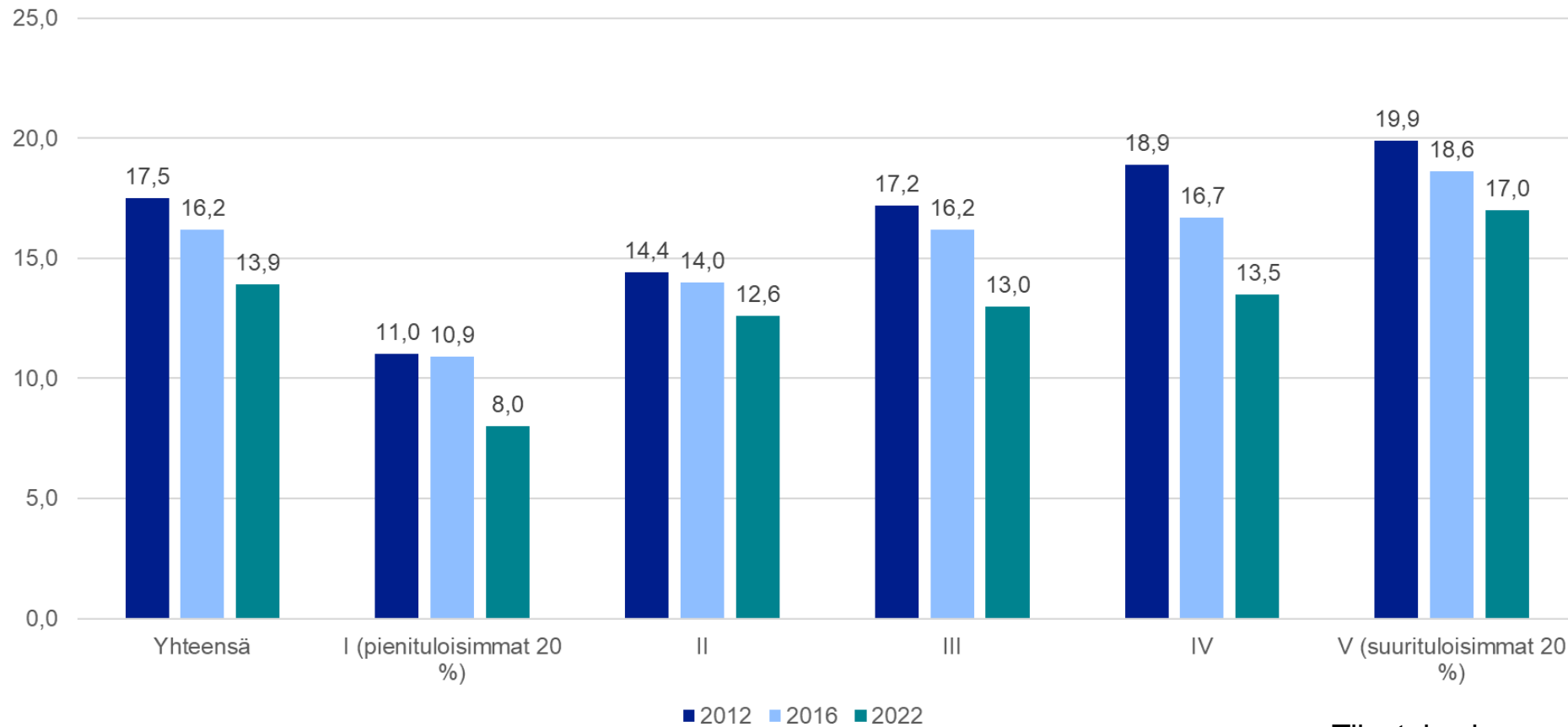
kaip = kuorma-auto ilman perävaunua, kapp = kuorma-auto ja puoliperävaunu, katp = täysperävaunullinen kuorma-auto, sähkö = sähkön hintaennuste, diesel = dieselin hintaennuste (ETS2 keskiskenaario)

