21.2.2024

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaostolle

Asia: O 9/2024 vp

Lausunto: Autoilun verotuksen kokonaisuus

Tausta

Palvelualojen työnantajat Palta ry. kiittää verojaostoa tärkeän asian oma-aloitteisesta käsittelystä. Toimitamme verojaostolle kirjallisen lausuntomme, vaikka sitä ei meiltä tällä kertaa pyydetty, sillä edustamme erittäin monipuolisesti liikenteen ja logistiikan toimialaa ja näemme tärkeäksi korostaa kahta näkökulmaa.

Palta edustaa useita eri palvelualoja, joista liikenne- ja logistiikka on suurin. Jäsenemme kuljettavat sekä henkilöitä että tavaroita niin maalla, merellä kuin ilmassakin. Palta on EK:n toiseksi suurin jäsenliitto ja edustamme noin 2 000 jäsentämme.

Yksityiset palvelualat ovat korvaamattoman tärkeitä Suomen taloudelle, sillä ne

- tuottavat yli 40 % Suomen BKT:sta;
- työllistävät noin miljoona ihmistä;
- tuottivat kaksi kolmasosaa Suomen työllisyyden kasvusta vuosina 2016 – 2019.
- Lisäksi palveluiden osuus Suomen bruttoviennistä on noin 30 %.

Lähtökohdat

Autoilun verotuksella on suuri merkitys paitsi valtiontaloudelle myös Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamiselle. Palta kannattaa kunnianhimoista ilmastopolitiikkaa ja tavoitetta liikenteen päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä.

Siirtymässä hiilineutraaliuuteen tulee varmistaa, että ilmasto- ja ympäristövelvoitteet ovat globaalissa kilpailussa toimiville yrityksille mahdollisimman tasapuolisia. Liikenne- ja logistiikkapalveluyritysten kokonaismaksurasite on Suomessa jo nyt korkealla tasolla. Kuten myös eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta korosti päästökauppalain aiempaa muutosta koskevassa lausunnossaan LiVL 14/2023 vp, toimialan kustannukset on pidettävä kilpailukykyisinä.

Perinteisesti Paltan liikennettä ja logistiikkaa koskevat kannat ovat olleet pääosin samansuuntaisia kuin Elinkeinoelämän keskusliitolla. Siksi emme tässä lausunnossa kommentoi koko verotuksen kokonaisuutta vaan keskitymme kahteen keskeiseen asiaan, eli EU:n uuteen polttoaineiden jakelijoiden päästökauppaan sekä verotuksen painopisteeseen hankinnan ja omistamisen välillä.

Palvelualojen työnantajat PALTA ry
Eteläranta 10, 6.krs, PL 62, 00131 Helsinki
Y-tunnus 0773798-8

palta.fi
+358 20 595 5000
info@palta.fi

EU:n uusi polttoaineiden jakelijoiden päästökauppa on osa autoilun verotuksen kokonaisuutta

Hallitus valmistelee parhaillaan lakiesitystä, jolla pannaan toimeen EU:n uusi polttoaineiden jakelijoiden päästökauppa (”ETS2”). Siinä polttoaineiden jakelijat velvoitetaan palauttamaan päästöoikeuksia jakelemistaan fossiilisista polttoaineista, joita käytetään tieliikenteessä, rakennusten kiinteistökohtaisessa lämmityksessä ja eräillä muilla sektoreilla. Jakelijat tulevat siirtämään lisäkustannukset polttoaineiden hintoihin.

Hintavaikutus on todella epävarma, sillä päästöoikeuden hinta määräytyy kysynnän ja tarjonnan perusteella. **Jos uuden päästöoikeuden hinta on 50 euroa, kuten hallituksen arviomuistiossa oletetaan, nousisi dieselin pumppuhinta 11 snt/l ja bensiinin hinta 16 snt/l vuonna 2030.** Liikennesektorin kokonaiskustannukset olisivat 517 miljoonaa euroa, josta kuorma-autojen osuus olisi noin 130 miljoonaa.

