

LAUSUNTO

HALLITUKSEN ESITYKSEN LUONNOKSIIN AUTOVEROLAIN, AJONEUVOVEROLAIN SEKÄ ENERGIAVEROLAIN MUUTTAMISEKSI

Tässä lausunnossa on tiiviit kannanotot yhdessä peräkkäin kaikkiin esitettyihin auton verojen kiristykseen, koska ne kuuluvat verotuksen ja autojen verotuksen kokonaisuuteen ja kokonaistason, joka tulisi huomioida yksittäisiä veroja käsiteltäessä.

Liikenneympäristöyhdistys ry kiittää mahdollisuudesta esittää näkemyksiä po. lakimuutosesityksiin täältä verojen maksajien asemasta katsoen ja toteaa lakimuutosesityksistä lausuntonaan seuraavaa:

On ennenkuulumatonta, että hallitus esittää **peräti neljällä eri tavalla henkilöautoihin kohdistuvaa verotusta korotettavaksi! Tällainen on kauhistuttavaa**, eikä ole kuulunut minkään puolueen vaaliohjelman tavoitteisiin.

Jo ennestään ylikorkeasti verotetun tieliikenteen verojen edelleen kiristykset olisivat huonoin mahdollisin, epäoikeudenmukaisin, mielivaltaisoin ja vahingollisin verotuksen korottamisen tapa ja niiden **välillinen vaikutus olisi yhteiskuntaa lamaannuttavana todennäköisesti kokonaisverotuloja vähentävä.**

Suomessa kaikki toimialat, elinkeinot sekä kaikki kansalaiset ja yhteiskunnan toiminnot hyödyntävät ja tarvitsevat tieliikennettä. Henkilöliikenteestä 95 % on tieliikennettä ja tavaroiden määrästä 95 % kuljetetaan tieliikenteellä.

AUTOVERO

Auton veroista auton ostohinnassa oleva autovero on autoon kohdistuvista veroista sosiaalisesti oikeudenmukaisemmin kohdentuva, koska paljon autoveroa maksavilla kalliin auton ostajilla on oltava hyvä tulotaso. Asumisen ja elämisen kulujen, sekä korkeiden polttoaine- ja vuotuisten pakollisten kiinteiden auton verojen ja maksujen jälkeen eri tuloluokissa voi vasta harkita, onko mahdollisesti varaa uudempaan ja kalliimpaan autoon. Ja pienituloisilla ei ole vara ostaa kuin halpoja autoja, joissa ei autoveroa juuri ole. **Näin ollen auton käyttöön kohdistuvan verotuksen kokonaistaso vaikuttaa eniten siihen, miten nopeasti autokanta uusiutuu.**

Sähköautoihin suhtaudutaan kaikkialla hyvin myönteisesti. Sähköautot ovat parhaimmillaan lyhyillä matkoilla ja kaupunkiliikenteessä ja niissä ei ole lähipäästöjä lainkaan! Sähköautojen yleistymistä ei saisi estää autoverolla tai minkään tasoisilla muilla veroilla.

Liikenneympäristöyhdistys esittää, että autoveroa ei koroteta, koska missään turhissa ja vähemmätärkeissä tuotteissakaan ei ole ylimääräisiä veroja ja autoihin kohdistuu jo monenlaisilla lukuisilla veroilla erittäin korkea kokonaisverotus. Sähköautoilta ei tulisi periä autoveroa, niiltä peritään tosin, jopa käyttövoimavero, jota ei myöskään tulisi periä.

AJONEUVOVERO HENKILÖAUTOT

Vuotuista ajoneuvoveroa esitetään korotettavaksi peräti n. 40 % eli 140 miljoonalla eurolla!

