

28.4.2020

Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävä työryhmä, 11. kokous

Aika	Tiistaina 28.4.2020 klo 14 – 16	
Paikka	Skype-kokous	
Osallistujat	Markus Teräväinen (VM)	puheenjohtaja
	Jenni Oksanen (VM)	
	Magnus Cederlöf (YM)	
	Petteri Kuuva (TEM)	
	Saara Jääskeläinen (LVM)	
	Mika Jokinen (Verohallinto)	
	Tuovi Valtonen (Traficom)	
	Kati Jussila (VM)	
	Atro Andersson (LVM)	sihteeri
	Ella Luikka (VM)	sihteeri
	Jussi Kiviluoto (VM)	
	Pasi Nieminen (Autoliitto)	
	Markku Ollikainen (Ilmastopaneeli)	
	Saara Tamminen (Sitra)	
	Emmiina Kujanpää (Keskuskauppamari)	
	Heikki Karsimus (Teknologiateollisuus)	
	Mikael Kirkko-Jaakkola (Veronmaksajain keskusliitto)	

1. Kokouksen avaus

Puheenjohtaja avasi kokouksen 14.00.

2. Asialistan ja edellisen kokousmuistion hyväksyminen

Edellisen kokouksen muistio ja asialista hyväksyttiin muutoksitta.

Kuulemisia jatkettiin tiistain 28.4. kokouksessa.

3. Kuulemiset

Autoliitto totesi, että päästötavoitteiden saavuttamiseksi tulisi käyttää ajoneuvo- ja polttoaineverotusta. Autoveron kevennystä kompensoitaisiin kiristämällä ajoneuvoverotusta sekä kohdistamalla vaihtoehtoihin käyttövoimiin hankintatukia. Pitkällä aikavälillä verotuottojen vähentyessä Autoliitto näkee, että vaihtoehtoisia polttoainetta, kuten sähköä ja biopolttoaineita, verotettaisiin.

Id Versionumero

Ruuhkamaksujen ja kilometriverotuksen osalta Autoliitto näkee, että Suomen tulisi seurata muiden EU-maiden kehitystä, eikä implementoida Suomessa muista merkittävästi poikkeavia ratkaisuja.

Ilmastopaneeli korosti sitä, että sähkö tulee olemaan henkilöautoliikenteen ja biopolttoaineet raskaan liikenteen käyttövoima tulevaisuudessa. Verotuksen, kuten autoverotuksen, osalta progressiivisuus CO₂-päästöjen mukaan voisi olla nykyistä voimakkaampaa.

Fossiilisten polttoaineiden verotusta tulisi kiristää, sähköisen liikenteen latausinfrastruktuurin rakentamista tulisi tukea ja luopua haitallisista verotuista, kuten raskaan liikenteen dieselöljyn veronalennuksesta. Ilmastopaneeli näkee, että Aalto-yliopiston ehdotus päästökaupasta olisi toimiva ns. perälautaratkaisu, sillä sen sosiaalinen vastustus olisi mahdollisesti pienempää. Lisäksi leasingautojen käyttöön tulisi kannustaa autokannan uusiutumiseksi ja ottaa käyttöön Ruotsin mallin mukainen veropoikkeama 100 % biopolttoaineille jakeluvelvoitteen ulkopuolella.

Ilmastopaneeli näkee myös, että nykyisen verojärjestelmän rinnalle voitaisiin rakentaa kilometripohjainen verotus, joka olisi alkuvaiheessa tasoltaan matala, mutta joka nousisi veropohjan vähentyessä. Etuna olisi, että se ei muuttaisi käyttövoimien hintasuhteita, eikä siten haittaisi autokauppaa, jos sitä ei porrastettaisi päästöjen mukaan. Kilometriverotus voitaisiin ottaa käyttöön jo nopeasti, esim. 2 – 4 vuoden sisään.

Keskuskauppakamari korosti elinkeinoelämän itsesääntelyn roolia päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa. Verotuksen ei pitäisi tehdä liikkumisesta kalliimpaa, vaan kannustaa vaihtoehtoihin käyttövoimiin. Esimerkiksi tavarankuljetusten siirtämiseksi raitteille tulisi pikemminkin rakentaa uutta infrastruktuuria.

Veronkorotuksia tulisi kohdistaa sinne, missä vaihtoehtoisia käyttövoimia on käytettävissä ja siten, ettei Suomen kilpailukyky heikkene. Verohelpotusten tulisi olla pysyviä tai vähintään pitkäaikaisia, jotta sääntely-ympäristö olisi yrityksille ennakoitava. Päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi tulisi hyväksyä vähintäänkin väliaikainen liikenteen verotuottojen lasku.

