

Näkökulmia liikenteen verotukseen

Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän
työryhmän kuulemistilaisuus

28.4.2020

Mikael Kirkko-Jaakkola

Pääekonomisti

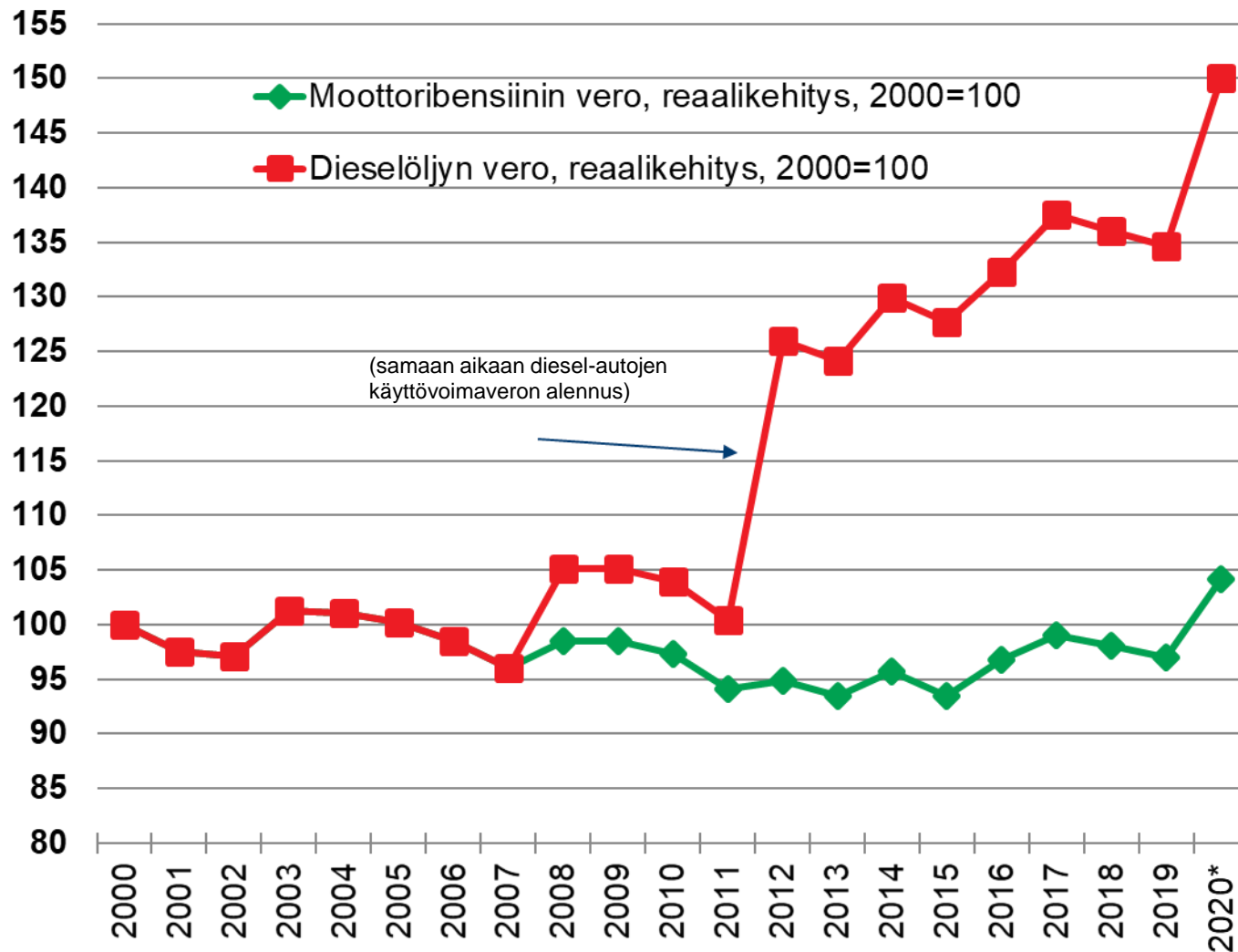
Veronmaksajain Keskusliitto

Työryhmän kysymys: Mitä verokeinoja tulisi käyttää liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi?