Hallituksen ohjelmassa oleva 70 miljoonaa on vielä kaksinkertaistettu? Korotusta perustellaan sillä, että siirretään hankinnan verotusta käytön verotukseen. **Todellisuudessa ajoneuvovero ei huomioi käytön määrää lainkaan. Autojen käytön määrän huomioi vain polttoainevero, joka on jo erityisen korkea ja sitä esitetään korotettavaksi edelleenkin. Polttoainevero on suurituottoisin auton veroista, joten autojen verotuksen painopiste on jo voimakkaasti ja suuresti eniten käytön verotuksessa!**

Ajoneuvovero tuli aikoinaan ”väliaikaiseksi veroksi” silloin, kun jälleen kerran haluttiin lisää verotuottoja vain autoa tarvitsevilta, eikä polttoaineveroja rohjettu korottaa, kun ne olivat jo maailman korkeimmat silloinkin. **Ei ajoneuvoveron rajattomalle kevytmieliselle kiristämislle ole perusteita.** Ajoneuvoveron korotusintoilussa tulisi muistaa myös autojen korkea kokonaisverotus polttoaineveroineen. **Lisäksi diesel henkilöautoilla on myös erityisen korkea vuotuinen käyttövoimavero.** Päästöjä on korostetusti käytetty perusteluina auton verojen muutoksissa, nyt kun eri päästöt ovat valtavasti vähentyneet ja jäljellä on vain vähäinen määrä hiilidioksidia, se tulisi näkyä myös verojen kohtuullistamisena eikä verojen kiristyksinä.

Toisin kuin korotusesityksen perustekuissa väitetään, erityisesti painoon perustuva verotaulukko on niin jyrkästi kiristytävä, että vero on kauttaaltaan korkeampi, kuin päästölukemiin perustuvan taulukon mukainen vero samankokoisella henkilöautolla ja paketti- ja matkailuautojen painoluokissa veron määrä käytännössä nousee vielä paljon enemmän.

Sähköautojen yleistymistä estää osaltaan myös ajoneuvovero yhdessä käyttövoimaveron kanssa.

Yhteiskunnalliset vaikutukset

Ajoneuvoveron edelleen kiristäminen kohdistuisi sosiaalisesti epäoikeudenmukaisesti, ja vaikeuttaisi eniten pienituloisten töissäkäynti-, asiointi- jne.. välttämättömiä matkoja. Auton kiinteät verot lankeavat tulotasosta riippumatta. **Auton käyttömahdollisuus on usein perusedellytys selviytyäkseen työmatkoista ja voidakseen edes teoriassa ottaa työtä vastaan nykyisillä työmarkkinoilla,** kun työpaikat ja niiden sijainnit vaihtuvat sekä työajat joustaa, joten usein perheessä tarvitsee olla jokaisella aktiivihenkilöllä oma auto käytössä. Ylikorkeat kiinteät verot estävät mm. näiden töissä käynnin kannalta välttämättömien autojen ylläpidon ja osa kansalaisia pakotetaan aktiivisuuden ja yhteiskunnan ulkopuolelle. Myös työttömien ja pätkätyöntekijöiden on maksettava auton kiinteät verot, jotta tulevista työmatkoista voisi selviytyä.

Kiinteät verot kohtelevat kansalaisia eriarvoisesti, ne eivät ole edes kaikkien vastustamia tasaveroja, vaan kiinteät verot ovat aina vaan sitä suurempia tulotasoon nähden, mitä pienempi tulotaso on.!

Yhteiskunnan toiminnoille ja valtiontaloudelle olisi eduksi mitä enemmän autoja on käytössä, koska silloin auton lukuisat verot lisäävät suoraan valtion verotuloja, **myös kaikki auton käytön tarpeet lisäävät välillisten ja muiden verojentuottoja.** Auton kiinteät kulut, ylläpito, vakuutukset, sekä verot ja maksut ovat yhteensä niin suuret, että tarpeettomia autoja ei kukaan pidä, vaan jokaiselle autolle on myös yhteiskunnan toiminnan kannalta hyödyllinen käyttötarve.

Kansalaisten suurelle osalle autoihin kohdistuva kokonaisverotus on niin ylikorkea, **että se pitää autokannan keskimäärin yli-ikäisenä,** koska auton vuotuiset verot ja maksut sekä kallis

polttoaine ovat etutilalla yhdessä asumisen ja elämisen kustannusten kanssa, jonka jälkeen ei usein enää ole varaa edes harkita auton vaihtoa kalliimpaan.

