



7.5.2020

Vero-osasto

Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävä työryhmä, 12. kokous

Aika	torstai 7.5.2020 klo 9-11	
Paikka	Skype-kokous	
Osallistujat	Markus Teräväinen (VM)	puheenjohtaja
	Jenni Oksanen (VM)	
	Jussi Kiviluoto (VM)	
	Merja Sandell (VM)	
	Kati Jussila (VM)	
	Magnus Cederlöf (YM)	
	Petteri Kuuva (TEM)	
	Saara Jääskeläinen (LVM)	
	Mika Jokinen (Verohallinto)	
	Tuovi Valtonen (Traficom)	
	Atro Andersson (LVM)	sihteeri
	Ella Luikku (VM)	sihteeri
	Jarkko Harju (VATT)	
	Heikki Liimatainen (TAU)	
	Juhani Laurikko (VTT)	
	Tuomas Kosonen (PT)	

1 Kokouksen avaus

Puheenjohtaja avasi kokouksen klo 9.05

2 Asialistan hyväksyminen ja edellisen kokouksen muistio

Asialista on lähetetty työryhmälle ke 6.5.2020. Työryhmä hyväksyi asialistan ilman lisäyksiä.

Edellisen kokouksen pöytäkirja on lähetetty työryhmälle ke 6.5.2020. Työryhmä hyväksyi pöytäkirja muutoksitta.

3 Kuulemiset

Työryhmä jatkoi kuulemisia. Kuultavina Jarkko Harju (Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT), Heikki Liimatainen (Tampereen yliopisto/Liikenteen tutkimuskeskus Verne), Juhani Laurikko (Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy) ja Tuomas Kosonen (Palkansaajien tutkimuslaitos).

Heikki Liimatainen toi esityksessään esiin, että eniten liikenteen päästöjä muodostuu arkiasuinalueen liikkumisesta (5-50 km säteellä). Työmatkaliikkuminen ja vapaa-ajan liikkuminen muodostavat isoimmat ryhmät. Verotuksen mahdollisissa muutoksissa tulisi miettiä tavoitteita, joita ovat toimivuustavoite, rahoitustavoite ja oikeudenmukaisuustavoite. Kokemus verotuksen ymmärrettävyydestä ja oikeudenmukaisuudesta on tärkeää.

Liimatainen toi esiin, että mikäli nykyisellä kokonaisuudella edetään, kustannusten kilometriä kohden tulisi henkilöautoliikenteellä kasvaa ja vastaavasti joukko- liikenteellä vähentyä, jotta liikenteen päästövähennyksiä voidaan saavuttaa. Sen sijaan kilometrien vähentäminen ei välttämättä kuitenkaan ole toivottavaa, koska liikkuminen perustarve. Jos siis jotain nykykokonaisuudessa voitaisiin muuttaa, olisi se työmatkakulujen verovähennysten poistaminen sekä lentopolttoaineen verottomuuden poistaminen.

Liimatainen esitteli vaihtoehdoisen mallin, jossa polttoainevero alennettaisiin EU-minimisiin ja auto- ja ajoneuvovero korvattaisiin tieverolla. Uusiutuville polttoaineille asetettaisiin jakeluvälivoite. Tievero toteutettaisiin hiilidioksidiperusteisena. Lisäksi väylänpidon rahoitus toteutettaisiin tieveron väyläosalla, joka olisi eri suuruinen eri ajoneuvoille. Tievero porrastettaisiin asuinpaikan mukaan. Liimatainen esitteli valtion tulojen muodostumista ehdotettavalla mallilla.

Keskusteltiin Liimataisen esityksestä ja työryhmän jäsenet esittivät kysymyksiä.

Tuomas Kosonen toi esityksessään esiin, mitä optimaalisen verotuskokonaisuuden asettamisessa tulisi huomioida. Kosonen huomautti liikenteen veroihin sisältyvistä eri suuntaisista vääristäväistä vaikutuksista. Kosonen korosti tietopohjan merkitystä sekä sitä, ettei liikenteen verotuksen osalta ole tällä hetkellä laajaa tietopohjaa, vaikka joitain vaikutuksia tiedetäänkin.

Kosonen toi esityksessään esille, mitä tällä hetkellä tiedetään erilaisista käytäytymisvaikutuksista. Polttoainevero ohjaa periaatteessa parhaiten, mutta nykyisiin auto- ja ajoneuvoveroihin sisältyy myös haitallisia pidettäviä vaikutuksia. Kosonen korosti substituutiovaikutuksen merkitystä. Kosonen esitteli aiempien tutkimusten pohjalta tehtyjä havaintoja.

