

15.5.2020

Valtiovarainministeriö
Helsinki

Viite: Kuulemispyyntö 2.4.2020

Linja-autoliiton lausunto liikenteen verotuksesta

Pyydettyinä lausuntona Linja-autoliitto lausuu seuraavaa.

Joukkoliikenteellä ja erityisesti linja-autoliikenteellä on merkittävä vaikutus tavoitteellisen ilmastopolitiikan toteuttamisessa. Pääkaupunkiseudulla alkanut laaja-alainen sähköbussien käyttöönotto on tästä konkreettinen esimerkki, kuten myös muut esimerkit vaihtoehtoisten polttoaineiden käytöstä fossiilisen dieselin vaihtoehtona.

Linja-autoliikenteen osalta on hyvä korostaa sitä, että kaksi kolmannesta alan suoritteista on pääkaupunkiseudun ja muiden isojen kaupunkien joukkoliikennettä. Ilmastopolitiikan tavoitteet toteutuvat siten suurelta osin julkisten hankintojen kautta. Erityisesti epidemiatilanteen jälkeisessä ajassa on tärkeää turvata joukkoliikenteen kilpailukyky ja julkisen sektorin mahdollisuudet jatkaa liikenteen hankintoja.

Yleisellä tasolla voidaan havaita tilastojen kautta, että liikenteeseen kohdistuvista uusista odotuksista, kuten automatisaatioon liittyvästä teknologisesta murroksesta tai uudenlaisten liikkumispalveluiden yleistymisestä, ei ole sellaisia viitteitä, että niillä olisi merkittävää valtiontaloudellista merkitystä lähivuosina.

Joukkoliikenne on edelleen vahvasti julkisten hankintojen varassa arvioitavissa olevassa tulevaisuudessa. Liikenteen ja myös linja-autoliikenteen käyttövoimamuutoksella sen sijaan voi oikeasti olla vaikutusta, koska esimerkiksi vuonna 2019 Suomessa rekisteröidyistä uusista linja-autoista vajaa 7 % oli täyssähköbusseja.

Mitä verokeinoja tulisi käyttää liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi?

Verotuksella on olennainen vaikutus liikenteen päästötavoitteiden saavuttamisessa toisaalta joukkoliikenteen kustannustason ja kilpailukyvyn kannalta, ja toisaalta yksityisautoilun suhteellisen hintatason kautta.

Tämän vuoksi kansallisessa verovalmistelussa olisi selvitettävä energiaverodirektiivin 7 artiklan mukaisen, ammattitarkoitukseen käytetyn polttonesteen eriytettyjen valmisteverokantojen käyttö. Nykytilanteen ongelma on se, että fiskaalisessa tarkoituk-

nessa tehty nestemäisten polttoaineiden valmisteverojen nostot kohdistuvat suoraan ja sellaisenaan myös joukkoliikenteeseen ja sen kilpailukykyyn, varsinkin suhteessa yksityisautoiluun ja muihin liikennemuotoihin.

Ilmastopolitiikan tavoitteiden kannalta on edelleen perusteltua jatkaa arvonlisäverotuksessa eriytettyjä verokantoja.

Jos oletetaan, että myös tulevaisuudessa on valtiontaloudellisten tarpeiden kattamiseksi tarve kerätä nykytasoa vastaava määrä verotuloja liikenteestä, mitä verokeinoja tällöin tulisi käyttää, kun nykyinen CO₂ –päästöihin sidottu veropohja vähitellen heikkenee liikenteen päästöjen vähetessä?

Verotuksen vaikutusta ilmastopolitiikan toteuttamiseen olisi arvioitava sekä verokeräytymän että sen suhteellisen vaikutuksen osalta. Nestemäisten polttoaineiden valmisteluverotuksen muutokset ovat tästä hyvä esimerkki. Suhteellinen veroedun tarve on ilmeinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien verotuksessa, erityisesti joukkoliikenteen edistämiseksi.

Pidemmällä aikavälillä on ilmeistä, että verotuksella ja tukijärjestelyin ei tulisi ohjata tiettyjen käyttövoimien käyttöönottoon, vaan jättää nämä normaalisti markkinoiden kautta ohjautuviksi valinnoiksi. Tältä osin on syytä erottaa joukkoliikenteen yleinen verotaso ja yksittäisten käyttövoimavaihtoehtojen mahdolliset ja usein haitalliset eriyttävät vero- ja tukikeinot.

Esimerkiksi sähköbussien laajentuva käyttöönotto pääkaupunkiseudulla toteutuu jo merkittävässä määrin julkisten hankintojen kautta, ilman erillistä vero- tai tukipolitiikkaa, ja kaupallisilla perusteilla. Ilmastopolitiikan varjolla näyttää kuitenkin olevan pyrkimyksiä vääristää tuotannon tekijöiden välistä teknistä kehitystä ja kilpailua esimerkiksi alue-, kiertotalous- tai maatalouspolitiikan perusteluilla.

Näistä syistä verotuksen ohjausvaikutuksia arvioitaessa olisikin mielekää pohtia järjestelmätason kustannuskilpailukykyä ja verotuksen ohjausvaikutusta aidosti kohti fossiilitonta liikennettä.

Minkälaisella aikataululla edellä mainittuja verokeinoja tulisi ottaa käyttöön, jotta voitaisiin turvata sekä valtiontaloudellisten tarpeiden että päästövähennysten toteutuminen?

Lyhyellä aikajänteellä verotuksella voidaan vaikuttaa vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöön linja-autoliikenteessä. Esimerkiksi kaupunkiliikenteen linja-autot uudistuvat kilpailuksittain ja kokonaisuudessaankin reilun vuosikymmenen aikana.

Yleisesti verotuksella tulisi turvata linja-autoliikenteen suhteellinen kilpailukyky, erityisesti ilmastopolitiikan toteuttamiseksi. Sen sijaan toimialan tuotannontekijämarkkinoita ei pitäisi lähteä ohjaamaan verotuksella tai tuilla, koska toimialakohtainen sääntely näyttää ohjaavan jo muutoinkin vahvasti kohti fossiilitonta liikennettä.

Verotuksella ei siten pitäisi vaikuttaa muuhun kuin siihen, että linja-autoliikenteen palvelut ovat kilpailukykyisiä suhteessa muuhun liikkumiseen. Linja-autoliikenteestä on jo nyt konkreettisia, realistisia ja kaupallisesti kestäviä esimerkkejä siirtymisestä kohti fossiilitonta liikennettä.

Linja-autoliitto on aktiivisesti mukana vähähiilisen liikenteen tiekarttatyössä auto- ja liikennealan ja erikseen Elinkeinoelämän keskusliiton vastaavassa valmistelussa, jotka julkistetaan lähiviikkoina.

Linja-autoliitto on mielellään tukemassa työryhmänne työtä tarkemmalla taustoituksella ja yksityiskohtaisemmilla tiedoilla linja-autoliikenteen tilanteesta ja arvioista ilmastopolitiikan toteuttamiseksi.

Mika Mäkilä
toimitusjohtaja