Liikenneympäristöyhdistys esittää, että epäoikeudenmukaisuutta lisäävästä ja vaikutuksiltaan vahingollisesta ajoneuvoveronkorotuksesta luovutaan.

Sähköautojen yleistymistä ei saisi estää ajoneuvoverolla tai millään muilla ylimääräisillä veroilla, joten sähköautoilta ei tulisi periä vuotuista ajoneuvoveroa.

POLTTOAINEVEROT

Suomessa on jo maailman korkein bensiinin verotus, myös tieliikenteen dieselpolttoaine käyttövoimaveroineen on maailman huipulla verotuksessa. Edellisen hallituksen määräämä dieselpolttoaineen veronkorotusta, joka tulee voimaan vuoden vaihteessa, ei ole ehditty edes toteuttaa, kun sen päälle esitetään vielä peräti kahta uutta veronkorotusta dieselpolttoaineeseen! Polttoaineiden veroton hinta on jo pitkään ollut voimakkaassa nousussa ja niin tulee olemaan myös tulevaisuudessa. Korotukset nostaisivat hintoja lisäksi arvonlisäveron kautta, koska arvonlisävero peritään polttoaineveroistakin!

Yhteiskunnalliset vaikutukset

Kevytmielinen ja ylimielinen tieliikennepolttoaineiden veronkiristys on Suomessa jo tullut perinteeksi, mutta kyllä päivittäisen välttämättömyshyödykkeen verottamisella jokin ylärajin tulisi olla ja kohtuullisuuden rajat on ylitetty jo kauan sitten! Jatkuvat polttoaineveronkiristykset kertautuvat hintoihin kaikilla tasoilla, ovat kehitykselle ja kilpailukyvyille vahingollista, kiihdyttävät inflaatiota, kohdentuvat maan eri alueisiin ja kansalaisiin mielivaltaisesti sekä sosiaalisesti epäoikeudenmukaisesti, lisäten köyhyyttä ja toimeentulo-ongelmia. Meillä tieliikennepolttoaineiden hinta on veroista johtuen erittäin ylikorkea yleiseen hintatasoon ja kansalaisten suuren osan tulotasoon nähden. Ylikorkeat hinnat ja niiden yhteiskuntaa lamaannuttava vaikutus pienentää polttoaine- ja muita verotuottoja.

Suomella on erittäin pitkä raja Venäjän ja Ruotsin kanssa ja tiheästi rajanylityspaikkoja. Kun naapurimaissa tieliikennepolttoaineet ovat vähemmän verotuksen vuoksi halvempia, kaikki rajan ylittävät henkilö- ja kuorma-autot, joita on valtavasti, tulevat Suomeen polttoainetankki täynnä ja lähtevät mahdollisimman tyhjällä tankilla. Lisäksi suomalaisten kannattaa käydä naapurimaissa tankkaamassa autoja sitä kauempaa rajoilta, mitä suurempi ero maiden välillä polttoaineiden hinnoissa on. **Näin ollen koko rajaliikenteen osalta valtiolta jää polttoaineverot saamatta**, jonka merkitys rahallisesti on suuri.

Kotimainen kuljetusala on jo nyt suurissa vaikeuksissa korkeiden polttoaineverojen vuoksi, tänä vuonna on ollut jo yli kaksisataa konkurssia ja lisää tulee kiihtyvällä nopeudella! Lisäksi suomalaiset ovat menettäneet tavaraliikenteen autokuljetukset ulkomaanliikenteessä lähes täysin ulkomaalaisille.

Liikenneympäristöyhdistys esittää, että Suomen tulevalle kehitykselle vahingollisesta tieliikennepolttoaineiden verotuksen edelleen kiristämisestä luovutaan. Hyödyllistä ja perusteltua tulevalle kehitykselle olisi, että tieliikennepolttoaineiden verotusta kohtuullistettaisiin, sillä olisi piristävä ja myönteinen vaikutus kaikille toimialoille.

