

Liikenteen verotuksen uudistaminen

Valtionvarainministeriön kuulemistilaisuus, 22.4.

Sampo Seppänen, Suomen Yrittäjät



YRITTÄJYYDEN
PUOLESTA

Päästöhinnoittelulla tärkeä rooli ilmastopolitiikassa

Yrittäjät

- Verotus/päästökauppa ovat keskeisiä keinoja ohjata yhteiskuntaa kohti vähähiilisempää taloutta ja siten hillitä ilmastonmuutosta.
- Haittaverotuksen kiristytessä ja verokertymien kasvaessa mahdollistetaan työn ja yrittämisen verotuksen keventäminen, joka kannustaa työntekoon ja edistää Suomen kilpailukykyä.
- Huomioitava yrityksille kohtuullisen hintainen energiansaanti ja tiettyjen toimialojen teknologiarajoitteen asettamat vähäiset mahdollisuudet siirtyä vähäpäästöisempään toimintaan veronkorotusten myötä.
- Suomessa ilmastopäästöihin kohdistuvan hinnoittelun jakauma verotuksessa on talouden sektoreiden välillä hyvin erilainen. Liikenteen polttoaineiden päästöihin kohdistuva verotus on seitsemän kertaa suurempi kuin keskimäärin muilla sektoreilla. (OECD, Taxing energy use 2019)

Liikenteen päästövähennystavoite 2030 (-50 % vuoden 2005 tasosta)

Yrittäjät

Tavoitteiden saavuttamiseksi Suomen autokannan pitää uusiutua huomattavasti vähäpäästöisempään suuntaan:

- Auto- ja ajoneuvoverotuksen päästöporrastusta jyrkentämällä voidaan ohjata kuluttajia hankkimaan vähäpäästöisempiä kulkuneuvoja vähäisellä vaikutuksella yritysten kuljetuskustannuksiin.
- Työsuhdeautojen verotusta on hyvä uudistaa suosimaan vähäpäästöisempien autojen valintaa
- Nykyinen biopolttoaineen jakelovelvoite tulee nostamaan myös polttoainekustannuksia
- Dieselin veronkorotuksia tulee välttää kuljetuskustannusten takia

Tavaraliikenne maanteitse

- Suurin osa tavaraliikenteestä kulkee kumipyörillä maanteitse. Näin tapahtuu myös jatkossa.
- Myös kuljetuksissa tulee pyrkiä irti fossiilisista polttoaineista.
 - Raskaassa liikenteessä vaihtoehtoisia vähäpäästöisiä teknologioita on rajoitetusti saatavilla lyhyellä aikavälillä.
 - Teknologiarajoitteiden takia tehokkain päästövähennyskeino on siirtyminen asteittain uusiutuvaan dieseliin.
 - Jakeluverkoston kehittyessä (bio)kaasukäyttöinen kalusto on yhä laajemmin mahdollisuus. Sähköajoneuvoilla on roolinsa etenkin kaupunkien joukkoliikenteessä ja tavarankuljetuksessa.
- Hyötyliikenteen polttoaineen kysyntä on lyhyellä aikavälillä joustamatonta.
 - Dieselin veronkorotusten päästövähennysvaikutukset ovat mitättömiä
 - Korotukset menevät suoraan yritysten kuljetuskustannuksiin ja heikentävät yritysten kilpailukykyä.

Energiaverodirektiivissä uudistamistarpeita

- Biodiesel on tällä hetkellä pumpulla kalliimpaa kuin fossiilinen diesel.
- EU:n asettama minimivero biodieselille on vastaava kuin fossiiliselle dieselille.
- Suomessa biodieselin verotus on EU:n minimiveronmukainen 100 %:ssa uusiutuvassa dieselissä (biodieselöljy p.t)
- Direktiivin tulisi tunnistaa toisen sukupolven uusiutuvien biopolttoaineiden ilmastohyödyt ja mahdollistaa niille nykyistä alempi minimiverokanta.
- Näin kuljetukset Suomessa voitaisiin hoitaa ilman kohtuutonta hinnannousua.
- Esimerkiksi kaasumaiset ja kiinteät biopolttoaineet voivat olla nykyään verottomia.

Vaihtoehtoja polttoaineverotukselle?

- Vaihtoehtoiset käyttövoimat henkilöautoissa yleistyvät
 - Vähentää pidemmällä aikavälillä valtion polttoaineverotuottoja.
- Päästövähennykset ja näkymä valtion verotulojen laskusta aiheuttaa paineita liikenteen verotuksen ja hinnoittelun uudelleen tarkasteluun.
 - Tämä aiheuttaa painetta tienkäyttömaksujen käyttöönottoon.
- Tiemaksut mahdollistaisivat tienkäytön hinnan säätelämisen myös ruuhkautumisen ja alueiden mukaan.
 - Tienkäyttömaksut voisivat tulla ajankohtaiseksi samaan aikaan kun henkilöliikenteen käyttövoimat ovat laajasti muuttumassa ja polttoaineverotuksen kertymä valtiontaloudelle sitä kautta selkeästi laskemaan päin
 - Erilaisia tienkäyttömaksujen mahdollisuuksia punnittaessa on tärkeää miettiä niiden vaikutuksia yrityksiin ja niiden suhdetta jo voimassa olevaan verotukseen.
 - Erityinen huomio kuljetusalalle

Dieselpolttoaine yritystuki?

- Liikenteen polttoaineiden päästöihin kohdistuva verotus Suomessa n.240 euroa/tCO₂. (OECD 2019, Taxing energy use 2019)
- Dieselpolttoaineen hiilidioksidivero ylittää hiilidioksidipäästöjen arvioidut yhteiskunnalliset kustannukset*
- ”Veroteorian mukaan fiskaalisessa mielessä voi olla perusteltua periä polttoainetta välituotteena käyttäviltä yrityksiltä alempaa polttoaineveroa kuin kotitalouksilta. Ottaen huomioon tämän näkökannan ja sen, että dieselinkin vero ottaa jo huomioon dieselin hiilidioksidipäästöjen tuottaman haitan, ei sinänsä ole ilmastopäästöjen ulkoisvaikutuksiin perustuvia syitä luopua dieselin verotuesta”

*Lähde: Laukkanen M. (2020): Energian tuotantoon ja energian käyttöön liittyvät yritystuet, Taustaraportti Yritystukien tutkimusjaoston raporttia 2020 varten

Tiivistettynä

- Auto- ja ajoneuvoverotuksen päästöporrastusta jyrkentämällä voidaan ohjata kuluttajia hankkimaan vähäpäästöisempiä kulkuneuvoja vähäisellä vaikutuksella yritysten kuljetuskustannuksiin.
- Työsuhdeautojen verotuksen uudistaminen suosimaan vähäpäästöisempien autojen valintaa
- Dieselin veronkorotuksia tulee välttää kuljetuskustannusten takia
 - Korotusten päästövähennysvaikutukset ovat mitättömiä
 - Korotukset menevät suoraan yritysten kuljetuskustannuksiin ja heikentävät yritysten kilpailukykyä.
- Biodieselin verotus halvemmaksi (EU-lainsäädännön muutokset)
- Verotulojen vähentyessä tiemaksuja voidaan harkita.
 - Vaikutukset yrityksiin (etenkin kuljetusala)?
 - Suhde jo voimassa olevaan verotukseen?

YRITTÄJYYDEN PUOLESTA