Kansalaisten ostovoima

- Tilastojen mukaan liikennemenojen osuus kotitalouksien kulutusmenoissa ja liikenteen verotus sen osana on pienentynyt viime vuosina.
- Liikenteen ilmasto-ohjaus tulee kuitenkin voimistumaan ja heikentämään kotitalouksien ostovoimaa jonkin verran lähivuosina päästökaupan alkaessa.
- Kotitalouksien liikennemenoja on mahdollista hillitä liikenteen käyttövoimamurroksen kautta useimmissa kotitalouksissa viimeistään keskipitkällä aikavälillä.
- Fossiilisista käyttövoimista riippuvaiset taloudellisesti heikommassa asemassa olevat kotitaloudet on käyttövoimamurroksen erityiskysymys, jota käsitellään muun muassa Sosiaalisen ilmastorahaston kansallisessa toteutuksessa.
- Kotitalouksien matkakustannuksia huojennetaan monilla mekanismeilla muun muassa työssäkäynnissä, erityisissä matkaryhmissä ja joukkoliikenteen käytössä (verovähennykset, matkakulujen korvaaminen, tuetut lipunhinnat sekä toimeentulotuet).

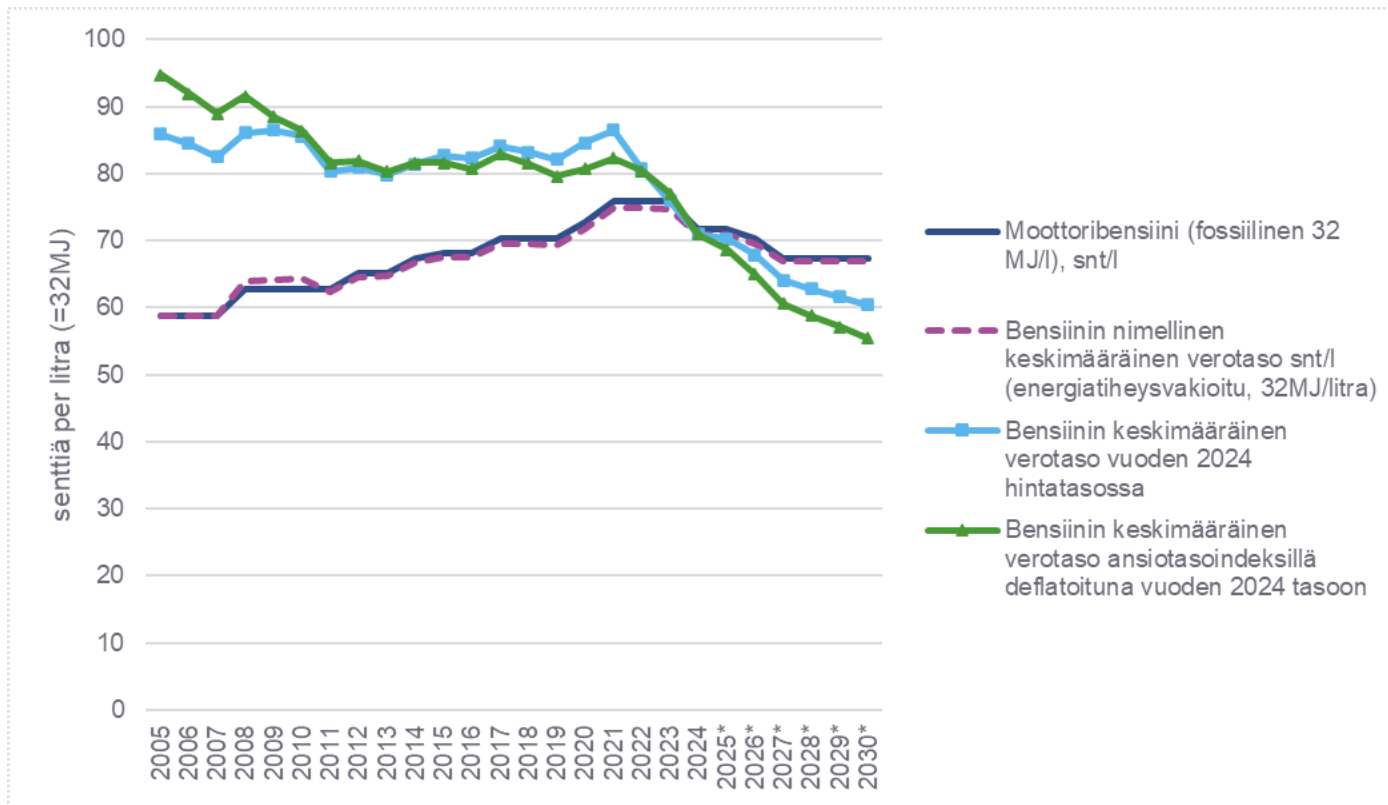
Kotitalouksien liikennemenot – tilastohistoria

