21.2.2024

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto

Asia: O 9/2024 vp Autoilun verotuksen kokonaisuus

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

Tieliikenne ja sen toimivuus ovat Suomelle elintärkeitä. Tieliikenne kattaa noin 93 prosenttia henkilöliikenteestä ja lähes 90 prosenttia tavaraliikenteestä. Henkilöauton osuus henkilöliikenteestä on yli 80 prosenttia. Syynä tähän on se, että Suomi on Euroopan harvimmin asuttu maa, jossa henkilöauton käyttö on usein ainoa mahdollinen tapa hoitaa arjen liikkumis- ja tavarankuljetustarpeet.

Suomessa liikenteen verotuksen tulisi olla mahdollistavaa ja kilpailukykyä lisäävää. Se tosiasia, että suomalaiset tuottavat itse valtaosan liikkumispalveluistaan henkilöautolla, johtuu meidän olosuhteistamme ja yhteiskuntarakenteen erityispiirteistä. Joukkoliikenne ei näissä olosuhteissa ole kilpailukykyinen tai taloudellisesti kannattava vaihtoehto.

Valtiovarainministeri Matti Vanhasen työryhmä laski vuonna 2021, että liikenteen sähköistymisen ja ajoneuvojen polttoainetehokkuuden parantuminen johtaa liikenteen verotulojen alenemiseen reaalisesti 1,7 mrd. eurolla vuoteen 2030 mennessä. Ministeri Vanhanen kannustikin tuolloin poliittista järjestelmää pohtimaan, voidaanko liikenteestä kerätä jatkossa niin paljon veroja taloutta ja ihmisten liikkumista häiritsemättä. Tiettyjen verolajien tuottojen aleneminen on tähänkin saakka johtunut siitä, että ihmiset ovat hankkineet käyttöönsä ympäristön kannalta parempia ajoneuvoja ja siten toimineet niin kuin heidän on oletettu toimivan.

Olemme pyrkineet käymään alla olevassa lausunnossamme läpi autoilun verotuksen kokonaisuutta verolajien kautta sisällyttäen kuhunkin alaotsikkoon lausuntopyynnössä mainitut fiskaalisen näkökulman, vaikutukset autoilun kustannuksiin sekä ympäristövaikutukset.

Autovero

Autoveroa alettiin periä 1960- luvulla vaihtotaseen tasapainottamiseksi sääntelytalouden aikakaudella, kun autojen tuonti vapautettiin. Tällaista perustetta ei enää ole ja verolajina autovero soveltuu huonosti EU:n tavaroiden vapaan liikkuvuuden periaatteeseen. Autovero on sittemmin saanut ympäristöveron piirteitä ja sen tarkoitus on ohjata autojen hankintaa päästöttömään suuntaan.

Ympäristötavoitteiden toteutuessa päästöperusteinen autoverotuotto on luonnollisesti pienentynyt. Autoveron alentaminen, sekä poistaminen kokonaan sähköautoilta, on mahdollistanut sen, että autonostajilla on ollut mahdollisuus ostaa uudempaa ja kalliimpaa teknologiaa, kuten sähköautoja. Käynnissä oleva käyttövoimien siirtymävaihe on vielä alkutekijöissään. Henkilöautokannasta edelleen alle 4 % on täyssähköautoja, vaikka ladattavien osuus uusien autojen myynnistä onkin varsin suuri.

Rekisteröintiverona autoveron korottaminen vaikuttaisi merkittävällä tavalla uusien autojen kauppaan ja johtaisi käytettynä maahantuotujen autojen kysynnän nousuun, koska niiden osalta autoveroa ei voida takautuvasti EU-sääntelystä johtuen korottaa. Käytettyjen autojen kysynnän lisääntyminen johtaisi siihen, että Suomi menettäisi arvonlisäverotuoton täällä myymättä jäävien

Autoliitto ry
Hämeentie 105 A
PL 35
00551 Helsinki

Automobile and
Touring Club of Finland
Hämeentie 105 A, P.O.Box 35
FIN-00551 Helsinki Finland

puh. /tel. +358 9 7258 4400
fax +358 9 7258 4460
e-mail: autoliitto@autoliitto.fi
www.autoliitto.fi

trade reg. no FI02010093
reg.ass.no 108558
domicile Helsinki

uusien autojen kaupasta. Autoveron korotus voisi alkaa tuottaa fiskaalisesti valtiolle vasta useamman vuoden jälkeen, mutta kokonaisuutena se heikentäisi ympäristötavoitteiden saavuttamisesta, koska uusien autojen kauppa laskisi merkittävästi.

Suomen kaltainen maa, jossa auto ei ole mikään luksustuote, vaan arjen mahdollistaja, autovero ei ole tarkoituksenmukainen, koska valtaosalla suomalaisista ei ole vaihtoehtoa henkilöautonkäytölle. Liikenteen verotuksen muuttuneet tavoitteet ovat ajaneet autoveron ohitse.