MATKAILUAUTOT

Hallitusohjelman korotusesitykset ovat erityisen suuria matkailuautojen veroihin. **Onko tarkoituksena painaa koko sektori maan rakoon ja minkähän vuoksi?**

MATKAILUAUTOJEN AJONEUVOVERO

Maaliskuun alusta voimaantulleilla ajoneuvoverotaulukoilla on matkailuautojen vuotuinen ajoneuvovero peräti jopa yli nelinkertaistettu. Muutosta perusteltiin siirtymisellä hiilidioksidipäästöihin perustuvaan verotukseen ja, että se kohdentuisi henkilöautoihin sekä paketti- ja matkailuautoihin yhdenmukaisin perustein. **Vero ei ole nyt vähääkään tavoitteiden mukainen.** Sekä päästöihin perustuvat että painoon perustuvat taulukot ovat niin voimakkaasti kiristyviä, että **vero kiristyy jyrkästi, vaikka päästöt tai auton kokonaispaino nousee vain hieman keskiverto henkilöauton lukemista.**

Nyt esitetty korotus kiristäsi matkailuautojen ajoneuvoverotusta vieläkin lisää ja **uuden veronkorotusmallin päästöarvojen käyrä kiristäisi ajoneuvoveroveroa edelleen eniten juuri paketti- ja matkailuautojen verotason kohdalla.** Tällainen taulukko sopii tietysti, jos halutaan rangaista ylisuurten henkilöautojen hankintaa, mutta vähäpäästöisiä paketti ja matkailuautoja ei ole perusteita verottaa, kuin samassa suhteessa päästöarvoihin nähden kuin keskiverto-henkilöautoa. Tosin uusienkaan matkailuautojen päästöarvoja ei vielä juuri edes käytännössä hyväksytä.

Kun tavoitteena on päästöihin perustuva verotus, veron määrä tulisi kasvaa vain saman verran kuin päästötkin, tai ainakin jossain järjellisessä suhteessa päästöjen määrään. Matkailuautojen rakenteellinen ja sallittu kokonaispaino on huomattavasti suurempi kuin henkilöautojen, mutta polttoaineenkulutus ja päästöt on vain hieman korkeammat kuin henkilöautoilla.

Suurin ongelma ja epäkohta uusien matkailuautojen ajoneuvoverotuksessa on se, että päästöarvoiksi ei Suomessa haluta hyväksyä edes valmistajan ilmoittamia päästöarvoja, jotka on mitattu pakettiautona samalle alusta- ja moottoriyhdistelmälle, vaikka päästöt ovat luonnollisesti samat myös matkailuautona. Matkailuautoilla ajetaan monin verroin vähemmän kuin pakettiautoilla, joten todellisuudessa matkailuautojen päästöt ovat käytännössä paljon pienemmät, kuin saman rakenteen pakettiautoissa. **Koska pakettiautona mitattuja päästöarvoja ei hyväksytä, uudet vähäpäästöisimmätkin matkailuautot verotetaan erityisen ankaran auton painoon perustuvan taulukon mukaan.**

Toisin kuin korotusesityksen perustekuissa väitetään, auton suurimpaan sallittuun kokonaispainoon perustuva verotaulukko on niin jyrkästi kiristynyt, että vero on käytännössä kauttaaltaan korkeampi, kuin päästölukemiin perustuvan taulukon mukainen vero samankokoisella autolla. Painoon perustuvalla taulukolla vero nousee käytännössä normaali pakettiautoilla kaksinkertaiseksi sekä erityisesti matkailuautoilla vielä paljon korkeammaksi, kuin päästöarvoihin perustuvan taulukon mukainen vero. Vaikka päästöarvoihin perustuvan taulukon verokäyrä nousee 50 euroa korkeammalle, käytännössä ei niin suuria päästöarvoja ole millään verotettavalla autolla, koska ajoneuvoveroa peritään vain henkilö- ja pakettiautoluokan autoilta, eikä lainkaan suuremmilta autoilta. **Joten taulukkojen pinnallinen vertailu antaa helposti todellisuuteen verrattuna virheellisen ja päinvastaisen kuvan.**