Liikenteen osuus kotitalouden kulutusmenoista tuloluokittain
käyvin hinnoin 2012-2022, %



Tilastokeskus

Liikennepolttoaineiden verotus on keventynyt (VM)

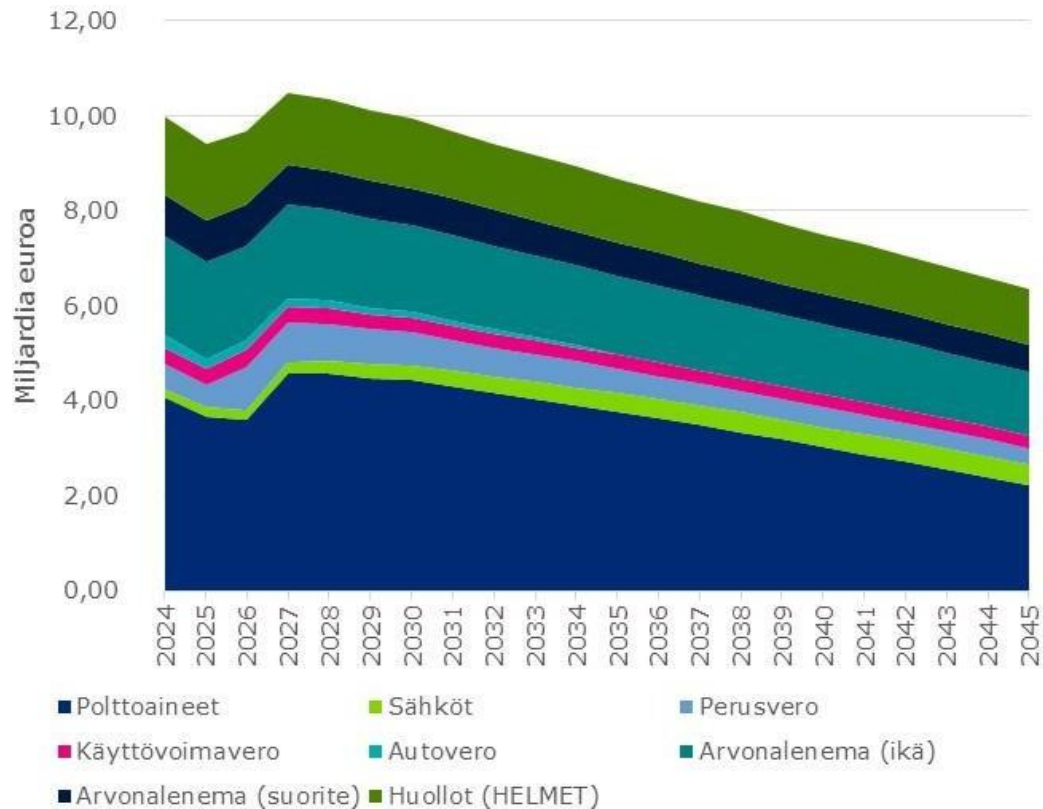


- Polttoaineiden reaaliset verotasot ovat noin 10 snt/litra matalammat kuin vuonna 2010
- Polttoaineiden reaaliset verotasot ovat vuonna 2030 arviolta noin 25 senttiä matalammat kuin vuonna 2005
- Ansiotasokehityksellä korjatut verotasot ovat vuonna 2030 noin 40 senttiä matalammat kuin vuonna 2005

