Valtiovarainministeriö

markus.teravainen@vm.fi

Liikenteen verotuksen uudistamistarpeita ilmastotavoitteiden ja valtiontalouden näkökulmasta varten asetetun työryhmän lausuntopyyntö 23.10.2019

Liikenteen työsuhde-etujen verotus

Autoilun työsuhde-etua pyritään hallitusohjelman mukaan uudistamaan siten, että se suosii huomattavasti vähäpäästöisen auton valintaa ja sähköauton latausetu vapautetaan verosta. Hallitusohjelmassa todetaan myös, että samalla uudistetaan muidenkin työsuhde-etujen verotusta siten, että kevyen ja julkisen liikenteen sekä liikkumispalvelujen käyttöä tuetaan tasapuolisemmin.

Liikenteen verotuksen uudistamistarpeita selvittää ilmastotavoitteiden ja valtiontalouden näkökulmasta valtiovarainministeriön asettama työryhmä. Sen työskentelyn tueksi Akava ry esittää seuraavassa eräitä näkökulmia.

Hallitusohjelman kirjaus on hyvä. Autoilun työsuhde-etua on syytä uudistaa siten, että etu suosii huomattavasti vähäpäästöisen auton valintaa ja sähköauton latausetu vapautetaan verosta.

Verotus on lähtökohtaisesti kohtalaisen tarkoituksenmukainen keino käyttäytymisen ohjaamiseen. Mitään ei sinänsä kielletä, mutta toivotusta käyttäytymisestä tehdään taloudellisesti kannattavampaa kuin epätoivotusta säätämällä korkeampi vero epätoivottavalle käyttäytymiselle. Tässä tapauksessa enemmän saastuttavia liikkumismuotoja halutaan verottaa ankarammin ja vastaavasti vähemmän saastuttavia vaihtoehtoja kevyemmin.

Liikenteen verotuksen uudistaminen tähän suuntaan ei ole lainkaan ongelmatonta. Suomi on pitkien välimatkojen maa. Olosuhteet eri puolilla maata poikkeavat suuresti toisistaan esimerkiksi etäisyyksien, tarjolla olevan julkisen liikenteen ja sähköautojen latausmahdollisuuksien suhteen. Joku maksaa aina uudistusten kustannukset. Kustannuksia ei pidä vierittää sinne, missä mahdollisuudet sopeutua uusiin sääntöihin ovat rajalliset.

Sähköautoilu voi uskottavasti lisääntyä vain, jos se on käytännön tasolla oikeasti realistinen mahdollisuus joka puolella maata. Liikenteen työsuhde-etujen (verotuksen) uudistaminen ei saa johtaa siihen, että eri puolella maata toimivat yritykset ja niiden työntekijät saatetaan nykyistä eriarvoisempaan asemaan sijainti- tai asuinpaikan perusteella.

Niinpä uudistus saattaa tasapuolisuuden näkökulmasta edellyttää esimerkiksi sitä, että julkista liikennettä ja sähköautojen latauspisteitä lisätään siellä, missä niitä ei ole riittävästi. Valtiontalouden kannalta tämä on tietysti haastavaa, sillä kustannukset saattavat kasvaa. Sähkökäyttöisen auton verotukea mietittäessä pitäisi voida ottaa huomioon myös se, miten auton käyttämä sähkö on tuotettu.

Autokannan uudistamisen edistäminen esim. autoverotusta alentamalla saattaisi myös olla iso askel oikeaan suuntaan. Verotuloja tämä saattaisi tosin vähentää, mikä olisi ongelmallista valtiontalouden kannalta.

Uudistuksen pohjaksi tarvitaan luotettavat laskelmat siitä, kuinka paljon ympäristöä kuormittavat eri käyttövoimanlähteillä toimivat kulkuneuvot koko elinkaarensa aikana. Tällaisen laskelman pitäisi ottaa huomioon paitsi kulkuneuvojen käyttö kehdosta hautaan, myös niiden rakentaminen ja tarvittavien materiaalien hankinta (kuten vaikkapa sähköautojen akkujen litiumin kaivaminen maaperästä) ja materiaalien kierrättäminen käyttöiän päätyttyä.

Laskelman pitäisi myös antaa luotettava arvio siitä, kuinka saastuttavia tai luonnonvaroja kuluttavia uudet dieselmoottorit ovat todellisuudessa. Vanhan dieselautokannan korvaaminen moderneilla dieselautoilla voisi olla merkittävä askel. Tämä olisi hyvä ottaa huomioon, kun mietitään dieselautoilun kannustimia ja sanktioita. Uutta vähäpäästöistä teknologiaa käyttävien moottorien käyttöä ei pidä sanktioida.

Työsuhdematkalippujen verovapaata ylärajaa olisi syytä nostaa nykyisestä tasosta vastaamaan kohonneita kustannuksia.

Akava ry

Sture Fjäder Pasi Sorjonen

puheenjohtaja pääekonomisti