Polttoainevero, sähkövero

Polttoainevero on sähköveron ohella ainoa suoraan auton käytöstä maksettava liikenteen verolaji. Polttoainekulutukseen, eli maksettavan veron määrään, vaikuttaa se, millä ajoneuvolla ja polttoaineella ajetaan, kuinka paljon ajetaan sekä millä ajotyylillä ajetaan. Polttoainevero on liikenteen veroista ainoa, jonka miniverotasot ovat EU:ssa säännelty. Suomi kuuluu EU:ssa polttoaineita ankarimmin verottavien maiden joukkoon.

Ottaen huomioon ajoneuvotekniikan kehityksen, polttoaineveroa maksavat eniten ne, joiden käytössä on vanhin autokanta. Koska polttoainekustannukset ovat autonkäyttäjille konkreettinen kuluerä, joka näkyy ja tuntuu säännöllisesti heidän arjessaan, niin sillä on myös merkittävä vaikutus ajamiseen ja ajamisen määrään. Tosin välttämättömät matkat, kuten työmatkat on tehtävä hinnasta riippumatta, mikä vaikuttaa muuhun kysyntään.

Ukrainan sodan seurauksena polttoaineiden hinnat ovat nousseet merkittävästi. Tämän seurauksena Suomessa alennettiin polttoaineveroa, kuten isossa osassa muitakin Euroopan maita, mutta Suomen polttoaineveron alennukset ovat olleet muita maita vaatimattomampia. Suomi on edelleen lähes poikkeuksetta polttoainehinnoissa kolmen kalleimman EU-maan joukossa. Polttoaineveron korottaminen kohdistuisi eniten siihen aktiiviseen osaan väestöstä, joka muutenkin maksaa eniten veroja, käy töissä ja pitää yhteiskunnan pyörät pyörimässä.

Myös fossiilisia polttoaineita käyttävien autojen polttoainetaloudellisuus on parantunut ja parantuu jatkossakin. Näin ollen polttomoottoriautojen energiatehokkuuden parantuminen on vähentänyt omalta osaltaan päästöjä ja näin olleen valtion polttoaineverotuottoja. Tämä on ollut tavoiteltu lopputulema.

Ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi biopolttoaineiden jakeluvelvoitetta on viime vuosina korotettu, tosin tällä hetkellä Ukrainan sodan aiheuttamasta hinnannoususta johtuen korotustahtia on hidastettu. Ympäristötavoitteiden perusteella asetettua jakeluvelvoitetta ei olisi voitu asettaa, ellei biokomponenttien verotusta olisi alennettu. Muussa tapauksessa erityisesti dieselpolttosineen hinta olisi noussut merkittävästi enemmän.

Samat perusteet, joilla hallitus esitti ja päätti vuonna 2023 alentaa polttoaineveroa, pätevät siihen, miksi polttoaineveroa tai jakeluvelvoitetta ei pitäisi myöskään korottaa.

Täyssähköautoissa ja lataushybrideissä käytettävästä sähköstä maksetaan sähköveroa. Liikenteen sähköistyessä liikenteessä käytettävästä sähköstä maksettava verotuotto kasvaa. Ympäristönäkökulmasta ei ole erityisiä perusteita sille, että liikenteestä pitäisi kerätä enemmän sähköveroa kuin muusta kotitalouksien sähkön käytöstä ja veroteknisesti se lienee myös mahdotonta. Sähköä ei voi värjätä, kuten polttoöljyn ja dieselin erottamiseksi tehdään verokantojen eron mahdollistamiseksi.

Ajoneuvovero (perusvero, käyttövoimavero)

Ajoneuvoveron perusvero on ajoneuvon omistamisesta kannettava päiväperusteinen vero, jonka suuruus riippuu ajoneuvon ominaiskulutuksesta tai painosta.

Muista kuin pelkkää bensiiniä käyttövoimanaan käyttävistä autoista maksetaan ajoneuvoveron perusveron lisäksi painoperusteista käyttövoimaveroa, jonka suuruus vaihtelee sähköä ja bensiiniä käyttävän ladattavan hybridin 0,5 snt/pv/100 kg aina dieselauton 5,5 snt/pv/100 kg saakka.

Dieselistä maksetaan bensiiniä alempaa polttoaineveroa, mikä on perusteena sille, että dieselkäyttöisistä autoista maksetaan vuotuista käyttövoimaveroa. Jakeluvelvoitteen aiheuttamat hinnankorotukset painottuvat kuitenkin dieselpolttoaineeseen eli dieselautoilijat osallistuvat päästötalkoisiin merkittävästi suuremmalla panostuksella. Ajoneuvoveron käyttövoimavero onkin dieselin kohdalla aikansa elänyt ja siitä tulisi luopua. Esimerkiksi tällä hetkellä dieselpolttoaine maksaa enemmän kuin bensiini alemmasta verotasostaan huolimatta.

Se, että sähköautoista maksetaan käyttövoimaveroa, on puolestaan väärä signaali päästötavoitteiden saavuttamisen kannalta. Sama koskee kaasuautoja, joihin tankataan nykyisin käytännössä vain biokaasua.

Ajoneuvoveroa maksetaan riippumatta ajosuoritteesta, minkä takia se ei ole myöskään ympäristöverona tehokkaimmasta päästä.