- Kaikki nykyiset tieliikenteen erityisverot, eli autovero, ajoneuvovero ja liikennepolttoaineiden verot riippuvat tavalla tai toisella päästöistä
 - Autovero ja ajoneuvovero riippuvat laskennallisista päästöistä, ja ne ohjaavat ostamaan ja käyttämään vähäpäästöisempiä ajoneuvoja. (Toisaalta autovero voi estää uudempaan ja vähäpäästöiseen autoon vaihtamista.)
 - Polttoaineverot kohdistuvat suoraan päästöihin, saastuttaja maksaa
 - Useampi liikenteen erityisvero täydentää mahdollisia yksittäisten verojen puutteita ja pitää veropohjan laajana.

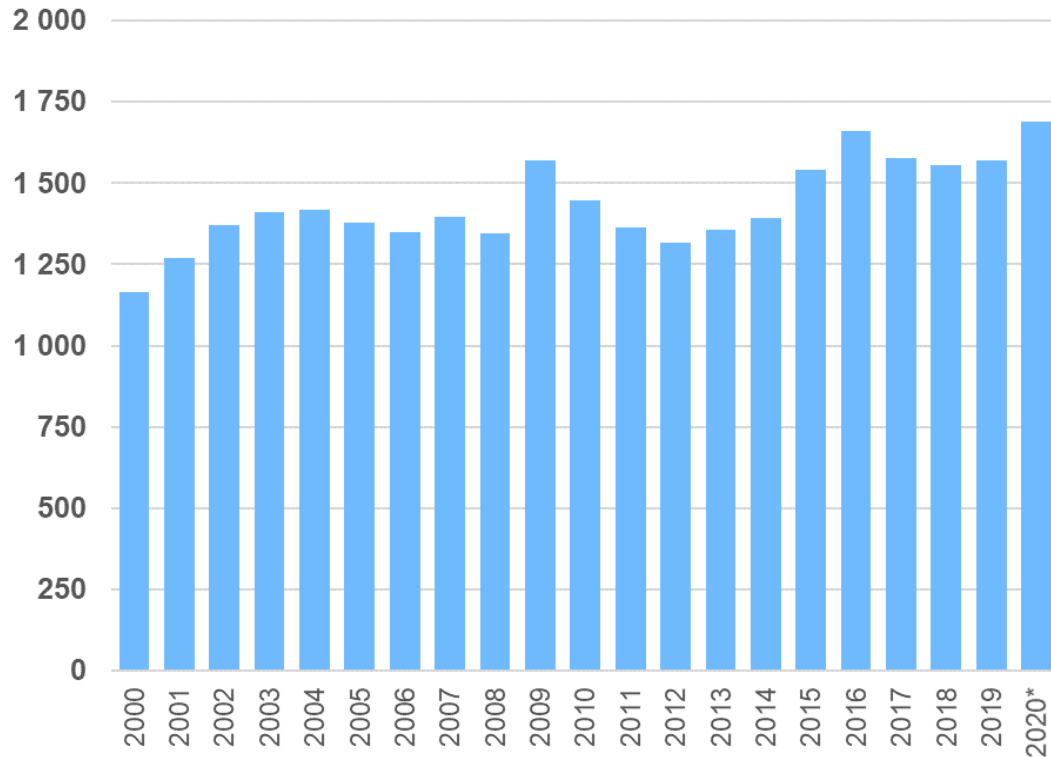
- Viime vaalikaudella 2015-2019 tieliikenteen verotusta kevennettiin kokonaisuudessaan hieman (noin 50 milj. € vuositasolla)
 - Autoveroa kevennettiin 208 milj. €
 - Ajoneuvoveroa korotettiin nettona 50 milj. €
 - Liikennepolttoaineiden veroja korotettiin 100 milj. €
- Autoilun verotuksen painopiste on siirtynyt auton hankinnan verotuksesta (autovero) auton käytön aikaiseen verotukseen (liikennepolttoaineiden verot & ajoneuvovero).
- Tieliikenteen verotuksen keveneminen ei jatku kuluvalle vaalikaudella.
 - Liikennepolttoaineiden veroja korotetaan 250 miljoonalla eurolla 1.8.2020 lukien. Lisäksi parafiinisen dieselin 120 miljoonan euron verotuki tullaan poistamaan asteittain vuoteen 2023 mennessä.
 - Hallitusohjelmassa myös muita mainintoja vähäpäästöisyyden kannustamiseksi verotuksen osalta, mm. työsuhde-edut, paikallisten ruuhkamaksujen mahdollistaminen