Uuden päästökaupan toimeenpano sisältää paljon kansallista liikkumavaraa, ja keskeisiin kysymyksiin kuuluu käyttöönoton aikataulu. Lähtökohtaisesti ETS2 tulee käyttöön vuonna 2027. Jäsenmaalla on kuitenkin oikeus lykätä aloitusta vuoteen 2031, jos käytössä on polttoaineille vähintään päästöoikeuden hinnan suuruinen kansallinen CO_2-vero. Poikkeukseen liittyy useita epävarmuuksia, mutta luultavasti lykkäys on Suomelle mahdollista.

Muut poliittiset päätökset liittyvät esimerkiksi lisäkustannusten mahdolliseen kompensaatioon, esimerkiksi verotuksellisin keinoin, ja huutokauppatulojen käyttöön.

Kun Suomi ottaa ETS2:n käyttöön, saa se päästöoikeuksien huutokauppatuloja arviolta 500 miljoonaa euroa vuodessa (päästöoikeuden hinnalla 50 €). Suomelle tulee kuitenkin velvoite käyttää vastaava määrä rahaa tiettyihin tarkoituksiin, kuten ETS2:n alaisten sektoreiden päästövähennyksiin. Kyseisiä kohteita on rahoitettava heti 2027 alkaen siinäkin tapauksessa, että Suomi lykkäisi järjestelmän aloitusta (ja huutokauppatulojen saamista) vuoteen 2031 asti.

Palta katsoo, että järjestelmä tulisi lähtökohtaisesti ottaa käyttöön heti 2027. Suomi tarvitsee uusia päästövähennyskeinoja saavuttaakseen EU:n päästövähennysvelvoitteet vuodelle 2030 ja omat päästövähennystavoitteensa. Näihin kuuluu liikenteen päästöjen puolitus 2030 mennessä.

Uuden päästökaupan lisäkustannukset tulee kompensoida vain sitä aidosti tarvitseville, eli raskaalle ammattiliikenteelle

Kun ministeriöiden arviomuistio oli lausunnoilla, useimmat lausunnonantajat kannattivat joko ETS2:n lisäkustannusten kompensoimista sekä elinkeinoelämälle että kotitalouksille taikka kompensoimisen toteuttamatta jättämistä. Palta sen sijaan katsoo, että kompensaation tulisi perustua tarpeeseen, eli mahdollisuuteen sopeutua kohoaviin polttoaineiden hintoihin. Tämä olisi myös huomattavasti halvempaa kuin kaikkien kustannusten kompensaatio kansallisia veroja alentamalla.

Palvelualojen työnantajat PALTA ry
Eteläranta 10, 6.krs, PL 62, 00131 Helsinki
Y-tunnus 0773798-8

palta.fi
+358 20 595 5000
info@palta.fi

Liikennesektorilla henkilöautoliikenne sähköistyy nopeasti, ja lisäksi kuluttajat voivat sopeutua polttoaineiden kohoaviin hintoihin esimerkiksi julkisen liikenteen, pyöräilyn ja etätyöskentelyn avulla. Myös kaupunkien sisäinen linja-autoliikenne sähköistyy nopeasti.

Polttoaineiden kohoaviin hintoihin on kuitenkin erityisen vaikea sopeutua tavaraliikenteessä, varsinkin raskaampien ajoneuvojen osalta, sekä pitkän matkan linja-auto- ja tilausajoliikenteessä. Esimerkiksi raskaiden ajoneuvojen sähköistyminen tai siirtyminen vetykäyttöisiin ajoneuvoihin tulevat viemään pitkään, ja siksi monissa tapauksissa olisi vaihtoehtona siirtää ETS2:n lisäkustannukset kuljetuspalveluiden hintoihin. Tämä heikentäisi alojen kilpailukykyä.

Palta pitää ensiarvoisen tärkeänä, että tavaraliikenteen sekä pitkän matkan linja-auto- ja tilausajoliikenteen kilpailukyky turvataan samansuuruisella kompensaatiolla.

Kompensaation valmistelussa tulisi selvittää toteutusmahdollisuuksia, joissa säilyy kannustin päästöjen vähentämiselle. Jos samansuuruisesta kompensaatiosta ei tehdä päätöstä samassa yhteydessä ETS2:sta päättämisen kanssa, tulee Suomen lykätä ETS2:n käyttöönottoa vuoteen 2031.

