

Lausunto

19.02.2021

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

VERONMAKSAJAIN KESKUSLIITTO RY

Kalevankatu 4

00100 HELSINKI

19.2.2021

LAUSUNTO LUONNOKSESTA VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Veronmaksajain Keskusliitto haluaa tuoda esiin seuraavat näkökohdat kappaleessa 4.2 Autokannan uudistaminen liikenteen verotuksen toimenpitein ehdotettuihin toimiin. Toimet lukeutuvat tiekartan II vaiheen päätöksiin, jossa otetaan huomioon valtiovarainministeriön liikenteen verotyöryhmän selvittämät ratkaisut.

Tiekarttaluonnoksessa ehdotetaan nolla- ja pienipäästöisten autojen autoverotuksen muuttamista siten, että sähköautoilta, ladattavilta hybrideiltä ja kaasuautoilta autoveroa alennettaisiin tai se poistettaisiin.

Vanhojen ja suuripäästöisten autojen ajoneuvoveroa kiristämällä voitaisiin nopeuttaa niiden toimittamista viralliseen kierrätysjärjestelmään. Ehdotus vähentäisi kannustimia tuoda kyseisiä autoja ulkomailta Suomeen.

Sähkö- ja kaasukäyttöisten henkilöautojen käyttövoimaverotukseen ehdotetaan muutosta. Toimenpide-ehdotuksessa ei kuitenkaan tarkenneta, kuinka kyseisten autojen käyttövoimaverotusta on määrä muuttaa.

Lisäksi kuorma-autojen käyttövoimaverotukseen ehdotetaan muutoksia. Kuorma-autojen käyttövoimaverolla pannaan täytäntöön EU:n vinjettidirektiivin edellyttämä vuotuinen ajoneuvovero yli 12-tonnisilta raskailta ajoneuvoilta. On arvioitu, että Suomessa veroa on kerätty raskaiden ajoneuvojen osalta enemmän kuin direktiivin minimitaso edellyttää. Kevyiden kuorma-autojen osalta minimitasoa ei ole asetettu. Täten kyseisten autojen käyttövoimaveron alentamisella voitaisiin kompensoida kuljetusyrityksille koituvia hinnannousuja, jotka voisivat koitua mahdollisista fossiilisten polttoaineiden hinnannoususta aiheutuvista lisäkustannuksista.

Veronmaksajain Keskusliitto katsoo, että tieliikenteen verotuksen painopisteen siirtyminen auton hankinnan verotuksesta kohti käytön aikaista verotusta on kannatettava suunta. Muutokset tieliikenteen verotuksessa ovat viime vuosina tavoitteen saavuttamisen näkökulmasta pääosin palvelleet tätä tarkoitusta.

Suomessa kaikki liikenteen erityisverot (autovero, ajoneuvovero ja polttoaineverot) ovat päästöperusteisia. Eli sekä auton hankintaan, että käyttöön kohdistuvat verot ohjaavat autoilijoita vähentämään päästöjä. Erityisesti liikennepolttoaineiden verot ovat nykyisellään hyviä päästöperusteisia ”kilometrivoeroja”, jotka ovat yksinkertaisia ja hallinnollisesti tehokkaita.

Ottaen huomioon, että merkittävää osaa 1,65 miljoonan CO₂-tonnin päästövähennyksestä tavoitellaan fossiilisen polttoaineen hinnoittelun kautta, on selvää, että veronkorotukset ja/tai tieliikenteen päästökauppa tulevat todennäköisesti olemaan olennainen ja keskeinenkin osa toimenpidevaihtoehtojen joukossa myös tulevaisuudessa. Verotuksen näkökulmasta painopisteen siirtäminen edelleen kohti auton käytön ajan verotusta ja liikenteen verotuksen päästöperusteisuuden jyrkentäminen ovat päästötavoitteiden saavuttamista tukevia verokeinoja. Tämän ohella esimerkiksi sähköautoilun työsuhdeveroetujen laajentaminen paremmin hybridautoille soveltuvaksi olisi selvittämisen arvoinen toimenpide.

Lisäksi kappaleessa 4.3 Liikennejärjestelmän tehostaminen toimenpiteiden joukkoon lukeutuu ruuhkamaksut (”Hallitusohjelman mukaisesti säädetään laki, joka mahdollistaa kaupunkiseutujen liikenteen hallintaan tähtävien ruuhkamaksujen käyttöönoton”). Sikäli kun ruuhkamaksut nostaisivat autoilun kustannuksia ja siten vähentäisivät autoilun määrää, voi ruuhkamaksuja yhtäältä perustella ilmastonäkökulmasta. Toisaalta ruuhkamaksujen perimmäisenä tarkoituksena onkin

vähentää ruuhkia ja tehdä liikenteestä sujuvampaa ja sikäli kun ruuhkamaksut kohdistuisivat myös sähköautoiluun, mikä ei ole tarkoituksenmukaista ilmastonäkökulmasta.

Yleisesti tiekartassa esitetty toimenpidelistaus on mittava. Päästötavoitteen saavuttaminen vaatiikin laajaa keinovalikoimaa, mutta toimenpiteiden suhteen voisi olla tarkoituksenmukaisempaa keskittyä vaikutuksiltaan kustannustehokkaisiin ratkaisuihin. Luonnoksessa todetaan, että täyssähkö- ja hybridautoilun yhdeksi suurimmaksi pullonkaulaksi on tunnistettu kotilataamisen puute. Esimerkiksi latausinfra tuki taloyhtiöille ja työpaikoille onkin fossiilittoman liikenteen tiekartan laskelmissa arvioitu huomattavasti kustannustehokkaammaksi tavaksi vähentää CO₂-päästöjä kuin vaikkapa sähköautojen hankintatuet. On viime kädessä myös veronmaksajan etu keskittää resursseja vaikutuksiltaan tehokkaammiksi todettuihin toimiin.

**

Veronmaksajain Keskusliitto näkee, että 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 tehokkaasti hillitä tieliikenteen päästöjä. Tiekartan päästövähennystoimissa on keskityttävä ilmasto vaikutuksiltaan kustannustehokkaisiin ratkaisuihin.

**

Mikael Kirkko-Jaakkola
pääekonomisti

Janne Kalluinen
ekonomisti

Kalluinen Janne
Veronmaksajain Keskusliitto ry