

# Kirjallinen kuuleminen

## Liikenteen verotus

Liikenteen verouudistuksen pohjana tulee pitää tavoite vähentää päästöjä ja muuttaa kulkutapajakaumaa. Jos tämä johtaa veropohjan pienenemiseen, asiaa ei tulisi nähdä ainoastaan valtiontalouden tulokertymän ongelmana vaan hahmottaa eri liikennemuotojen aiheuttamat kustannukset yhteiskunnalle laajemmin.

### Liikenteen ulkoistuskustannukset

Erityisesti yksityisautoilu ja lentoliikenne aiheuttavat ilmastopäästöjen lisäksi lukuisia muitakin kustannuksia yhteiskunnalle, joten niiden verotusta voidaan jatkossakin perustella vaikka ilmastopäästöt vähenisivät.

Tutkimus vuodelta 2019 kertoo<sup>1</sup>, että autolla ajaminen aiheuttaa EU:ssa noin 0,11 € kustannukset yhteiskunnalle jokaista ajettua kilometriä kohden. Ilmastopäästöjen osuus kustannuksista on noin 10 % (0,011 €/km). Valtaosa kustannuksista tulee maankäytöstä ja infran rakentamisesta. Samassa tutkimuksessa todettiin, että kävelystä syntyy yhteiskunnalle 0,37 € ja pyöräilystä 0,18 € säästöt kilometriä kohden. Hyödyt liittyvät lähinnä kansanterveyden paranemiseen.

Vastaavan suuntaisia tuloksia oli jo saatu toisessa tutkimuksessa vuonna 2008.<sup>2</sup> Tässä tutkimuksessa arvioitiin, että tieliikenteen aiheuttamat ulkoistuskustannukset ovat 48-64 euroa / 1000 km, josta ilmastopäästöjen osuus on maksimiskenaariossa 17 € / 1000 km. Tässä tutkimuksessa ei huomioitu infrastruktuurin rakentamiskustannuksia eikä kansanterveysvaikutuksia, mutta se sisälsi biodiversiteetille ja luonnolle aiheutuvat kustannukset.

On siis selvää, että erityisesti yksityisautoilu aiheuttaa merkittäviä ulkoistuskustannuksia ja näiden verottaminen on hyvin perusteltua, jotta yhteiskunta pystyy kattamaan kustannuksia.

Olennaista onkin että yksityisautoilun verotus kohdistuu erilaisilla instrumenteilla erityisesti sinne missä sen aiheuttamat ulkoistuskustannukset ovat suurimmat, eli kaupunkiseuduille.

<sup>1</sup> Gössling, S., Choi, A., Dekker, K. and Metzler, D. 2019. The social cost of automobility, cycling and walking in the European Union. Ecological Economics 158: 65-74, [verkkojulkaisu](#)

<sup>2</sup> van Essen et al: External Costs of Transport in Europe Update Study for 2008, 2008, [verkkojulkaisu](#)

## Verokeinot päästötavoitteiden saavuttamiseksi

Pyöräliitto ehdottaa seuraavia ratkaisuja päästötavoitteiden saavuttamiseksi.

### **Liikennepolttoaineiden hiilisisällölle perustuvan myyntilupajärjestelmän käyttöönotto**

Todennäköisesti varmin tapa saavuttaa päästövähennystavoitteet on Aalto-yliopiston tutkijoiden esittämä myyntilupajärjestelmä<sup>3</sup>, joka asettaa kiintiöt polttoaineiden hiilisisällölle. Tämän mallin ongelmana tosin on, ettei se huomioi liikenteen muita ulkoistusvaikutuksia, joten sen rinnalla pitää olla muuta verotusta osittain nykyiseen tapaan ja osittain uusia ratkaisuja.

### **Autoveron hiilidioksidikomponentin ohjausvaikutuksen vahvistaminen sekä autoverotuksessa autojen muiden ulkoistuskustannusten vahvempi huomiointi**

Verotuksen tulisi ohjata kohti pienempiä ajoneuvoja. Henkilöautojen sähköistyminen johtaa niiden massan kasvuun. Tämä lisää tiestön kulumista ja siitä johtuvia mikromuovipäästöjä, heikentää erityisesti liikenteen suojaamattomien osapuolten liikenneturvallisuutta, vievät enemmän tilaa sekä lisää autojen valmistamiseen tarvittavien luonnonvarojen käyttöä.

Katumaasturien suosion myötä henkilöautojen massan kasvu on ollut todella nopeaa. Isompien ajoneuvojen tuhovoima on merkittävä ongelma onnettomuustilanteissa.

Henkilöautojen autoverotusta voisi miettiä osittain kehittäväksi esimerkiksi massaperusteiseksi.