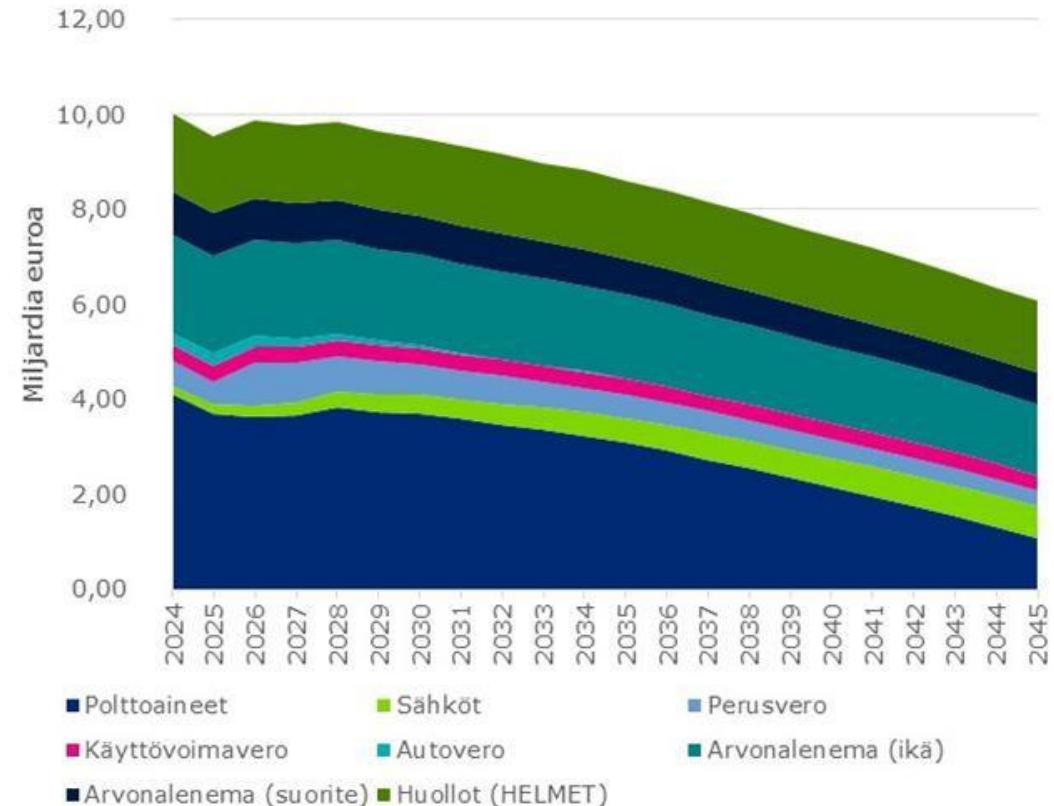
Kotitalouksien liikennemenot – skenaario sähköistymisen vaikutuksesta (Traficom)



Autoilun kokonaismenot – autokannan hidas uudistuminen, hidas väestönkasvu, korkea päästöoikeuden hinta



Autoilun kokonaismenot – autokannan nopea uudistuminen, nopea väestönkasvu, matala päästöoikeuden hinta

