Valtiovarainvaliokunnan verojaosto
Eduskunta
sara.kuitunen@eduskunta.fi

Verojaosto 22.02.2024 klo 10.00 / O 9/2024 vp / Asiantuntijapyyntö

Autoilun verotuksen kokonaisuus

Yleistä liikenteen verotuksesta

Suomen Yrittäjät kiittää mahdollisuudesta lausua valtiovarainvaliokunnan verojaostolle autoilun verotuksen kokonaisuudesta.

On erittäin myönteistä, että verojaosto samoin kuin pääministeri Orpon hallitus on päättänyt paneutua liikenteen rahoituksen ja verotuksen uudistamiseen. Jo vuosia on ollut nähtävissä sellaisen verotusuudistuksen tarve, jossa huomioidaan oikeudenmukaisesti sekä valtion verokertymä, liikenteen päästötavoitteiden saavuttaminen, että erilaiset liikkumis- ja kuljetustarpeet.

Fiskaalinen näkökulma

Liikenteen osuus valtion verotulokertymästä on alentunut vähitellen 2000-luvun kuluessa. Pitkällä aikavälillä hiilidioksidipäästöihin perustuva veropohja ei kuitenkaan enää tarjoa mahdollisuutta ylläpitää liikenteen verotuksen fiskaalista roolia nykyisellä tasolla.

Koska liikenne palvelee kansalaisten ja yritysten monenlaisia toiminnan tarpeita, ovat liikenteeseen liittyvät veroperiaatteet laajasti koko yhteiskuntaan vaikuttavia. Isoissa periaatemuutoksissa väistämättä kohdistuu negatiivisia tai positiivisia muutoksia eri toimijoihin, mutta kokonaisuutta optimoivaa ratkaisua on silti haettava. Kattava vaikutusten, mukaan lukien yritysvaikutusten, arviointi sekä mahdolliset huojennustoimet luovat edellytykset oikeudenmukaiselle kokonaisuudelle.

Liikenteen verotukseen tarvitaan pitkäjänteinen ratkaisu sekä poliittista keskustelua ja harkintaa liikenteen verotuottojen tavoitteellisesta suhteesta muihin verotuottoihin. Tällä hetkellä kotitalouksien kulutusmenoista kohdistuu 13 % liikenteeseen, ja teollisuuden ja kaupan logistiikkakustannukset suhteutettuna bruttokansantuotteeseen ovat noin 12,5 % (2022). Valtion verotulojen kompensoinnissa tulee tarkastella ja etsiä myös valtion talouden tasapainottamisen muita keinoja sekä vaihtoehtoisia haitta- ja kulutusveroja.

Ympäristövaikutukset

Talouden ja verotuksen rakenteita tulee muokata niin, että fossiilisista polttoaineista päästään eroon. Tähän suuntaan ohjaavat myös EU:n päätös tavoitteesta vähentää uusien henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjä 100% vuoteen 2035 mennessä, trilogien neuvottelutulos raskaan liikenteen CO2 raja-arvoasetuksesta päästöttömistä ja vähäpäästöisistä ajoneuvoista sekä tuore komission suositus ilmastotavoitteeksi 2040.

Vero- ja tukipolitiikkaa tulee muokata tukemaan yhä voimakkaammin siirtymää kohti hiilineutraalia kiertotaloutta. Päästövähennystoimissa kustannustehokkuus ja teknologianeutraalisuus ovat keskeisiä periaatteita. Verotusuudistusta tulee tarkastella yhdessä päästökaupan mekanismin ja vaikutusten kanssa.

Vuonna 2027 käyttöön otettava EU:n tieliikennettä koskeva polttoaineiden jakelijoiden päästökauppa (ETS2) on kilpailukyvyn ja kustannustehokkuuden kannalta hyvä keino päästövähennysten saavuttamiseen. Päästökaupan tulee olla ilmastopolitiikan ensisijainen ohjauskeino ja sen kattavuutta tulee edelleen parantaa.

Päästökaupan tuottoja tulee käyttää vihreään siirtymään, mikä mahdollistaa muun muassa vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran toteuttamisen. Päästökaupasta Suomelle kertyvien tulojen kohdentamisessa tulee mahdollisuuksien mukaan huomioida myös liikenteen sähköistymisestä johtuva verotulojen BKT-osuuden lasku.

Osana ilmastopolitiikan kokonaisuutta olisi tarkoituksenmukaista myös tarkastella kriittisesti nykyisiä kustannustehottomampia keinoja ja selvittää mahdollisuus kompensoida tarvittaessa liian voimakkaasti kilpailukykyä heikentäviä kustannuksia esimerkiksi ammattidieselin käyttöönotolla. Kestävän biodieselin huomioiva ammattidiesel vastaisi osaltaan myös päästötavoitteisiin.