Olisi myös harkinnan arvoista pohtia tulisi akuissa käytettäviä maametalleja verottaa niiden louhinnan aiheuttamien suurten ympäristöongelmien vuoksi.

### **Dieselin alemmasta verotuksesta luopuminen**

Kyseessä on ympäristölle haitallinen tuki, josta tulee luopua. Asiasta on tehty laaja tutkimus ja sen tulokset ovat varsin yksiselitteiset.<sup>4</sup>

### **Biokaasun verotuksen kehittäminen**

Biokaasun verotuksessa on varmistettava sen kilpailukyky, erityisesti kun biokaasu tulee osaksi jakeluelvoitetta, sillä samalla biokaasun verottomuus uhkaa poistua.

### **Työsuhdeautojen verotuksen uudistaminen**

Autoetu tulee muuttaa niin, että verotusta kiristetään ja verotusarvo on riippuvainen ajetuista kilometreistä. Vapaa autoetu johtaa siihen, että polttoaineiden veronkorotuksella ei ole vaikutusta työsuhdeautoiluun.

3

<https://www.aalto.fi/fi/uutiset/taloustieteilijat-ehdottavat-nain-suomi-puolittaa-tieliikenteen-paastot-vuoden-2030>

4

[https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162031/VNTEAS\\_2020\\_4.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162031/VNTEAS_2020_4.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

### **Kilometrikorvauksen uudistaminen**

Nykyinen kilometrikorvaus ylikompensoi henkilöautolla liikkumista. Kuvaavaa on, että usein jos työntekijä vuokraa auton ja suorittaa sillä työmatkan, on tästä aiheutuva kulu pienempi kuin verottajan määrittelemän kilometrikorvauksen maksimitaso. Kilometrikorvauksen järkevä taso olisi luokassa 0,30 euroa/km.

Samalla tulisi nostaa polkupyörän kilometrikorvausta tasolle 0,14-0,16 €/km ja luoda uusi sähköpyörän kuluihin perustuva kilometrikorvaus (n. 0,18 €/km). Pelkästään sähköpyörien huomattavasti suurempien pääomakulujen vuoksi tämä olisi perusteltua.

Lisäksi tulisi sallia, että työnantaja voi halutessaan maksaa verottomana työntekijälle lihasvoimin tehdystä työmatkasta erillistä verotonta kilometrikorvausta. Belgiassa vastaavan tuen taso on 0,22 €/km.

### **Työmatkakuluvähennys kulkutapaneutraaliksi**

Työmatkakuluvähennyksen voisi uudistaa pohjautuen Suomen ympäristökeskuksen v. 2015 esittämään malliin<sup>5</sup>, jossa vähennyksen määrä ei riippuisi kulkutavasta. Mallia tosin pitäisi kehittää niin, että se houkuttelisi pyöräilemään ja kävelemään. Yksi tapa on edellisessä kohdassa mainittu lisätuki, toinen vaihtoehto voisi olla omin voimin tehtävästä matkasta tehtävä lisävähennys. Tämäkin on Belgiassa mahdollista (0,22 €/km).

### **Työsuhdepyörä tuloverovapaaksi**

Nykyinen työsuhdepyöräjärjestelmä ei kannusta sen käyttöön, on epäselvä ja monimutkainen.

Siksi se on uudistettava niin, että työntekijän työsuhdepyörän verovapaus olisi enintään 1500 € / vuosi.

Lisäksi hyväksyttäisiin oman pyörän huollot ja tarvikeostot jos työntekijä ei osta uutta pyörää.

Työntekijä voisi hankkia tarvittaessa kaksikin pyörää (esim. työmatkaan kuuluvan junamatkan molempiin päihin), mutta verovapauden maksimisumma säilyisi 1500 eurossa.

Verovapaa työsuhdepyöräetu koskisi tavallisia ja sähköavusteisia (max. 25 km/h & 250 W) pyöriä. Verovapaa etu ei koskisi moottorilla varustettuja sähköpyöriä, jotka liikkuvat ilman polkemista ja jotka vaativat vakuutuksen ja/tai rekisteröinnin.

Muut työsuhdepyörän ehdot säilyisivät ennallaan.

### **Työsuhdematkalipun verovapauden laajentaminen**

Nykyinen työsuhdematkalipun verovapaus on hyvin erikoinen rakennelma, jossa osa lipuista on verovapaita ja osa ei. Työsuhdematkalipusta tulisi tehdä tiettyyn rajaan saakka (esim. 3500 €/v) verovapaa ja kasvattaa näin joukkoliikenteen suosiota.