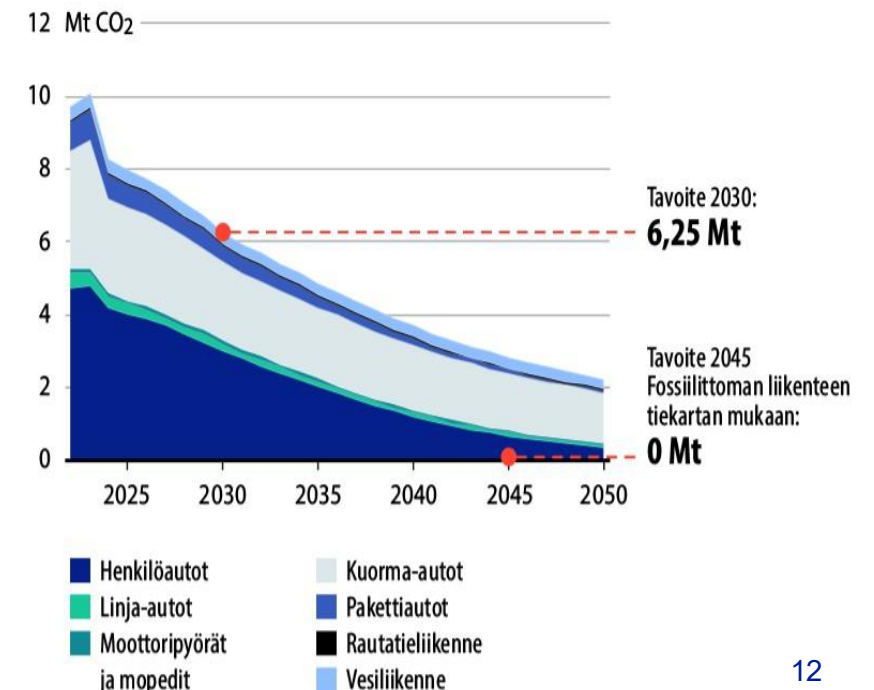
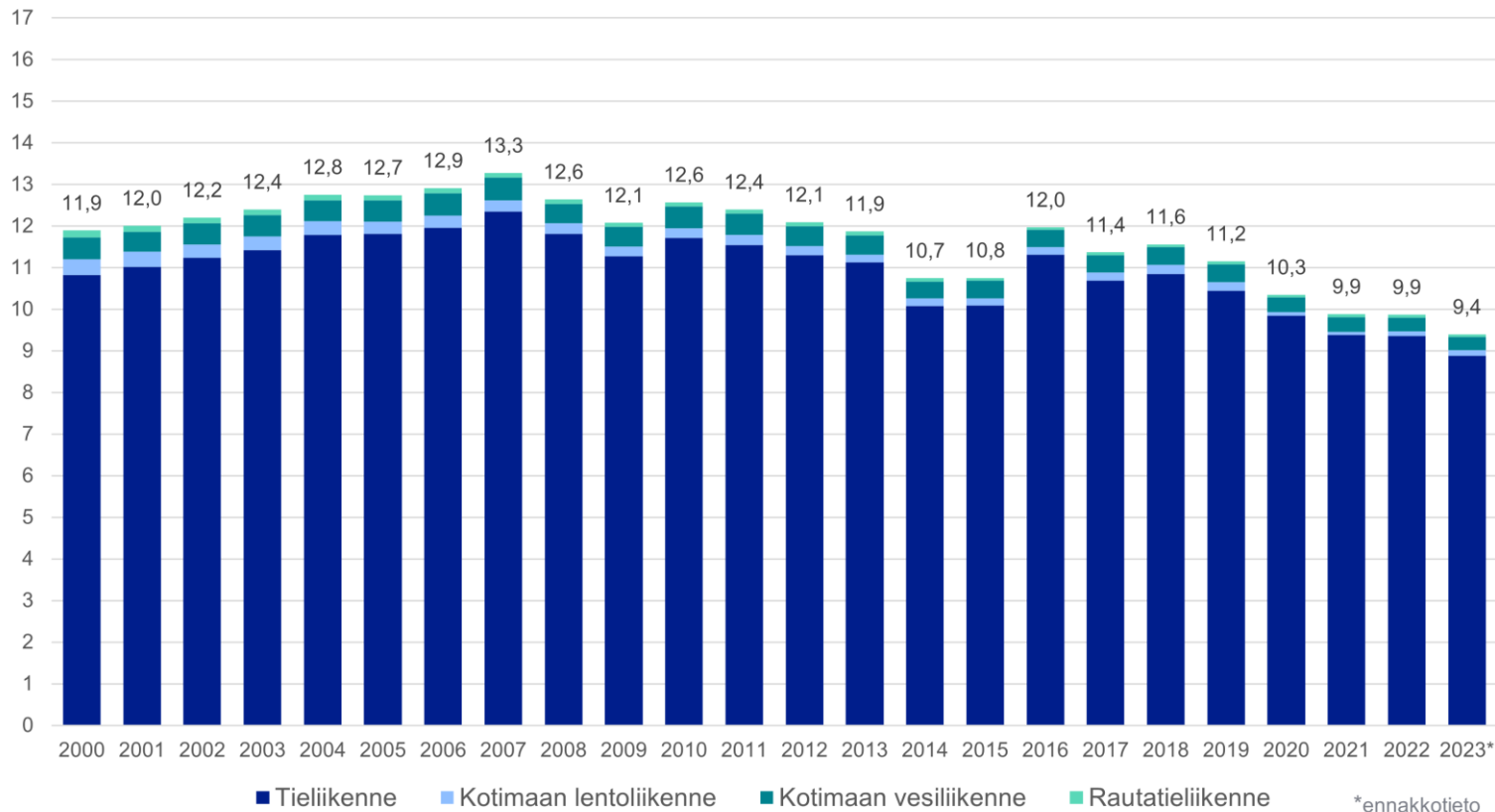