Kosonen näkee polttoaineveron parhaimpana ohjauskeinoja teoriassa mutta käytännössä hankalana korottaa tasolle, jossa ympäristöhaitat tulisivat huomioiduksi riittävästi. Hiilidioksidipohjaisella auto- ja ajoneuvoverotuksella voidaan nähdä olleen vaikutusta ainakin jossain määrin, eikä suosittelisi niiden poistamista suoraan. Kosonen näkee kriittisenä autoveron perustumisen auton arvoon. Kosonen toi esiin myös sen, että verotulojen keräämisen kannalta yleisen kulutusveron korottaminen voisi olla järkevämpää kuin liikenteen verotus.

Keskusteltiin Kososen esityksestä ja työryhmän jäsenet esittivät kysymyksiä.

Jarkko Harju näki polttoaineveron periaatteessa tehokkaimpana ohjauskeinona veroista, mutta huomautti muiden tapaan hankaluudesta saada se optimaaliselle tasolle. Harju nosti esiin myös tulonjakovaikutusten arvioinnin ja huomioimisen tärkeyden. Harju huomautti tutkimustiedon vähäisyydestä erityisesti vaikutusten osalta. Lisäksi Harju kävi läpi hiilidioksidiperusteisten verojen aiheuttamia erilaisia vääristymiä, joista osa on tarkoituksellisia ja osa haitallisia. Vääristymien laatu ja suuruus vaikuttavat lopputuloksen arviointiin.

Harju kertoi tällä hetkellä käynnissä olevista hankkeista, joista tuloksia on odotettavissa jo kevään 2020 aikana. Esimerkiksi polttoaineveron tulonjakovaikutuksista on tiedossa tutkimustuloksia. Tekeillä on myös tutkimus autoveron vaikutuksista muun muassa uusien autojen kuluttajahintoihin.

Keskusteltiin Harjun esityksestä ja työryhmän jäsenet esittivät kysymyksiä.

Juhani Laurikko esitteli juuri valmistunutta liikenteen perusennustetta. Laurikko kertoi, että perusennuste on tehty aiemman taloustilanteen perusteella, eikä siinä ole huomioitu koronatilanteen vaikutuksia. Perusennusteen mukaan henkilöautojen määrä kasvaisi hienoisesti ja autokohtainen suoritemäärä kasvaisi.

Laurikko kertoi, että perusennuste on laadittu pääasiassa vertailuperusteeksi LVM:n fossiilitoman liikenteen tiekarttaa valmistelevalle työryhmälle.

Laurikko kävi läpi myös liikenteen päästöihin ja niiden vähentämiseen liittyviä seikkoja ajankohtaisten asioiden osalta. Laurikko muun muassa arvioi täyssähkön olevan voittava teknologia henkilöautoilussa. Tällä hetkellä sähköautojen tulo markkinoille on kuitenkin hidasta ja autot painottuvat kalliisiin isoihin autoihin. Laurikko myös kävi läpi ajatuksia lataushybridien asemasta Suomessa sekä EU:n sääntelyn merkitystä.

Keskusteltiin Laurikon esityksestä ja perusennusteesta ja työryhmän jäsenet esittivät kysymyksiä.

4 Muut asiat

Puheenjohtaja kertoi, että väliraportin julkaisulle saatu julkaisulupa. Julkaisu lähetetään tällä viikolla taittoon ja väliraportti toivotaan julkaisuun mahdollisimman pian. Väliraportin julkaisusta lähetetään tietoa työryhmälle.

5 Seuraavat kokoukset

Seuraava kokous on 26.5 klo 13 ja siihen lähetetään erikseen kutsu ja asialista.

Puheenjohtaja ehdotti lisäksi, että LVM voisi seuraavassa kokouksessa esitellä suuntaa-antavasti hahmotelmaa, kuinka paljon verotuksen avulla liikenteen päästövähennyksistä toivottaisiin vähennettävän ja minkä verran fossiilitoman tiekartan toimenpiteillä voidaan kattaa päästövähennystavoitteista.

Todettiin, että tämä oli viimeinen kuulemiskerta. Kirjallisia lausuntoja odotetaan vielä 15.5.2020 mennessä.

Puheenjohtaja kertoi, että kesän ajan kokouksista lähetetään Doodle.

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 11.20.