Yhteiskunnalliset vaikutukset

Matkailuautoja käytävillä perheillä on käytössään yleensä myös yksi tai useampi henkilöauto, joten he maksavat kaikkiaan eniten eri veroja autoistaan. Matkailuautoja on kaikissa hintaluokissa lähes arvottomiin asti ja myös käyttäjiä on vastaavasti pienituloisiin asti. Jokaisessa hinta- ja tuloluokassa ja on rajallista, miten paljon autoihin ja niiden veroihin ja maksuihin on mahdollista rahaa käyttää. Ylikorkeat ajoneuvoverot vähentävät omalta osaltaan kiinnostusta matkailuautoihin, mikä vähentää matkailua ja palveluiden käyttöä kotimaassa. **Yhä useammat siirtyvät lentomatkailuun ulkomaille**, koska se on niin halpaa, kun lentomatkoihin ei peritä edes polttoaineveroja, puhumattakaan muista ylimääräisistä veroista, joita autoilla on! Tänä vuonna kesäkuun loppuun mennessä on yksin Helsinki- Vantaan lentokentältä tehty jo peräti 5,9 miljoonaa lentomatkaa ulkomaille, jotka ovat valtaosin vapaa-ajan matkoja. Olisi Suomen taloudelle sekä verotuloille eduksi, että ei liian kireällä verotuksella pakoteta kotimaan matkailuauto- ja Caravan-matkailuakin harrastavia kansalaisia lentomatkailuun ulkomaille.

Valtiontaloudelle olisi tuottavinta, että matkailuautojen kiinteät verot olisivat mahdollisimman pieniä. Silloin autoja pidetään enemmän liikennekäytössä, tehdään enemmän matkoja, jolloin valtio saisi käyttövoima- ja ajoneuvoverojen lisäksi polttoainevero- ja muut verotuotot ja kotimaan palvelut saisi asiakkaita sekä yhä useampi harkitsisi matkailuauton hankkimista ja matkailua kotimaassa.

Liikenneympäristöyhdistys esittää, että jos ajoneuvoverotaulukoita nyt muutetaan, korjataan samalla matkailuautoja syrjivästi ja eriarvoisesti kohtelevat verotaulukot veromuutosten perusteluja vastaaviksi, eli päästöjen mukaisesti nousevaksi ja laskevaksi sekä tasavertaisesti kaikkia autoja kohtelevaksi, tai laaditaan uudet taulukot seuraavalla tavalla:

Uusien matkailuautojen päästöarvoiksi tulisi määritellä se päästöarvo, mitä alustan ja moottoriyhdistelmän valmistaja on autolle pakettiautona mittauttanut ja ilmoittanut.

Päästöarvoihin perustuva taulukko tulisi korjata loivemmin kiristyväksi, tai laatia paketti- ja matkailuautoluokkaa tasavertaisesti kohteleva verotaulukko, jossa perusteena käytetään keskikokoisen henkilöauton päästöarvon 150 gramman / km veron määrää, josta veron määrä kasvaa prosenteissa saman verran, kuin auton päästöarvokin kasvaa 150 grammasta / km. Sillä tavoin määritellen ajoneuvoveron määrä saadaan päästöjen mukaisesti tasapuoliseksi.

Nyt käytössä oleva matkailuautokanta on lähes täysin auton kokonaispainoon perustuvan verotaulukon erityisen korkealla verolla, uusimmat ja vähäpäästöisimmätkin. Noin 95 prosenttia autoista on sellaisia, joista ei edes ole ilmoitettuja päästöarvoja. Näiden painon mukaan verotettavien autojen verotuksen korjaamiseksi, tulisi painon mukaan nousevat verotaulukot korjata loivemmin kiristyviksi, tai laatia paketti- ja matkailuautoluokkaa tasavertaisesti kohteleva verotaulukko, joissa perusteena käytetään keskikokoisen 1750 kg:n kokonaispainoisen henkilöauton veron määrää, josta veron määrä kasvaa esim. 100 kg väleillä tasaisin portain sillä tavoin, että veron määrä olisi 3500 kg:n kokonaispainoisen auton kohdalla noin 40 % korkeampi, kuin 1750 kiloa painavan henkilöauton veron määrä on. Näin toteutettuna myös auton painoon perustuva ajoneuvovero saadaan päästöjen mukaisesti tasapuolisesti nousevaksi myös tälle nyt käytössä olevalle matkailuautokannalle. Tällä tavoin nouseva taulukkokin tosin nostaa veron määrän suuremmaksi, kuin päästöarvoihin perustuva taulukko, mutta veron määrä nousee järjellisessä suhteessa päästöihin nähden.