Päästöjen kustannustehokas vähentäminen

- Liikenteen päästövähennystavoitteisiin ja päästöohjauksen voimakkuuteen kattavasti vaikuttava kansainvälinen lainsäädäntö ja toimenpiteet ovat jo käytössä tai tulossa käyttöön (energiaverotus, jakeluvelvoitteet ja päästökauppa sekä merkittävä määrä normiohjauskeinoja, kuten ajoneuvojen päästöraja-arvot).
- Päästöohjauksessa on jonkin verran kansallista liikkumavaraa, mutta kustannustehokkaiden lisäpäästövähennysten potentiaali liikenteessä on rajallinen.
- EU:n ilmastoarkkitehtuurin sisältö vuoden 2030 jälkeen tulee vaikuttamaan paitsi kokonaisuuteen, myös siihen millainen kansallinen päästöohjauksen taso on optimaalinen.
- Kotimaan tieliikenteessä käyttövoimamurros on kustannustehokas keino vähentää päästöjä samalla, kun se tukee kilpailukykyä ja ostovoimaa.
- Meri- ja lentoliikenteen päästövähennyksille haetaan teknologiaratkaisuja, mutta ne eivät välttämättä kompensoi kuljetuskustannusten nousua ratkaisevasti.

Päästökehitys (CO₂) – toteutunut ja ennuste

Kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöjen osuus liikennetyypeittäin 2000-2023* (Mt CO₂)