Moottoribensiinin ja dieselöljyn verotasojen reaalikehitys 2000-luvulla (2000=100)



- Polttoaineiden ja ajoneuvojen euromääräisten verojen korotuksia voi perustella myös siksi, että niiden reaalin arvo kutistuu ajan saatossa ilman erillisiä tarkistuksia.

Montako litraa 95:sta keskituloinen voi tankata nettopalkallaan 2000-2020?



Palkansaajan tulot noudattavat ansiotasoindeksin kehitystä, bruttopalkka 2020 = 3508 e/kk
Hintatiedot: Tilastokeskus (**3/2020)
* ansiotasoindeksin arvioitu kehitys +1,9%

- Ilmastopolitiikassa on syytä huomioida verojen lisäksi myös muut hintoihin ja ostovoimaan vaikuttavat tekijät, jotka voivat vaikuttaa ”saastuttamisen hintaan” huomattavasti (esim. raakaöljyn poikkeuksellinen halpeneminen koronakriisin aikana)

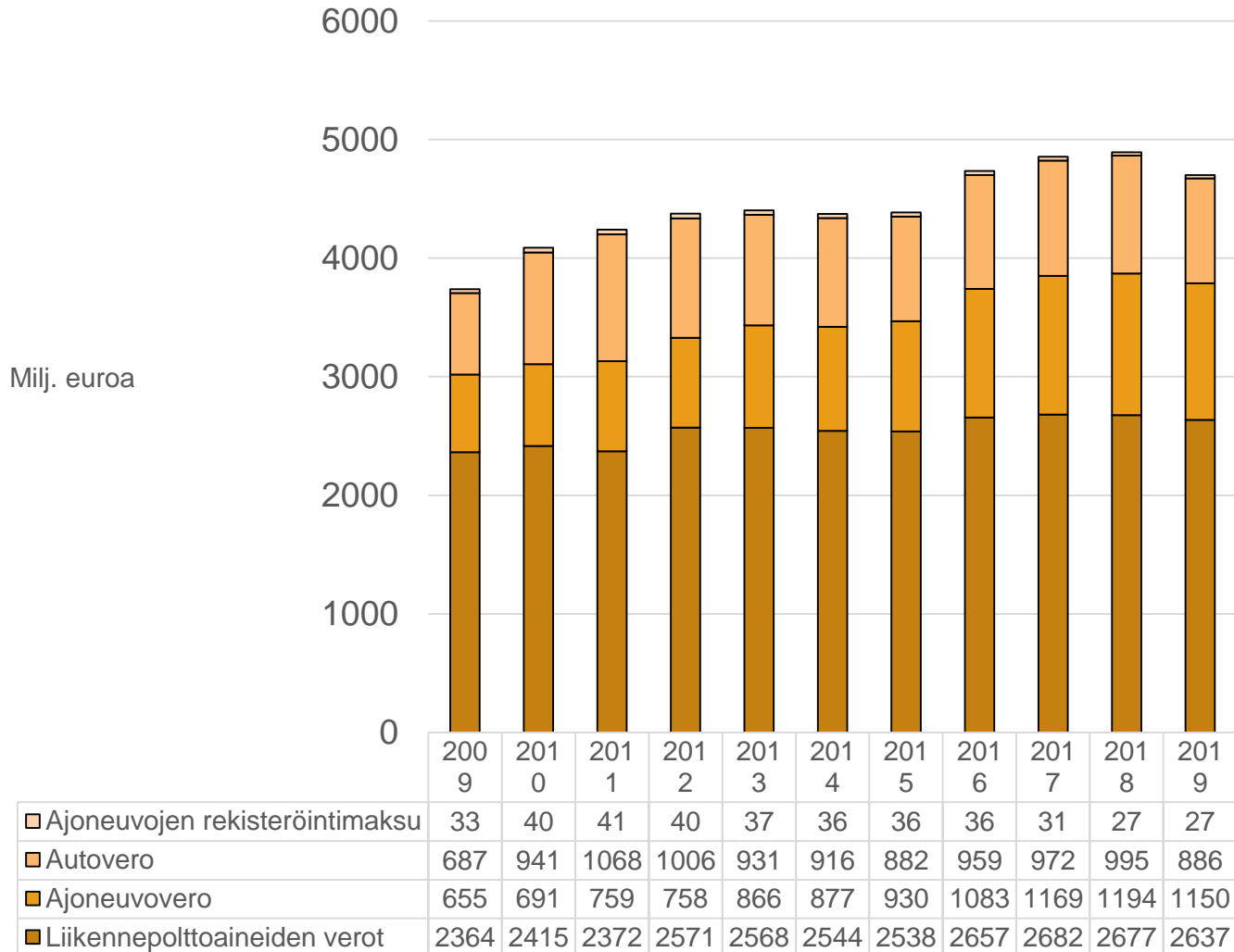
Veronmaksajain Keskusliiton näkemys

- Liikenteen verotusta on mahdollista kehittää lähivuosina nykyisten verojen pohjalta päästötavoitteiden saavuttamiseksi.
- Siirtämällä painopistettä asteittain hankintaan kohdistuvasta autoverosta kohti käytön verotusta eli ajoneuvo- ja polttoaineveroja, voidaan matalin hallinnollisin kustannuksin leikata tieliikenteen päästöjä yhä enemmän.

Työryhmän kysymykset:

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

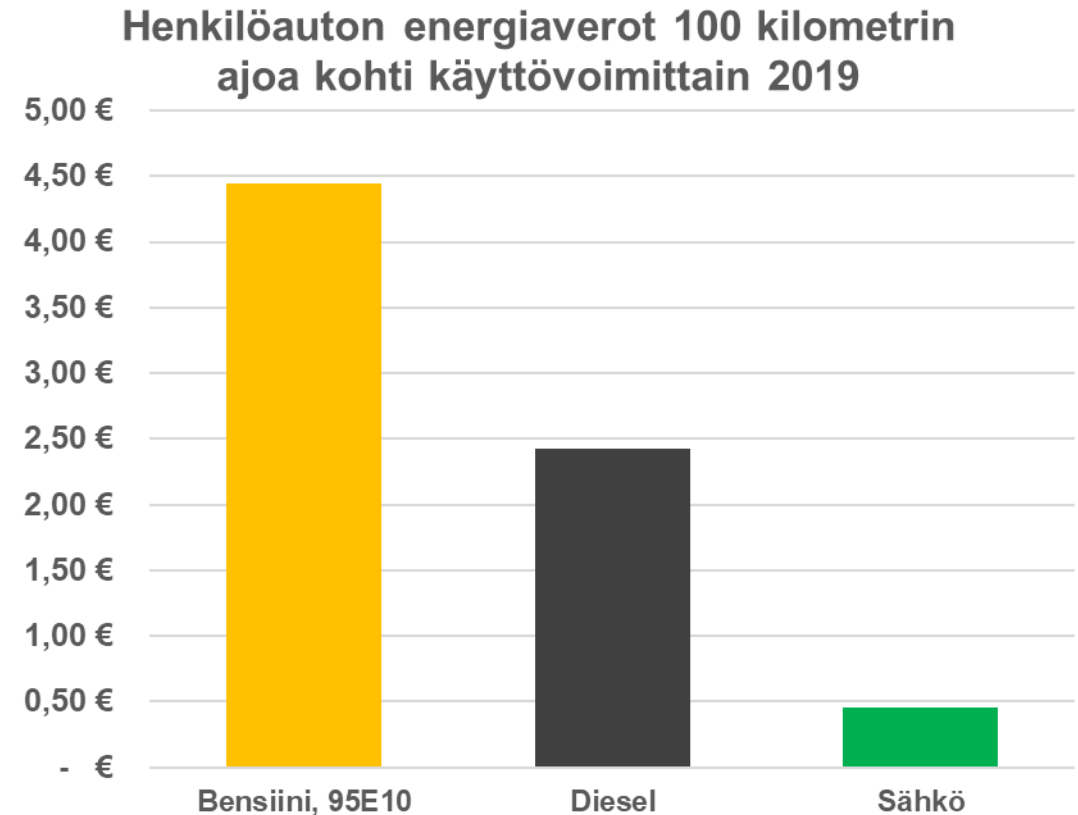
Liikenteen erityisverojen tuotot kasvaneet



- 2010-luvulla tieliikenteestä kerätyt verot ovat kasvaneet (myös reaalisesti)
- Ei ole odotettavissa, että verotuotot tulevat putoamaan radikaalisti lähivuosina (normaalioloissa).