### **Työpaikan pysäköintipaikasta osittain veronalainen tulo**

---

<sup>5</sup> [https://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Tiedotteet/Tyomatkakulujen\\_verovahennyksesta\\_ehdotetaan\(33263\)](https://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Tiedotteet/Tyomatkakulujen_verovahennyksesta_ehdotetaan(33263))

Työpaikalla pysäköintipaikasta pitäisi tulla verotettava tulo 25 € / kk / arvosta ylöspäin. Nyt pysäköintipaikka on täysin verovapaata ja siksi työpaikkojen on houkuttelevaa tarjota niitä ja toisaalta työntekijöiden käyttää niitä.

Kun verotuksen raja laitetaan 25 euroon, kohdistuu veron vaikutus erityisesti hyvän joukkoliikenteen kaupunkeihin. Samalla työnantajalle syntyy ulkopuolinen paine tarkastella omia käytäntöjään kriittisesti ja kenties ryhtyä perimään kustannusta pysäköintipaikan käytöstä.

Vaikutus kulkutapoihin tulee olemaan suurempi, kuin mitä veron määrän perusteella voisi olettaa. Esim. 60 euron hallipaikan verotusarvoksi tulisi 16 eur (45 % rajavero). Käytännössä tämä johtaisi monessa paikkaa siihen, että työnantaja laittaisi paikan hinnaksi 35 eur, jolloin se on vielä veroton etu. Tällä 35 eur hinnalla jonka joutuu oikeasti maksamaan, on isompi kulkutapavaikutus kuin 16 euron veroihin piilotetulla kustannuksella.

Verotusarvo voitaisi määrittää markkina-arvon, kustannusten, pysäköintipaikan tyyppin tai sijainnin mukaan ja ne ihmiset, jotka todella tarvitsevat autoa työpäivän aikana voitaisiin vapauttaa verosta joko kokonaan tai osittain.

Ruotsissa pysäköintipaikka on veronalaista tuloa. Onkin erikoista ettei näin Suomessa ole.

### **Biopolttoaineiden verottaminen**

Biopolttoaineiden päästöjä ei tällä hetkellä veroteta, vaikka osa käytetyistä jakeista on ilmastolle haitallisia. Esim. kaikkia palmuöljypohjaisia ja metsäpohjaisia raaka-aineita voitaisiin verottaa. Vaihtoehtona voisi olla neitseellisten raaka-aineiden tai biomassan käytön verotus. Tämä tukisi liikenteen verotusta pitkällä aikavälillä.

### **Vesiliikenteen polttoaineverotus**

Polttoaineverotuksen poikkeama kaupallisessa vesiliikenteessä on myöskin ympäristölle haitallinen tuki, josta tulisi luopua. Liikenteen verotuksessa tulisi varmistaa, että myös moottoripyörä-, mönkijä-, moottorikelkka- ja huviveneliikennettä verotettaisiin vahvemmin päästöjen vähentämiseksi.

### **Kaupunkipyörien arvonlisäveron alentaminen 10 prosenttiin**

Tällä hetkellä kaupunkipyörien arvonlisävero on 24 %, kun muun joukkoliikenteen on 10 %.

Kaupunkipyörien arvonlisäveron alentaminen helpottaisi erityisesti joukkoliikennettä ja kaupunkipyöriä yhdistävien matkatuotteiden myyntiä ja tekisi kaupunkipyöristä houkuttelevamman vaihtoehdon.

### **Lentovero ja matkalippujen alv:n nostaminen 24 prosenttiin**

Lentoliikenteen polttoaineen verottomuus sekä matkalippujen alempi ALV tukevat lentämistä ja ympäristölle haitallista toimintaa.

Kansainvälisissä lennoissa arvonlisäveroa ei ole. Kotimaan lennoilla on henkilökuljetusten 10% arvonlisävero. Lentoliikenteen arvonlisävero tulisi nostaa 24 prosenttiin.

Lentoliikenteessä tulee toteuttaa tarpeeksi iso lentovero, joka todella vaikuttaa kuluttajien käyttäytymiseen.

## Verotusmuutosten aikataulu

Asialla on kiire. Pienet ja nopeasti toteuttavat veromuutokset (esim. työsuhdepyörän verovapaus ja työpaikan pysäköintipaikan verottaminen) kannattaa tehdä välittömästi niin, että ne astuvat voimaan vuoden 2021 alussa.

Muiden toimenpiteiden kohdalla kannattaa edetä tehokkuus edellä. Mistä muutoksista syntyy suurin muutos, niin ne tulee toimittaa mahdollisimman pian.

## Lisätiedot

Matti Koistinen, toiminnanjohtaja

044-2795588

matti.koistinen@pyoraliitto.fi