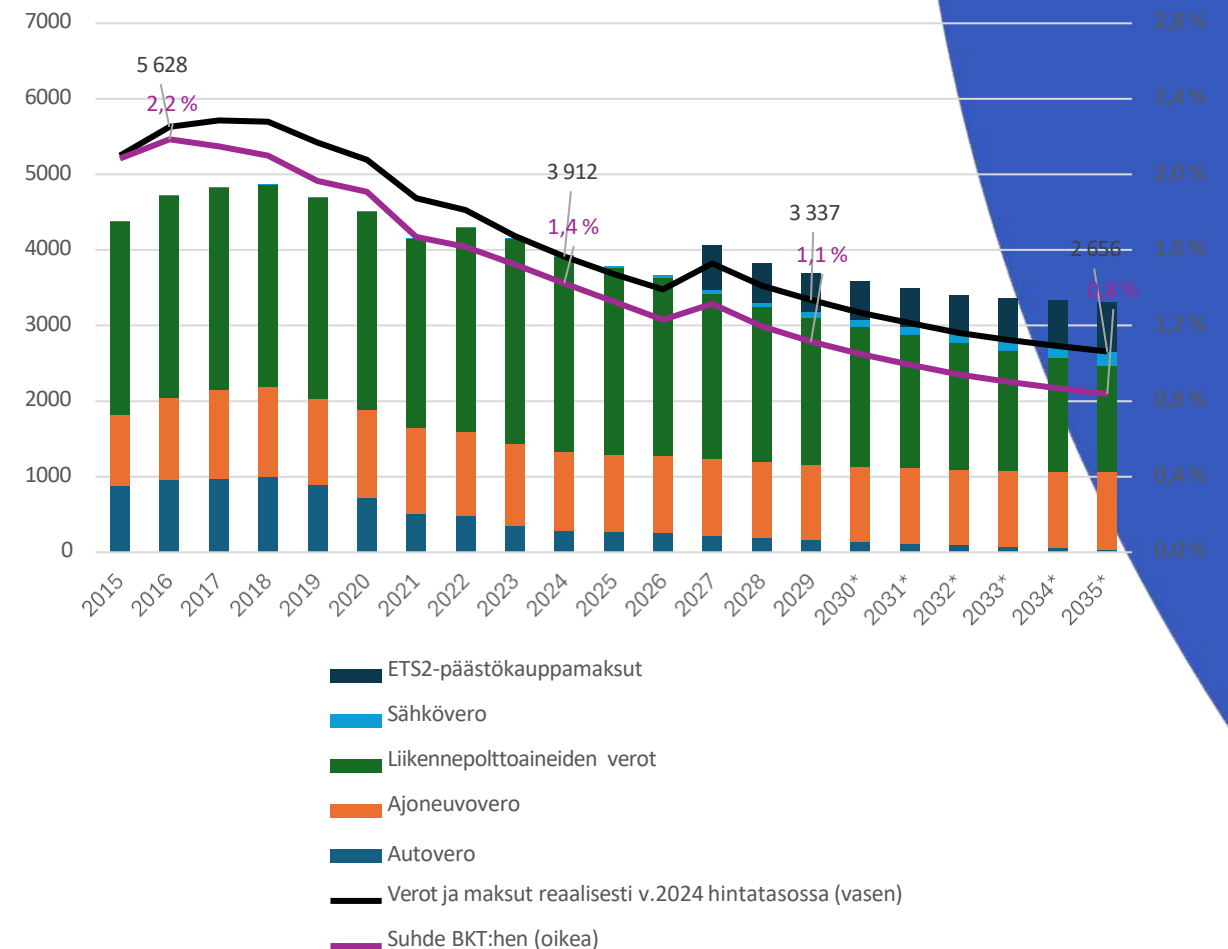
Julkisen talouden vahvistaminen

Liikennesektorilta kerätyt julkiset tulot

- Tieliikenteen verotulot vähenevät nopeaa tahtia heikentäen liikennesektorin sisäistä julkistaloudellista kestävyyttä sekä osallistumista laajemmin julkisen talouden kestävyys ylläpitämiseen.
- Rautatieliikenteeltä kerättyjen julkisten tulojen määrä on alhainen.
- Liikennesektorin osalta tulisi ratkaista
 - Missä määrin liikenteeltä tulee periä veroja ja maksuja suhteessa sektorille kohdennettuihin menoihin ja liikenteen aiheuttamiin yhteiskuntataloudellisiin kustannuksiin niin, että ratkaisu on paras koko kansantalouden hyvinvoinnille?
 - Mitkä ovat hyväksyttävät perusteet liikenteen yli- tai alihinnoittelulle eri liikennemuodoilla ja ristisubventioille niiden kesken?
 - Missä määrin liikenteeltä nykyisin perittävät verot ja maksut toteuttavat kansantalouden hyvinvointia tukevaa hinnoittelua ja tulisiko veroja ja maksuja muuttaa tehokkuuden parantamiseksi?

Liikenteen verotulojen toteutunut kehitys ja ennuste (VM)

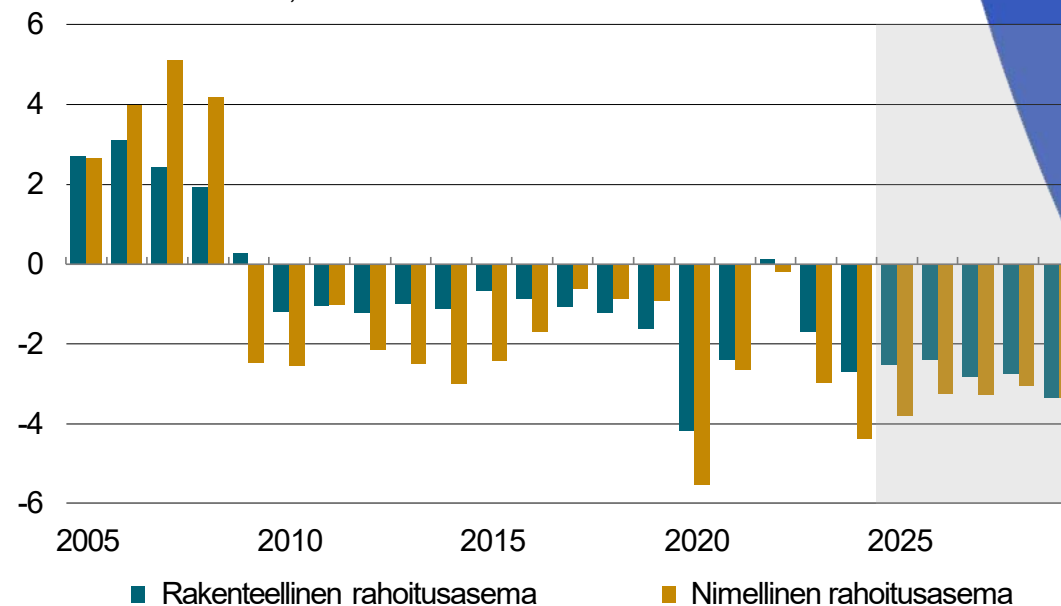
- Liikenteeltä kerättyjen verojen fiskaalinen painoarvo alenee merkittävästi
 - Verotulojen (ml. päästökauppamaksut) bkt-suhteen aleneminen v. 2016-2029 n. 1,1 %-yksikköä ja edelleen 0,3 %-yksikköä v. 2035
 - Verotulot ovat alentuneet mm. CO2-päästöjen laskun, energiatehokkuuden paranemisen, veron alennusten sekä verotasojen reaaliarvon vähenemisen takia.
 - Sähköistymisestä johtuva verotulojen aleneminen johtuu pääasiassa sähköautojen energiatehokkuudesta ja osin päästöttömyydestä
- Tie- raideliikenteen erityisverojen verotulot 3,9 mrd v. 2024
- Tulo- ja arvonlisäverotuksen liikennekustannuksia lieventävän verotuksen suuruus: -1,2 mrd (tuloverotuksen tiedot 2023)



