



29.1.2021

Vero-osasto

Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävä työryhmä, 24. kokous

Aika perjantai 18.2.2021 klo 9-11

Paikka etäkokous

Osallistujat Markus Teräväinen (VM) puheenjohtaja
Jenni Oksanen (VM)
Jussi Kiviluoto (VM)
Kati Jussila (VM)
Merja Sandell (VM)
Magnus Cederlöf (YM)
Saara Jääskeläinen (LVM)
Mika Jokinen (Verohallinto)
Tuovi Valtonen (Traficom)
Atro Andersson (LVM) sihteeri
Ella Luikka (VM) sihteeri
Tuomo Suvanto (Traficom)
Hannu Kuikka (Traficom)
Kristiina Lappalainen (Traficom)
Paavo Moilanen (Ramboll)

1 Kokouksen avaus

Puheenjohtaja avasi kokouksen klo 9.01.

2 Asialistan hyväksyminen ja edellisen kokouksen muistio

Asialista on lähetetty työryhmälle ti 16.2.2021. Työryhmä hyväksyi asialistan ilman lisäyksiä.

Edellisen kokouksen pöytäkirja on lähetetty työryhmälle ti 16.2.2021. Työryhmä hyväksyi pöytäkirja muutoksitta.

3 Tienkäytön verotus ja veropohjan turvaaminen

Puheenjohtaja alusti asialistan kohtaa kertomalla, että Traficom on tehnyt työryhmän toimeksiantamana selvitystä tienkäytön verotuksesta ja sen mahdollisuuksista veropohjan turvaamisessa. Traficomista selvitystä olivat esittelemässä Tuomo Suvanto, Hannu Kuikka sekä Kristiina Lappalainen. Selvitystä on osin toteutettu konsulttityönä, jonka puitteissa kokoukseen osallistui myös Paavo Moilanen Ramboll Finland Oy:stä.

Tuomo Suvanto kertoi tehdystä selvityksestä, johon sisältyy yleiskatsaus tiemaksuista, tekniset edellytykset kilometriverolle sekä arvio vaikutuksista ja kustannuksista.

Selvityksessä on tarkasteltu neljää eri vaihtoehtoa, jotka ovat VEO nykyinen verojärjestelmä (auto-, ajoneuvo- ja polttoaineverotus), VE1 ns. ajoneuvoveromalli

(verokertymän lasku katetaan asettamalla ajoneuvoveron perusveroon auto-kohtainen kiinteä vero kaikille autoille), VE2 ns. ministeri Vanhasen ehdottama tieveromalli kolmella eri variaatiolla (nykyinen verojärjestelmä, mutta polttoainevero minimiin, jolloin myös käyttövoimaveron poistuu ja kilometrivero; kilometriveron suuruus vaihtelee tieluokittain; kilometriveron suuruus vaihtelee alueittain) ja VE3 kilometriveromalli (ajoneuvoveron perusvero ja verokertymän lasku korvataan kiinteällä kilometriverolla, joka kaikkialla sama).

Tuomo Suvanto esitteli vaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia. Esimerkiksi malli VE1 voisi olla hallinnollisesti yksinkertainen, mutta siihen voisi liittyä tulonjakoon liittyviä vaikutuksia ja vaikutukset ajosuoritteeseen voisivat olla vähäisiä. VE2 nostettiin esille esimerkiksi se, että tieluokkajaottelu voisi johtaa liikenteen siirtymiseen pois hyvin ylläpidetyiltä teiltä, mikä olisi ristiriidassa liikenteen ohjausta koskevien tavoitteiden kanssa. Toisaalta kilometriveromalleissa ajosuoritteet voisivat vähentyä ja joukkoliikenteen kysyntä lisääntyä. Myös päästöohjauksen kannalta kilometriveromalleilla voisi pitkällä aikavälillä olla positiivisia vaikutuksia. Suvanto totesi, että selvityksen perusteella vaikuttaa siltä, etteivät nykyisellä verojärjestelmällä fiskaaliset tavoitteet toteutuisi jatkossa, jos verotasot säilytetään vuoden 2019 tasolla.

Tarkastellut kilometriverotukseen perustuvat mallit pohjautuisivat satelliittipaikkannukseen perustuvaan järjestelmään. Keskusteltiin siihen liittyvistä kysymyksistä, kuten häirintämahdollisuuksiin liittyvistä riskeistä. Järjestelmän investointikustannukset alussa olisivat arvioilta noin 313 miljoonaa euroa.

Kristiina Lappalainen kertoi yksityisyydensuojaan liittyvistä kysymyksistä. Suosituksena olisi osallistaa kansallinen valvontaviranomainen mahdollisimman varhaisessa vaiheessa mukaan arviointityöhön, jos paikantamiseen perustuvia kilometriveromalleja lähdetäisiin edistämään. Keskusteltiin yksityisyydensuojaan liittyvistä kysymyksistä ja muun muassa tiedon luotettavuudesta ja valvontakysymyksistä. Sovittiin, että jatkossakin vastuu tietosuojakysymysten edelleen selvittämisestä ja tarkastelusta on Traficomissa.

Keskusteltiin esityksessä esiin nousseista aiheista ja kysymyksistä. Esille nostettiin muun muassa yhteys ruuhkamaksuihin, vaikutukset yhdyskuntarakentamiseen ja ajosuoritteisiin, vaikutukset päästöihin ja mahdollinen yhdistäminen päästöohjaukseen (tätä ei tarkasteltu malleissa). Keskusteltiin selvityksen päätelmistä fiskaalisten, ympäristöpoliittisten ja liikennepoliittisten tavoitteiden näkökulmista.

Järjestelmä voisi olla otettavissa käyttöön mahdollisesti vuoteen 2030 mennessä, joskin tarkkaa hetkeä ei voida määrittää. Todettiin, että selvitettäviä kysymyksiä ja riskejä on vielä paljon ja niitä on arvioitava.

Traficom laatii selvityksen ja esityksen pohjalta kirjallista materiaalia. Työryhmä palaa aiheeseen ja päätettäviin suosituksiin myöhemmissä kokouksissa, joissa otetaan myös esille tarkempi kuvaus teknisestä toteutuksesta. Traficom laatii lyhyen esityksen teknisen toteuttamisen vaihtoehtoista.

5 Muut asiat

Ei muita asioita.

5 Seuraavat kokoukset

Seuraavista kokouksista puheenjohtaja on lähettänyt työryhmälle Doodle-kyseily.

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 10.59.