MATKAILUAUTOJEN AUTOVERO

Hallitusohjelmassa esitetään lisäksi matkailuautoille autoveroa, tehtävän selvityksen perusteella. Asiaa kannattaa todella huolella selvittää ja luopua aikeista, jotta virheitä vältetään.

Yhteiskunnalliset vaikutukset

Autovero korkeiden polttoaine- sekä ajoneuvo- ja käyttövoimaverojen lisäksi tekisi kokonaiskustannukset niin suuriksi, että uusien matkailuautojen kauppa lähes loppuisi, se lamaannuttaisi ja ajaisi alas koko toimialan sekä vaikuttaisi negatiivisesti kotimaan matkailupalveluihin ja elinkeinoihin. **Matkailuautoa ei ole vaihtoehto henkilöautolle eikä sitä tule verrata henkilöautoon.** Matkailuauton hankkiminen ole yleensä välttämätöntä, vaan matkailuautoilu on yksi vaihtoehto vapaa-ajanvietolle. Näin ollen on rajallista, minkä verran kansalaisilla on varaa rahaa laittaa matkailuautoon ja sen ylläpitoon sekä veroihin ja maksuihin. Suomen kansantaloudelle on kuitenkin eduksi, mitä enemmän vietetään vapaa-aikaa ja käytetään rahaa kotimaassa ja sitä ei saisi liian paljolla verotuksella vaikeuttaa tai estää. Kotimaanmatkailu työllistää suomessa ja siitä tulee polttoaineverojen lisäksi valtiolle ja kunnille paljon muitakin verotuloja

Matkailuautoala, kuten autoala yleensäkin tarjoaa itsensä ylläpitäviä oikeita työpaikkoja, jotka lisäksi tuottaa verotuloja.

Kansalaisten tulisi saada mahdollisimman tasavertainen kohtelu yhteiskunnan taholta, olkoonpa terve vapaa-ajan vieton tapa ja kiinnostuksen kohde millaista tahansa. Ja erityisesti tulisi vaikeuttamisen sijaan suosia kaikkea kotimaassa tapahtuvaa toimintaa, jollaista matkailuautoilukin valtaosin on.

ARVONLISÄVERO

Neljäs auton verojen korotusesityksistä johtuva verojen kiristys tulisi arvonlisäverojen määrään. Arvonlisävero peritään jopa polttoaineveroistakin ja aina hintojen loppusumman päälle, joten polttoaine- ja autoverojen korotuksetkin lisäisi arvonlisäveron määrää sekä myyntihintoja 23 prosentilla veronkorotusten määrästä.

LOPUKSI

On sinänsä myönteistä, että autoihin kohdistuvien eri verojen porrastuksella pyritään suosimaan vähäpäästöisiä ja energiataloudellisia autoja, mutta se on väärin ja ristiriitaista, että jo tapahtunutta valtavaa kehitystä autojen polttoaineenkulutuksen pienentämisessä ja päästöjen minimoinnissa ei vähääkään palkita autojen kokonaisverotuksen kohtuullistamisella, **vaan verotuksen kokonaistasoa kiristetään sen enemmän mitä enemmän päästöt vähenee?** Onhan päästöt aina ollut verukkeena, autojen korkeita veroja perusteltaessa sekä myös nyt veroja porrastettaessa. Nyt olisi jo todella syytä suunnata mahdollisia verojen kiristyksiä verottomille tai vain lievästi verotetuille todella paljon päästöjä aiheuttaville tahoille.