Ajoneuvoveron perusveroa alennettiin hallituksen vuonna 2023 tekemällä päätöksellä energiakriisin negatiivisten vaikutusten torjumiseksi, kuten monissa muissa maissa, mutta meillä alennus oli hyvin vaatimaton verrattuna esimerkiksi Ruotisiin. Veroa alennettiin enemmän kuluttavilta autoilta, joiden käyttökustannuksiin energiakriisi eniten vaikutti.

Samat perusteet, joilla hallitus esitti ja päätti ajoneuvoveron perusveron alentamista, pätevät siihen, miksi ajoneuvoveroa ei pitäisi jatkossa korottaa.

Muut mahdolliset verot ja maksut (tievero, ruuhkamaksut)

Erilaisia tieveroratkaisuja on esitetty viimeisen parinkymmenen vuoden aikana useaan otteeseen. Asiaa ovat esittäneet muun muassa Jorma Ollilan vetämä työryhmä sekä Anne Berner liikenneministerikaudellaan. Aina asiaa arvioitaessa on päädytty siihen, että tievero on liian kallis ja hankala toteuttaa verrattuna muihin verolajeihin.

Paikannukseen perustuvan verojärjestelmän kustannukset ovat suuret ja valtiolla on edullisempiakin keinoja kerätä veroja. Suomen kaltaisen 5,5 miljoonan asukkaan maan ei kannata olla etulinjassa kehittämässä tällaista järjestelmää. Ei ole mitenkään perusteltua maksaa järjestelmän kehittämisestä ja ylläpitämisestä valtavia summia, kun tehokkaampiakin tapoja kerätä veroja on olemassa.

Tieverolla olisi toki mahdollista vähentää ihmisten liikkumista ja siten myös päästöjä, sillä aina liikkumisen hintojen noustessa osa ihmisistä jää kotiin. Kansantalouden, elintason, elämisen laadun ja työllisyyden kannalta tämä ei ole kuitenkaan toivottava tilanne.

Ruuhkamaksuja on puolestaan esitetty suurilla kaupunkialueilla siksi, että maksujen kohdistamisella tiettyihin kellonaikoihin, voitaisiin vähentää ruuhkia sekä ohjata ihmisiä käyttämään julkista liikennettä alueilla, joilla julkisen liikenteen yhteydet ovat hyvät. Toisaalta perusteeksi on myös esitetty halua rahoittaa joukkoliikennettä näillä tuloilla. Tosiasia on kuitenkin se, että Suomessa suuretkin kaupungit ovat harvaan asuttuja eikä joukkoliikenne kata niissä tehokkaasti läheskään kaikki liikkumistarpeita. Suomessa ei myöskään ole varsinaisia ruuhkia ja koronan aikana lisääntynyt etätyöskentely on vähentänyt liikennettä entisestään, eikä ruuhkamaksuille näin ollen ole perusteita. Ongelma ei enää ole se, että kaikki pyrkivät samaan aikaan työpaikoilleen, vaan se, että he tapaavat läsnätapaamisissa liian harvoin työyhteisöään.

Ruuhkamaksut on tavallaan toteutettu jo suuressa osassa kaupunkeja vähentämällä julkisia pysäköintipaikkoja, nostamalla pysäköinnin hintoja ja ohjaamalla pysäköintiä pysäköintilaitoksiin eli tekemällä kaupunkeihin saapumisesta autolla varsin kallista. Tästä syystä monen kaupungin keskusta on menettänyt vetovoimaansa.

Fiskaalisesta näkökulmasta ruuhkamaksut eivät hyödyttäisi valtiota, sillä suunnitelmissa olleissa ruuhkamaksumalleissa veronsaajia olisivat muun muassa kunnat ja julkinen liikenne. Näin ollen ruuhkamaksuilla ei olisi tuottovaikutusta valtiontalouteen. Verotuloja ne saattaisivat sen sijaan laskea henkilöauton käytön vähentyessä entisestään. Ruuhkamaksuja esittäneiden tahojen

ajatusten taustalla on ollut naiivi ajatus siitä, että sitä maksaisivat muut kuin omat äänestäjät tai asiakkaat.

Työsuhdeautojen veroetu

Ladattavien työsuhdeautojen verotusarvossa on tällä hetkellä veroetu, minkä ansiosta palkansaajille on ollut kannattavaa valita hankintahinnaltaan polttomoottoriautoa kalliimpi sähköauto työsuhdeautoksi. Tämä on omalta osaltaan vauhdittanut ladattavien autojen myyntiä. Tätä veroetua olisi tärkeää jatkaa, sillä mitä enemmän uusia vähäpäästöisiä tai päästöttömiä autoja saadaan markkinoille, sitä nopeammin ne tulevat käytettynä yhä useampien suomalaisten ulottuville. Mikäli tästä edusta luovutaan, niin osa luopuu työsuhdeautosta ja ajaa vanhemmalla omalla autolla, ja osa taas valitsee työsuhdeautokseen perinteisemmän käyttövoiman esimerkiksi täyssähköauton sijaan.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry