

Valtiovarainministeriö
Suojeluasiantuntija Hanna Aho
Suomen luonnonsuojeluliitto ry
15.5.2020

Suomen luonnonsuojeluliitto kiittää valtiovarainministeriön työryhmää lausuntopyyntöstä koskien liikenteen verotuksen uudistamistarpeita.

Luonnonsuojeluliiton keskeisimmät huomiot ovat:

- Liikenteen verotuksen tavoitteena tulee olla liikenteen päästöjen ja muiden haitallisten ympäristövaikutusten vähentäminen.
- Liikenteen päästöjen hintaohjausta tulee vahvistaa ja tähän voidaan käyttää useampaa eri instrumenttia tai niiden yhdistelmää (ml. päästöverotus).
- Liikennepolttoaineiden verotusta tulisi nostaa ja autoveron hiilidioksidikomponentin ohjausvaikutusta tulee vahvistaa.
- Dieselin alempi verotus on ympäristölle haitallinen tuki, josta tulee luopua.
- Sähköautoilun edistämiseksi voidaan harkita Norjan mallin mukaista väliaikaista hankinnan veronalennusta tai -vapautta.
- Biokaasun verotuksessa on varmistettava sen kilpailukyky, erityisesti kun biokaasu tulee osaksi jakeluelvoitetta.
- Työsuhdeautojen verotuksen tulisi olla päästöperusteista ja autoedun veroedusta tulee luopua.
- Kilometrikorvausten ylikompensoinnista henkilöautoilulle tulee luopua. Kilometrikorvausten veroedusta tulisi suosia joukko- ja kevyttäliikennettä.
- Verotuksen tulisi suosia työsuhdepyöräilyä ja joukkoliikenteen käyttöä. Asetetaan verovapaa työsuhdepyöräily koskemaan tavallisia ja sähköavusteisia pyöriä.
- Henkilöauton pysäköinti työpaikalla on verovapaata. Pysäköinnin verotusta tulee nostaa, kuten Ruotsissa, niin että se ohjaa liikkumista erityisesti kaupungeissa.
- Työmatkakulujen verovähennyksen tulisi olla kilometripohjainen ja kannustaa erityisesti kevyeen ja joukkoliikenteeseen.
- Biopolttoaineiden päästöjä ei tällä hetkellä veroteta, vaikka osa käytetyistä jakeista on ilmastolle haitallisia. Esim. kaikkia palmuöljypohjaisia ja metsäpohjaisia raaka-aineita voitaisiin verottaa. Vaihtoehtona voisi olla neitseellisten raaka-aineiden tai biomassan käytön

verotus. Tämä tukisi liikenteen verotusta pitkällä aikavälillä.

- Lentoliikenteessä tulee toteuttaa tarpeeksi iso lentovero, että lentämiseen kohdistuu kuluttajien käytöstä ohjaava hintasignaali. Kansainvälisesti on sovittava lentokerosiinin verotuksen aloittamisesta ja kaikkiin lentoihin tulee soveltaa 24 prosentin arvonlisäveroa.
- Verotuksessa ja muussa liikenteen sääntelyssä tulee pyrkiä hillitsemään liikenteen haitallisia ulkoisvaikutuksia ympäristöön, joita ovat kasvihuonekaasupäästöjen lisäksi erityisesti melu, ilmansaasteet, mikromuovit ja tilan vienti.
- Liikenteen veromuutoksilla on kiire, sillä liikenteen päästöt eivät ole vähentyneet riittävällä tavalla. Jotta Suomi voi olla hiilineutraali vuonna 2035 ja hiilinegatiivinen sen jälkeen, tarvitaan ohjauskeinoja, jotka voidaan ottaa nopeasti käyttöön.

Marinin hallitusohjelman mukaan Suomi vähintään puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Liikenteen päästöjen vähentämiseksi tehdään toimia, jotka vähentävät liikennesuoritteita ja edesauttavat siirtymää kokonaisuutena kestävämpään tapaan liikkua ja vapautua fossiilisista polttoaineista.

Liikenteen päästöjen vähentämisessä on monia keinoja, joista hintaohjaus on keskeinen. **[Liikennepolttoaineiden verotuksen korotus](#) on tehokas tapa vähentää päästöjä ja ajettujen kilometrien määrää.** Polttoaineverotuksen rinnalle tarvitaan myös muita ohjauskeinoja, jotka ohjaavat esimerkiksi ajoneuvon valintaa.

Henkilöautoliikenteessä keskeisiä ohjauskeinoja ovat autovero, ajoneuvovero ja polttoainevero. Autoveron päästöohjaus on verrattain heikkoa, joten hintaohjauksen parantamiseksi painopistettä kannattaisi siirtää hiilidioksidikomponentin huomattavaan nostoon, joka vaikuttaa ajoneuvovalintaan.

Tällä hetkellä hintaohjauksen ongelmana on, että Sipilän hallitus alensi autoveroa, ajoneuvoveroa ja käyttövoimaveroja, mikä osaltaan kannusti liikennesuoritteen kasvattamiseen. Autoilun verotuksen laskemista on perusteltu autokannan hitaalla uusiutumisella, mutta toisaalta viimeaikaiset tutkimukset osoittavat, että kuluttajat suosivat entistä suurempia ja painavampia katumaastureita, joiden [hiilidioksidipäästöt ovat kasvaneet](#). Suomessa ensirekisteröityjen autojen [päästöjen väheneminen onkin pysähtynyt](#). Koronakriisin seurauksena öljyn hinta on matala, mikä voi nostaa polttoaineen kysyntää. Paineet hintaohjauksen parantamiselle ovat siis isot.

Liikenteen polttoaineiden verotuet, yhteensä yli miljardi euroa, tulee lopettaa. Yksi keskeinen verotuki kohdistuu dieseliin. Polttoaineverotuksen ympäristöohjaavuuden ja kustannustehokkuuden näkökulmasta [dieselin verotuesta tulisi luopua](#). Dieselverotuen ja käyttövoimaveron poistolla on havaittu olevan vain pieni vaikutus yrityksiin, mikä puoltaa verotuesta luopumista.

Jotta henkilöautoliikenteessä siirryttäisiin nopeammin vähäpäästöisempiin käyttövoimiin, sähköautoilun edistämiseksi on harkittava Norjan mallin mukaista väliaikaista hankinnan

veronalennusta tai -vapautta, jotta syntyy riittävä markkina latausinfrastruktuurin laajenemiseksi.

Biokaasun lisäämisessä sekä henkilö- että erityisesti raskaan liikenteen käyttövoimana on potentiaalia, mutta verotuksessa on varmistettava biokaasun kilpailukyky. Nykytilassa biokaasu on kilpailukykyinen, koska siitä ei makseta valmisteveroa, mutta tämä on muuttumassa. Kun biokaasu tulee osaksi jakeluvelvoitetta hallitusohjelman mukaisesti, [mahdollisuus verottomuudelle poistuu EU-lainsäädännön mukaisesti](#). Tämän seurauksena biokaasun kilpailukyky voi heikentyä olennaisesti. Yhtenä mahdollisuutena kilpailukyvyn varmistamisessa voisi olla auto- ja ajoneuvoveron alentaminen kaasuautoille.

Työsuhdeliikenteessä on useita verotukia, jotka suosivat henkilöautoliikennettä ja niistä tulisi luopua, jotta joukko- ja kevytliikenne tulisivat houkuttelevammiksi ja päästöt vähenisivät. Esimerkiksi työsuhdeautojen verotuksen tulisi olla päästöperusteista ja henkilöauton pysäköinnistä työpaikalla tulee tehdä veronalaista, kuten Ruotsissa.

Vapaa autoetu johtaa siihen, että polttoaineiden veronkorotuksella ei ole vaikutusta työsuhdeautoiluun. Autoetu tulee muuttua niin, että verotusta kiristetään ja verotusarvo on riippuvainen ajetuista kilometreistä.

Työmatkakuluvähennys henkilöautoille on myöskin haitallinen tuki, ja sen arvo oli 485 miljoonaa euroa vuonna 2019. [Työmatkakuluvähennyksestä kannattaisi tehdä kilometripohjainen](#) ja sen tulisi kannustaa kevyen- ja joukkoliikenteen käyttöön.

Polttoaineverotuksen poikkeama kaupallisessa vesiliikenteessä on myöskin ympäristölle haitallinen tuki, josta tulisi luopua. Liikenteen verotuksessa tulisi varmistaa, että myös moottoripyörä-, mönkijä-, moottorikelkka- ja huviveneliikennettä verotettaisiin vahvemmin päästöjen vähentämiseksi.

Lentoliikenteen polttoaineen verottomuus sekä matkalippujen alempi ALV tukevat lentämistä ja ympäristölle haitallista toimintaa. Kansainvälisissä lennoissa arvonlisäveroa ei ole. Kotimaan lennoilla on henkilökuljetusten 10% arvonlisävero. Vastaavasti elintarvikkeiden arvonlisävero on 14% ja yleinen arvonlisävero 24 %. Lentoliikenteen arvonlisävero tulisi nostaa 24 %.

Kaikkien polttoaineita käyttävien kulkumuotojen ongelmana on se, ettei biopolttoaineiden päästöjä tällä hetkellä veroteta, vaikka osa käytetyistä jakeista on ilmastolle haitallisia. Liikenteessä

biopolttoaineiden tuottamat päästövähennykset voivat jäädä vaatimattomiksi kahdesta syystä. Ensinnäkin Suomessa käytetään paljon selluteollisuuden sivutuotteita, kuten mäntyöljyä, jonka käyttö polttoaineena kilpailee raaka-aineen muiden käyttökohteiden kanssa. Näin ei välttämättä saavuteta merkittäviä ilmastohyötyjä, jos raaka-aineen käyttö jossain muualla syrjäytyy fossiililla panoksilla. Toisekseen jakeet, joiden tuotanto johtaa metsäkatoon tai [metsien hiilinielujen heikkenemiseen hakkuiden lisäämisen kautta](#) eivät myöskään tuota ilmastohyötyjä vaan päästöjä. [Tutkimuksissa](#) on havaittu, että on todennäköistä että palmuöljyn tuotanto aiheuttaa korkean riskin epäsuorasta maankäytön muutoksesta Malesiassa ja Indonesiassa. Suomessa käytetty [palmuöljyn rasvahappotisle \(PFAD\)](#) on palmuöljytuotannon sivutuote, eikä sen käyttö ole hiilineutraalia. Lisäksi on perusteita luokitella soija korkean ILUC-riskin tuotteeksi, sillä on todisteita soijan viljelyn leviämisestä savannimetsiin ja Amazonin sademetsän alueelle Etelä-Afrikassa. Lisäksi matalan ILUC-riskin jakeiden lisäisyydestä ja näin ollen ilmastohyödystä on kysymysmerkkejä. Esimerkiksi kaikkia palmuöljypohjaisia ja metsäpohjaisia raaka-aineita voitaisiin verottaa. Vaihtoehtona voisi olla neitseellisten raaka-aineiden tai biomassan käytön verotus. Tämä tukisi liikenteen verotusta pitkällä aikavälillä.

Liikennettä voidaan ohjata muillakin keinoilla kuin veroilla. Osa keinoista on päällekkäisiä, osa täydentäviä.

[Myyntilupajärjestelmää \(tai päästölupakiintiötä\)](#) voidaan harkinta vaihtoehtoisena toimenä polttoaineverotukselle henkilöautoliikenteessä, sillä järjestelmän vaikutus hiilidioksidipäästöihin on hyvin ennustettava. Haasteena on kuitenkin hintakehityksen arvaamattomuus, mikä voi heikentää ohjaavuutta ja ennakointia kuluttajan suuntaan. Järjestelmä ei myöskään huomioi liikenteen muita ympäristöhaittoja. Alueellisten erojen huomiointi muodostuisi järjestelmässä tärkeäksi (kuten myös polttoaineverotuksen nostossa), eli muitakin toimia tarvitaan, jotta erityisesti syrjäseuduilla on mahdollista siirtyä muihin käyttövoimiin.

Kolmas vaihtoehto ovat [tie-](#) ja ruuhkamaksut, joilla voidaan tehdä paikallista ohjausta ja vaikuttaa myös henkilöautoliikenteen muihin paikallisiin ympäristöhaittoihin, kuten melu ja lähipäästöt. Nämä ohjauskeinot vaikuttavat ajosuoritteeseen alueellisesti, mutta todennäköisesti päästövähennysvaikutus on silti eri mittakaavaa kuin polttoaineverotuksessa tai myyntilupajärjestelmässä. Näin ollen erityisesti ruuhkamaksut ovat enemmän päästöohjausta täydentävä keino. Tiemaksuun voidaan mahdollisesti yhdistää hiilidioksidikomponentti ajoneuvon mukaan, jolloin järjestelmä olisi osittain päällekkäinen. Järjestelmät voisivat osaltaan vastata tarpeeseen kerätä liikenteestä tuloja, vaikka autokanta sähköistyisi voimakkaasti. Kumpikin

järjestelmä saattaa vaatia paikannusjärjestelmiä, joiden hyväksyttävyyttä jouduttaisiin punnitsemaan.

Liikenne, erityisesti henkilöautoliikenne, aiheuttaa monia ympäristöhaittoja, kuten melu, pienhiukkaset, mikromuovit, tilan vienti. [Tutkimuksessa](#), jossa arvioitiin autoliikenteen haittoja ja hyötyjä keskenään, autoliikenteen aiheuttamat haitat EU:ssa ovat arvoltaan 500 miljardia euroa vuodessa. Näitä kuluja tulisi saada alaspäin. Kevyt liikenne taas aiheutti taloudellisia hyötyjä terveysvaikutusten vuoksi. Liikennettä tulisikin katsoa laajemmin sen haitallisten ulkoisvaikutusten näkökulmasta ja keinojen valinnassa suosia win-win-ratkaisuja, joilla voidaan vähentää myös muita ympäristöhaittoja hiilidioksidipäästöjen lisäksi.

Liikenteen verotuksella on useita tarkoituksia päästöohjauksen lisäksi. Mikäli liikenteen päästöohjaus onnistuu, liikenteen kokonaisverotulo voi heiketä, jolloin viimeistään tulee pohtia verotuksen painopistettä muiden ympäristötavoitteiden sekä sosiaalisen oikeudenmukaisuuden näkökulmasta. On myös muistettava, että liikennejärjestelmän ylläpitäminen on tärkeänä pidetty hyvinvointivaltion palvelu, jolla tuetaan ihmisten liikkumista. Liikennejärjestelmän ylläpitämiseksi on arvioitava, millä tavoin sen kulut katetaan oikeudenmukaisella tavalla. Lisäksi on syytä arvioida eri vaihtoehtojen kustannuksia ja hyötyjä erityisesti ympäristön näkökulmasta.

Lisätietoja

suojeluasiantuntija Hanna Aho, puh. 040 628 9495, hanna.aho@sll.fi