Sähköautojen suosion kasvu pienentää kuitenkin verojen tuottoja

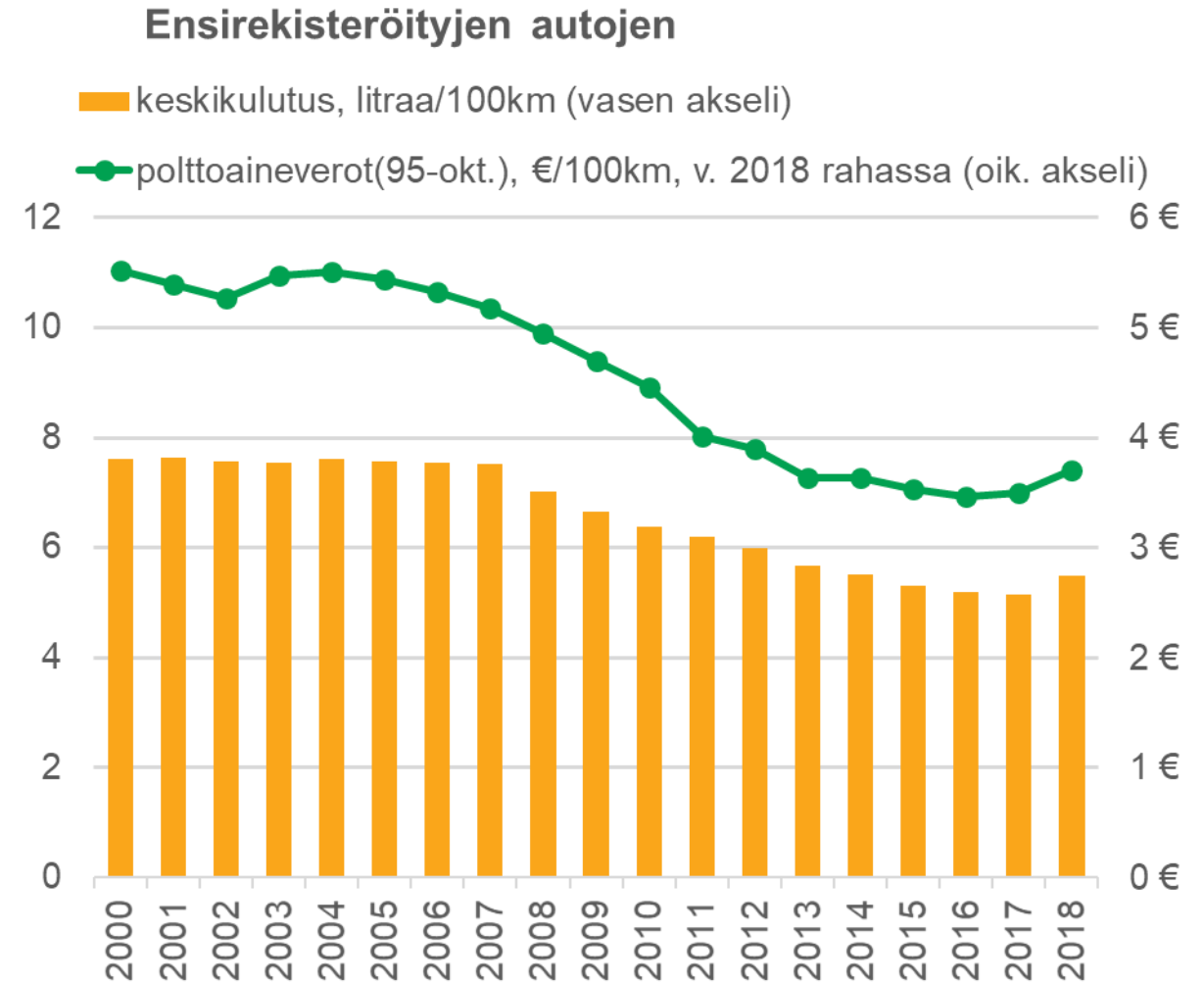
- Veropohjan kaventuessa, on mahdollista kerätä veroja aiempi määrä kiristämällä verokantoja, karsimalla verotukia ja laajentamalla veropohjaa.
- Nykyisten verojen tuottojen mahdollista pienenemistä ei ole välttämätöntä korvata tieliikenteen veroilla, etenkin silloin, jos sille ei katsota olevan kuin fiskaalinen peruste.



Bensiini ja Diesel: Ensirekisteröityjen autojen keskimääräinen polttoaineen kulutus 2019
Sähkö: Kulutus 20 kWh/100km, sähkövero veroluokka I:n mukaan
Lähteet: Trafi ja Veronmaksajain Keskusliiton laskelmat

Polttomoottoriautot eivät katoa yhtäkkiä

- VTT:n liikenteen perusennusteen 2020 – 2050 mukaan vielä vuonna 2030 lähes 90 prosenttia autokannasta on bensiini- tai diesel-käyttöisiä
- Suomessa aikaa seurata liikkumiseen liittyvän teknologian sekä autokannan kehittymistä
- Samalla voidaan ohjata olemassa olevilla veroilla kuluttajien valintoja yhä voimakkaammin ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen vaatiessa



Lähde: Trafija Veronmaksajain Keskusliiton laskelmat

Veronmaksajain Keskusliiton näkemys

- **Liikenteen verotuksen instrumentit ovat tällä hetkellä toimivat sekä fiskaalisesta että ilmastopoliittisesta näkökulmasta.**
- **Tarvittaessa niistä löytyy lähivuosien aikana yhä potentiaalia päästöjen vähentämiseen ilman uhkaa verotuottojen romahtamisesta.**
- **Teknologian kehitys vaikuttaa tuleviin veroratkaisuihin, ja mielekästä valintaa mahdollisesta tulevaisuuden liikenteen veromallista ei voida vielä tehdä.**