Esitetyillä tieliikenteen veronkorotuksilla ei edes ole oleellista merkitystä valtion budjetin suureen vajeeseen, ja **verojen korotusten vaikutus niiden välillisten negatiivisten yhteiskuntaa lamauttavien vaikutusten vuoksi olisi todennäköisesti valtion verotuloja vähentävä!**

Yhteiskunnan tulisi kohdella kansalaisia mahdollisimman tasavertaisesti myös verotuksessa.

Ei ole yhtään asiaperustetta, minkä vuoksi tieliikenteeltä ja erityisesti henkilöautoa tarvitsevilta valtio perii mielivaltaisesti ja tulotasoa huomioimatta moninkertaisesti veroja, verrattuna saman tulotason henkilöihin, joilla ei ole autoa. Näin osa kansalaisista tulee raskaasti yliverotetuiksi ja osaa verotetaan liian keveästi.

Kansalaisten suurelle osalle autoihin kohdistuva kokonaisverotus on niin ylikorkea, **että se pitää autokannan keskimäärin yli-ikäisenä**, koska auton vuotuiset verot ja maksut sekä kallis polttoaine ovat etutilalla asumisen ja elämisen kustannusten kanssa, jonka jälkeen ei usein enää ole varaa edes harkita auton vaihtoa kalliimpaan

VEROISTA YLEENSÄ

Työn verotuksesta on tehty harhauttava hokema. Työtuloista ne välillisetkin verot maksetaan, eikä se maksajaa helpota, millä nimellä verot peritään, **vain verojen kokonaismäärä tulotasoon nähden on ratkaisevaa**. Myös eläke- ja muita tuloja sekä sosiaaliturvaa olisi oikeudenmukaista verottaa tulotaso huomioiden.

Tasaveroa tuloveroissa ei mikään puolue kannata, mutta nyt siirrytään entistäkin enemmän vieläkin pahempaan. Välilliset verot, ovat tuloihin verrattuna aina väärinpäin progressiivisia niin moninkertaisesti kuin tuloerotkin ovat. **Esim. jokaisen bensalitrin vero on kymmenen kertaa pienempi tuloihin nähden, jos tulot ovat kymmenen kertaa suuremmat!**

Ainut oikeudenmukainen keino verottaa kaiken tasoisia tuloja on se, että **otetaan oikea määrä tai ainakin pää osa veroa päältä silloin kun rahaa tulee. Silloin kukaan ei joudu väärään aikaan yliverotetuksi**. Sama pätee myös yrityksiin ja yhteisöihin. Verotuksen painopisteen ollessa välillisissä veroissa, suuri epäkohta on se, että kokonaisverotaso tulee sitä keveämmäksi, mitä enemmän tulotaso nousee, koska tulotason noustessa välillisten verojen osuus vähenee jyrkästi tulotasoon nähden.

Tulovero on erinomainen vero sillä tavoinkin, että tulovero peritään oikea-aikaisesti ja oikean tasoisena, juuri silloin kun rahaa tulee ja maksukykyä on. Sillä tavoin saadaan merkityksellisiä tuottoja niin, että kukaan ei joudu yliverotetuksi. Valtion tuloveroa on alennettu 1990-luvulta lähtien lähes vuosittain ja samalla on mm. tieliikennepolttoaineveroja suuresti kiristetty, joten **valtion tuloveron osuus on enää vain noin 9 % verotuotoista**.

Täällä veronmaksajien ruohonjuuritasolla ei koskaan keneltäkään kuule kritiikkiä tuloveron tasosta, sen sijaan tieliikennepolttoaineiden verotuksen suuruuden kauhistelua kuulee eri tahoilta toistuvasti päivittäin!

Olisi toivottavaa, että edellä esitetyt näkemykset ja verotuksen oikeudenmukaisuutta lisäävät korjausehdotukset tulisivat huomioituiksi hallituksen tulevissa verolinjauksissa.

22.9.2011 Liikenneympäristöyhdistys ry

Rauno Lipasti
puheenjohtaja
rauno.lipasti@polarcom.fi
puh. 0400-817630
Vihdinkatu 2 D 42
08100 Lohja

Paavo Mäkelä
sihteeri
pama@nic.fi
puh. 050-3743521
Leskeläntie 9
86600 Haapavesi