Sitra korosti, että fossiilittomasta liikkumisesta tulisi tehdä nykyistä selvästi houkuttelevampaa ja korosti, että liikenteen perusennusteen mukainen sähköautojen määrä ei välttämättä toteudu ilman lisäkannusteita. Myös Sitra pitää nykyistä auto- ja ajoneuvoveron CO₂-pohjaista rakennetta hyvänä, mutta korosti autoverotuksen turhan kovaa ohjausta kohti lataushybridejä suhteessa esim. kaasuautoihin, jolloin ohjausvaikutus matalamman hintatason autojen osalta ei toimi tehokkaasti.

Polttoaineverotuksen osalta tulisi luopua dieselöljyn alennuksesta sekä selkeyttää synteettisten verokohtelu. Pohdittavia vaikuttavia keinoja saavuttaa päästövähennystavoitteet voisi olla esimerkiksi lattiahinnan määrittäminen fossiiliselle polttoaineelle sekä automaattiset (inflaatio)tarkistukset polttoaineverotukseen. Sitra korosti, että jos liikenne muuttuu päästöttömäksi, tulisi harkita sitä, tuleeko liikenteestä kerätä

nykyinen verotuotto. Jos näin halutaan tehdä, paras keino on yleinen tiekäyttömaksu sekä ruuhkamaksut.

Teknologiateollisuus korosti sitä, että liikenteen sähköistyminen on vasta käynnistymässä. Verotuksen tulisi olla ennakoitavaa ja yksinkertaista, ohjata vähäpäästöisiin valintoihin, sekä edistää mm. investointeja puhtaaseen teknologiaan (esim. hankintatuki). Autoverotus tulisi poistaa nollapäästösiltä sekä vähittäin kaikilta vähäpäästöisiltä autoilta ja ottaa käyttöön bonus malus -käytäntö.

Teknologiateollisuus ehdottaa ajoneuvoverotuksen osalta, että sen pitäisi perustua vain CO₂-päästöihin eli kaiketi poistaa käyttövoimaverotus ja samalla voimistaa päästöohjausta bonus malus -mallilla. Mahdollisten polttoaineverotuksen korotukset tulisi olla ennustettavia. Biokaasun sisällyttämistä jakeluvelvoitteeseen tulisi harkita tarkkaan veroedun poistumisen vuoksi. Kilometriversotuksen Teknologiateollisuus näkee pidemmän aikavälin tehokkaana ohjauskeinona.

Veronmaksajien keskusliitto korosti, että CO₂-pohjainen polttoaineverotus vaikuttaa tehokkaammin liikenteen päästöihin kuin yleinen tienkäyttömaksu ja että useamman verolajin malli laventaa veropohjaa, jolloin voidaan huomioida tehokkaasti liikenteen päästöt. Veronmaksajat näkevät painopisteen siirron kohti käytön verotusta hyvänä suuntana, mutta korostivat bensiniin reaalisen hintakehityksen hitautta.

Veronmaksajien keskusliitto pitää nykyistä verotuksen rakennetta tehokkaana ja näkee, että päästötavoitteet voitaisiin saavuttaa nykyisen järjestelmän piirissä. Lyhyellä aikavälillä ei ole nähtävissä, että verotuotot romahtaisivat. Jos liikenne ei tuota päästöjä, tulisi harkita tarkkaan sitä, tuleeko nykyinen verokertymä yhä kerätä liikenteestä. Mahdollista valintaa tulevaisuuden veroinstrumentista ei siksi tulisi tehdä nykytilanteessa.

4. Muut asiat

Lopuksi todettiin työryhmän kesken, että toistaiseksi kuulemisissa ei ole tullut esiin mitään kovin uutta tai yllättävää. Uusien keinojen, kuten automaattisten polttoaineverotasojen tarkistusten, osalta kuitenkin riittää pohdittavaa. Yleisesti kuultavat vaikuttivat olevan tyytyväisiä nykyiseen verorakenteeseen.

5. Seuraava kokous

Seuraava kokous on torstaina 7.5, jolloin jatketaan kuulemisia.

Id Versionumero

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki	Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto	Puhelin 029516001	www.lvm.fi etunimi.sukunimi@lvm.fi kirjaamo@lvm.fi
----------------------------------	---	--	----------------------	--