Liikkumisen ja ajoneuvojen verotusratkaisujen ohella tulee varmistaa liikenteen kestävyyssiirtymä tarvittaessa jakeluinfrastruktuurin ja rahoitusvälineiden osalta. Jakeluinfrastruktuuri on vaihtoehtoisten käyttövoimien kasvun osittainen pullonkaula. Esimerkiksi taksiliikenteelle tarvitaan autojen sujuva lataaminen ajovuoron aikana sekä latausmahdollisuuksien lisääminen asuinkiinteistöihin. Ajoon ja lataamiseen käytetyn ajan optimoinnilla on suora vaikutus toiminnan kannattavuuteen. Raskaalle liikenteelle soveltuva vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra on vielä lapsenkengissään.

Ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi henkilöautojen auto- ja ajoneuvoverotusta pitää kehittää suosimaan yhä paremmin vähäpäästöisiä ajoneuvoja. Henkilöautokannan uudistumista on tuettu erilaisin hankintatuin, sähköautojen verottomuudella sekä vähäpäästöisten työsuhdeautojen verokannusteilla. Autokannan uusiutumisen ja sähköistymisen vauhdittaminen on ollut tarpeen ja tätä kehitystä tulee edelleen ohjata, kunnes päästötavoitteiden saavuttaminen on näköpiirissä.

Vaikutukset autoilun kustannuksiin

Liikenteen verotusta uudistettaessa tulee sitä tarkastella ja optimoida liikennejärjestelmätasolla. Kullakin liikenne- ja kuljetusmuodolla on optimaaliset käyttöalueensa matkatarpeen, kuljetusten tyypin sekä liikkumisympäristön suhteen. Liikennejärjestelmän kokonaistehokkuus- ja toimivuus saavutetaan parhaiten optimoimalla kokonaisuutta eri liikennemuotojen ulkoisvaikutukset huomioiden.

Verotuksen painopisteen tulisi periaatteellisesti olla kulutuksen ja haittojen verotuksessa, työn ja yrittämisen verotuksen sijaan. Liikenteen päästövähennykset tulisi kohdistaa ensisijaisesti sellaisiin liikkumisen muotoihin, jotka ovat helpoiten korvattavissa tai sähköistettävissä, ja jotka eivät heikennä suomalaisten yritysten kansainvälistä kilpailukykyä.

Ammattiliikenteen kustannukset vaikuttavat väistämättä asiakashintoihin ja siten laajasti eri toimialojen kustannuksiin. Kuljetusyritysten kilpailukyky ei saa heikentyä kohtuuttomasti verotusta uudistettaessa. Raskaan liikenteen kannalta dieselin alemman verotason säilyttäminen on tärkeää ja ammattidieselin käyttöönotto tarpeen.

Ammattidiesel kompensoisi päästökaupan myötä toteutuvan hinnan nousun kuljetusyrityksille ja niiden palveluita käyttäviin yrityksiin. Lisäksi ammattidiesel tasaisi suomalaisten raskaan tavaraliikenteen toimijoiden kilpailuedellytyksiä ulkomaisia, alemman verotuksen maista tulevia toimijoita vastaan.

Lopuksi

Liikennejärjestelmän rahoituksessa on viime vuosina pyritty pitkäjänteisyyteen sekä haettu uusia rahoitusmalleja. Liikennejärjestelmän rahoitus nojaa hyvin vahvasti julkistalouteen, jossa valtion ja kuntien keskinäiset vastuut vaihtelevat. Kun toimintaympäristön muutokset ovat haastaneet rahoitustasoa ja sen kohdentamista, niin kulloinenkin hallitus on huomioinut liikennejärjestelmän rahoitustarpeet näkemyksensä mukaan. Vaikka budjettivalta on eduskunnalla vain valtion rahoituksen osalta, tulee liikennejärjestelmän rahoitustasoa ja -keinoja tarkastella kokonaisuutena koko yhteiskunnan näkökulmasta.

Yritysten toimintaympäristön ennakoitavuus on erittäin tärkeää, joten merkittävät uudistukset tulee valmistella vaikutusarviointeineen huolellisesti. Myös muutosten käyttöönotto ja siirtymäajat tulee huomioida eri toimijoiden näkökulmasta.

Kunnioittavasti

Suomen Yrittäjät

Sini Puntanen
Liikenne- ja kaupunkipolitiikan asiantuntija