Julkisen talouden tila edellyttää sopeutusta pitkällä aikavälillä (VM)

- Julkisen talouden rakenteellinen alijäämä kehyskauden lopussa vuonna 2029 on suuri, yli 3 % suhteessa BKT:hen
- Kestävyysvaje on 2,5 prosenttia, mutta se ei huomioi kaikkea vuoden 2029 jälkeen tapahtuvaa rakenteellista verot/BKT-suhteen alenemista valmisteveroista.
- Pitkällä aikavälillä julkisen talouden sopeutustoimilta ei voida välttyä
- Ostovoiman kohentaminen kaikille ei ole mahdollista pl. tehokkuutta parantavat uudistukset
 - Julkisen talouden sopeutustoimien tai sen tekemättä jättämisen kustannuksen kantaa aina joku

Julkisyhteisöjen nimellinen ja rakenteellinen rahoitusasema suhteessa BKT:hen, %



Laskelmat perustuvat EU-komission tuotantofunktiolähestymistapaan

Lähde: Tilastokeskus, VM



Julkisen talouden vahvistaminen

Liikennejärjestelmän rahoituspohjaa on periaatteessa mahdollista vahvistaa

- lisäämällä verojen ja maksujen perimistä liikenneverkkojen käyttäjiltä ja etenkin siellä, missä verot ja maksut ovat alhaisia tai niitä ei ole
- lisäämällä kustannusten (infra ja palvelut) jakamista valtion ja muiden tahojen kesken

Liikennejärjestelmään liittyviin menoihin olisi mahdollista vaikuttaa esimerkiksi

- arvioimalla infrastruktuurien laajuutta/palvelutasoa ja omistuspohjaa
- kehittämällä väylänpidon kustannustehokkuutta
- toteuttamalla vain taloudellisesti kannattavimpia investointeja
- arvioimalla joukkoliikenteen julkista rahoitusta (määrä ja kustannustehokkuus)
- arvioimalla liikenteen tukia (suorat tuet ja verohelpotukset kansalaisille ja yrityksille)

Yhteensovittaminen

- Keskeisin haaste asetettujen VERA-tavoitteiden näkökulmasta on julkisen talouden kestävyys varmistaminen tieliikenteen verotulojen voimakkaan alenemisen vuoksi.
- Tieliikenteen verotuksen heikentyminen voi tukea yritysten kilpailukykyä ja kotitalouksien ostovoimaa kuljetuskustannusten ja liikennemenojen osalta, mutta julkisen talouden kyvykkyys pitää yllä infrastruktuureja ja liikennepalveluja puolestaan heikkenee mahdollisesti heijastuen kilpailukykyyn ja ostovoimaan.
- Tieliikenteen käyttövoimamurros palvelee yhtä aikaa kolmea VERA-tavoitetta (elinkeinoelämän kilpailukyky, kotitalouksien ostovoima ja kustannustehokkaat päästövähennystoimenpiteet).
- Kansainvälisen liikenteen osalta ei ole tunnistettu vastaavaa teknologiaa (kuten tieliikenteen sähköistyminen), joka ratkaisisi päästövähennykset ja samalla tarjoaisi jopa mahdollisuuksia kustannusten hillitsemiseen.