

22.4.2020

## Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävä työryhmä, 10. kokous

Aika	keskiviikko 22.4.2020 klo 13 – 15	
Paikka	Skype-kokous	
Osallistujat	Markus Teräväinen (VM)	puheenjohtaja
	Jenni Oksanen (VM)	
	Kati Jussila (VM)	
	Magnus Cederlöf (YM)	
	Petteri Kuuva (TEM)	
	Saara Jääskeläinen (LVM)	
	Mika Jokinen (Verohallinto)	
	Tuovi Valtonen (Traficom)	
	Atro Andersson (LVM)	sihteeri
	Ella Luikka (VM)	sihteeri
	Jussi Kiviluoto (VM)	
	Merja Sandell (VM)	
	Tero Kallio (Autotuojat)	
	Pekka Rissa (Autoalan keskusliitto)	
	Hanna Kalenoja (Autoalan tiedotuskeskus)	
	Petri Murto (SKAL)	
	Sampo Seppänen (Suomen yrittäjät)	
	Tiina Haapasalo (EK)	
	Tuukka Heikkilä (Energiateollisuus)	

### 1. Kokouksen avaus

Puheenjohtaja avasi kokouksen 13.30.

### 2. Asialistan ja edellisen kokousmuistion hyväksyminen

Edellisen kokouksen muistio ja asialista hyväksyttiin muutoksitta.

### 3. Kuultavien näkemykset

Kokouksessa kuultiin seuraavia sidosryhmiä liikenteen verotuksen uudistamisen osalta:

- Autoalan keskusliitto
- Autotuojat ja -teollisuus
- Elinkeinoelämän keskusliitto

Id Versionumero

- Energiateollisuus
- Suomen kuljetus ja logistiikka
- Suomen yrittäjät

Kuultavilta pyydettiin huomioita erityisesti seuraaviin kysymyksiin:

- Mitä verokeinoja tulisi käyttää liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi?
- Jos oletetaan, että myös tulevaisuudessa on valtiontaloudellisten tarpeiden kattamiseksi tarve kerätä nykytasoa vastaava määrä verotuloja liikenteestä, mitä verokeinoja tällöin tulisi käyttää, kun nykyinen CO<sub>2</sub> –päästöihin sidottu veropohja vähitellen heikkenee liikenteen päästöjen vähetessä?
- Minkälaisella aikataululla edellä mainittuja verokeinoja tulisi ottaa käyttöön, jotta voitaisiin turvata sekä valtiontaloudellisten tarpeiden että päästövähennemien toteutuminen?

Autoalan keskusliitto sekä Autotuojat ja -teollisuus toivat esiin koronaviruksen kielteisiä vaikutuksia autoteollisuudelle ja ensirekisteröinteihin Suomessa. Lausunnossa esitettiin, että hiilidioksidipohjainen veropohja pienentyy uusien autojen päästöjen vähentyessä. Lausunnossa esitettiin, että autoverosta tulisi luopua ja siirtyä käytön verotukseen ajoneuvoveroa vastaavasti korottamalla, mikä toisi verotuottoihin ennakoitavuutta.

Autoveroa voitaisiin joko alentaa kertaluonteisesti kolmanneksella tai poistaa portaittain 4 – 6 vuodessa. Samalla ajoneuvoveron ympäristöohjaavuutta tulisi lisätä, joka lausunnon mukaan vähentäisi myös CO<sub>2</sub>-päästöjä. Lisäksi keskipitkällä aikavälillä autoala ehdottaa, että polttoaineverotuksesta tulisi siirtyä kilometripohjaiseen verotukseen.

Elinkeinoelämä keskusliitto (EK) painotti verokeskustelun ennakoitavuuden merkitystä markkinahäiriöiden välttämiseksi. Henkilöautojen verotus ei tällä hetkellä lausunnon mukaan ohjaa riittävästi päästöjen vähentämiseksi ja tieliikenteen verotus on liian korkealla tasolla suhteessa verrokkimaihin.

EK esittää samoin kuin Autoala, että autoverotus tulisi korvata ympäristöohjaavammalla ajoneuvoverotuksella. Samoin polttoaineveron korotuksia tulisi välttää, kuten myös yleiseltä tieliikenteen verotason korotukselta. Ammattiliikenteen (kuorma-autojen) verotukseen ei esitetä muutoksia. Pitkällä aikavälillä henkilöautojen verotukseen kehittämiseen on EK:n mukaan useita eri vaihtoehtoja (esim. kilometrivero, päästökauppa), joita työryhmän tulisi selvittää kokonaisuutena.

Energiateollisuus esittää autoveron poistoa nollapäästöisiltä ja kasvattaa vastaavasti suuripäästöisten veroa. Ajoneuvoveron perusvero sekä käyttövoimaverot tulisi poistaa nollapäästöisiltä autoilta ja samalla nostaa suuripäästöisten osalta sekä siirtää lataussähkö alempaan sähköveroluokkaan sekä keventää biokaasun verotusta. Samalla fossiilisten polttoaineiden verotasoja tulisi tarkistaa raaka-aineiden hinnanlaskun myötä ja informaatio-ohjausta lisätä. Ehdotetut toimet tulisi ottaa käyttöön mahdollisimman nopeasti.

Id Versionumero

SKAL toi lausunnossaan esiin, että liikenteen veroratkaisuilla on suuri vaikutus kuljetustoimialaan. Dieselin ennakoidaan pysyvän pääkäyttövoimana vielä hyvin pitkään, minkä vuoksi uusiutuvan dieselin rooli korostuu jatkossa. SKAL esittää, että päästövähennystavoitteita edistettäisiin parhaalla tavalla ammattidieselin käyttönotolla. Uusiutuva diesel tulisi vapauttaa valmisteverosta erottamalla se Ruotsin tavoin jakeluvaiheesta ja notifiomalla veropoikkeus.

SKAL esitti myös, että liikenteen kokonaisverotaso tulisi tarkistaa alaspäin siinä vaiheessa, kun päästövähennystavoitteita saavutetaan. Jos verokertymä halutaan pitää vakiona, tulee huolehtia siitä, että veronkantokustannukset eivät kasva. Lisäksi verojen tulee kohdistua koko ajoneuvokantaan, eli myös vähäpäästöisiin ajoneuvoihin.

Suomen yrittäjät (SY) esittää, että auto- ja ajoneuvoverotuksen päästöporrastusta tulee jyrkentää sekä välttää dieselin veronkorotuksia, jotta kuljetuskustannukset eivät nouse. Energiaverodirektiivin tulisi mahdollistaa nykyistä pienempi verotus 100 % biodieseliille. Pidemmällä aikavälillä SY esittää, että tulisi ottaa käyttöön tienkäyttömaksut korvaamaan nykyistä polttoaineverotusta verotuottojen vähentyessä. Muutoksessa tulee kuitenkin huolehtia, ettei yritysten kuljetuskustannukset kasvaisi liikaa.

#### 4. Muut asiat

-

#### 5. Seuraavat kokoukset

Seuraava kokous on tiistaina 28.4 klo 14.