Ammattidiesel on hyvä keino kompensaation toteuttamiseksi. Sillä tarkoitetaan nykyisen energiaverodirektiivin mahdollistamaa menettelyä, jossa kuorma-autojen ja linja-autojen käyttämää dieseliä verotetaan muissa ajoneuvoissa käytettävää dieseliä kevyemmin. Käytännössä mekanismi toteutettaisiin veronpalautuksena. Ammattidieselin enimmäissuuruuteen liittyy kuitenkin epävarmuutta, minkä vuoksi on tarpeen varautua myös mahdollisiin muihin kompensaatiomekanismeihin.

Aivan keskeistä on myös se, että ETS2:sta saatavat päästöoikeuksien huutokauppatulot käytetään liikenteen ja muiden ETS2:n alaisten sektoreiden päästövähennyksiin. Jos nimittäin tarkastellaan vain kysyntäjoustosta saatavia päästövähennyksiä, eli kallistuvan polttoaineen aiheuttamaa kysynnän pienenemisestä, on ETS2 aivan poikkeuksellisen kallis ja kustannustehoton päästövähennyskeino.

Arvioiden mukaan yhden vähennetyn CO2-tonnin hinnaksi tulisi kysyntäjouston kautta noin 1 700—3 400 euroa. Vertailuna voidaan käyttää biopolttoaineiden jakeluvelvoitetta (340 €/tCO2) tai päästöoikeuden hintaan yleisessä, esimerkiksi laitokset kattavassa päästökaupassa (viime aikoina noin 50—100 €). Niinpä huutokauppatulojen käyttö päästövähennystoimiin ratkaisee ETS2:n tarkoituksenmukaisuuden ilmastotoimena.

ETS2:een liittyviä näkökulmia on avattu tarkemmin Paltan lausunnossa järjestelmää käsittelevään arviomuistioon.

21.2.2024

Autoilun verotuksen painopiste

Verotuksen painopiste auton hankinnan, omistamisen ja käyttämisen välillä on myös keskeisen tärkeää liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiselle. Suomen autokanta on valitettavan vanhaa, mikä tarkoittaa korkeita CO_2-päästöjä ajettua kilometriä kohden. Henkilöautokannan keski-ikä on 13,2 vuotta ja keskimääräinen romutusikä 22,5 vuotta, ja luvut kasvavat vuosi vuodelta.

Huolestuttavan trendin vuoksi henkilöautojen verotuksen painopistettä tulisi siirtää hankinnasta omistamiseen. Paltan ja usean muun järjestön yhteisessä liikenteen ja logistiikan vähähiilitiekartassa vuonna 2022 ehdotettiin toimia henkilöautokannan sähköistämisen nopeuttamiseksi. Erittäin vähäpäästöisten henkilö- ja pakettiautojen kysyntää tulisi lisätä ns. kannusteveromallilla, jossa yhdistyy hankintakannuste ja suuripäästöisten ajoneuvojen korkeampi ajoneuvovero, jota kerätään suuripäästöisiltä autoilta kolmen vuoden ajan. Lisäksi autojen hankinnan veroa tulisi alentaa ja vuosittaista ajoneuvoveroa korottaa maltillisesti.

Näillä toimilla arvioitiin saatavan päästövähennyksiä 340 000 tonnia henkilöautoissa ja 40 000 tonnia pakettiautoissa vuonna 2030, eli vaikutus olisi todella merkittävä.

Liikenteen ja logistiikan vähähiilitiekartassa esitettiin myös useita muita toimia, joiden avulla Suomi voisi saavuttaa tavoitteensa liikenteen päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä.

Kunnioittavasti,

Tatu Rauhamäki
Johtaja, elinkeinopolitiikka

Mikko Paloneva
Asiantuntija, elinkeinopolitiikka

Palvelualojen työnantajat PALTA ry on uuden työn, digimurroksen ja tulevaisuuden työmarkkinoiden suunnannäyttäjä. Yhä nopeammin muuttuvassa maailmassa yhdistämme faktat, työmarkkinaosaamisen sekä vaikuttamisen taidot palvelutalouden ja Suomen parhaaksi. Palta on EK:n toiseksi suurin jäsenliitto ja edustamme yli 2 000 palvelualoilla toimivaa jäsentämme.