Pormestari

Lausunto eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaostolle autoilun verotuksen kokonaisuudesta

HEL 2024-002561 T 00 01 06

Päätös

Pormestari antoi eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaostolle autoilun verotuksen kokonaisuudesta seuraavan lausunnon:

Liikenneala on merkittävien murrosten keskellä. Sähköisen liikenteen kokonaisuus luo kasvunäkymiä liikenteen ja talouden arvoketjuun – syntyy innovaatio- ja osaamisklustereita, vihreään siirtymään ja digitalisaatioon liittyvää työtä, panostuksia puhtaampaan energiaan ja kestävään akkumineraalien kierrättämiseen. Ajurina on erityisesti liikenteen päästöjen vähentäminen, mutta myös kuluttajakäyttäytymisen muutokset. Myös kaupunkien, valtion ja EU:n linjauksilla ja säätelyllä on iso rooli. Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030.

Liikenteen verotusta uudistettaessa tulee olla valmis merkittäviinkin muutoksiin. Samalla pitää huolehtia siitä, että valittava malli ei heikennä minkään yksittäisen alueen kilpailukykyä eikä etenkään Suomen taloudellisen moottorin, Helsingin ja Helsingin seudun kilpailukykyä. Varminta olisikin, että liikenteen verotukseen kokonaisuudistamiseen löydettäisiin ensisijaisesti valtakunnallinen malli. Valtion supistuvia verotuloja alueelliset mallit esim. ruuhkamaksut eivät myöskään ratkaisisi, sillä mahdollisilla ruuhkamaksuilla kerättävät tulot tulisi suunnata kunkin alueen omaan kehittämiseen. Lisäksi malli ei saisi vähentää valtion pitkän aikavälin rahoitusta seudulla.

Liikenteen verotuksen tulee olla linjassa ilmastolain ja liikenteen kasvihuonepäästöjen vähennystavoitteen kanssa. Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa on linjattu, että liikennesektorilla on Suomessa tavoitteena vähentää päästöjä 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Nykykehitys ei johda tavoitteeseen. Tämän hetkinen kansallinen kehitys vaikeuttaa merkittävästi kuntien kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Tähän mennessä merkittävä osa autoilun verotuksesta on tapahtunut polttoaineverolla, joka on nostanut auton käyttämisen kustannusta. Ilman muutoksia verotukseen, autoilun verotus siirtyy huomattavasti auton hankintaan autojen sähköistyessä, kuin polttoainevero menettää merkitystään. Autoilun haittojen hallitseminen edellyttää, että auton käyttämisestä aiheutuu kustannuksia eikä niinkään omistamisesta. Tämä edistäisi ihmisten liikkumista vähemmän haittoja aiheuttavalla tavalla.

Pormestari

Nykyiset verokannusteet ovat edistäneet henkilöajoneuvokannan uusiutumista sähköiseksi. Tämä näkyy erityisesti siinä, että lähes viidennes viime vuonna rekisteröidyistä uusista henkilöautoista oli täyssähköisiä. Kannusteita ajoneuvokannan muuttamiseen vähäpäästöisemmäksi tarvitaan jatkossakin, sillä edelleen valtaosa henkilöajoneuvokannasta on polttomoottoriautoja. Myös raskaan liikenteen käyttövoimamurrokseen tarvitaan kannusteita ainakin lähivuosina. Vielä on ennenaikaista poistaa kannustetta työsuhdeautojen sähköistämiseen. Ajoneuvokannan uudistumista vauhdittavien verokannustimien rinnalla on huolehdittava myös riittävästä latausverkostosta. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva AFIR-asetus asettaa myös Suomelle velvoitteita latausverkoston tihentämisestä keskeisellä liikenneverkolla. Raskaan liikenteen latausverkko ei todennäköisesti synny markkinaehtoisesti.

Liikenteen nykyverojärjestelmän tavoitteena on toisaalta kerätä tuloja valtiolle ja toisaalta verokannusteilla kannustaa valitsemaan vähäpäästöisiä ajoneuvoja. Fiskaalisesta näkökulmasta yhtälö on kuitenkin haastava, sillä päästöjen vähentyessä valtion verotulot väistämättä laskevat edelleen. On ymmärrettävää, että uudistuksia autoilun verotukseen on tehtävä. Muutoksiin sopeutumisen näkökulmasta päätökset tulisi tehdä mahdollisimman pian ja niihin olisi sitouduttava pitkäjänteisesti, jotta asukkaat ja yritykset voivat tehdä päätöksiä perustuen tietoon tulevista muutoksista. Olisi syytä tarkastella, miten liikenteen verotuskokonaisuus Suomen kilpailijamaissa Ruotsissa ja Saksassa on ratkaistu. Myös muissa maissa jo käytössä olevia, ympäristö- ja ulkoisvaikutuksia pienentäviä veroluonteisia ohjauskeinoja, kuten nastarengasmaksua ja erilaisia ympäristövyöhykkeitä olisi mahdollista tarkastella osana autoilun verotuksen kokonaisuutta. Mahdollisten toimenpiteiden kokonaisvaikutukset tulee kuitenkin arvioida harkiten alueiden saavutettavuuden ja elinvoimaisuuden kehittymisen näkökulmasta.

Verotuksella ja muulla hintaohjauksella ohjataan merkittävissä määrin ihmisten liikkumisvalintoja. Autoilun verotusta tulee tarkastella osana kaiken liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuutta. Liikennejärjestelmää tulee kehittää vähäpäästöisemmäksi.

Käyttöön perustuva verotus ohjaa taloudellisesti käyttämään kestäviä kulkumuotoja, joilla on positiivinen vaikutus ympäristövaikutuksiin. Mikäli autoilun verotusta uudistetaan käyttöön perustuvalla verotuksella, sen hyväksyttävyyden lisäämiseksi olisi tärkeää alueella kerättyjä maksuja voida hyödynnettävän alueen liikennejärjestelmän kehittämiseen Tukholman seudun tavalla.

Liikenteen verotusta uudistettaessa olisi kiinnitettävä huomioita fiskaalisten ja ympäristövaikutusten lisäksi yritysten logistiseen kilpailukykyyn

ja alueiden kilpailukykyyn. Suomalaisten yritysten logistiset kustannukset ovat korkeat ja logistiikkakustannuksia kasvattavat muun muassa ulkomaankauppaa käyvien yritysten pitkät etäisyydet keskeisille markkinoille. Tästä syystä olisi tärkeää varmistaa, että yritysten logistinen kilpailukyky ei ainakaan heikentyisi uudistuvan liikenteen verotuksen vuoksi. Yhtä tärkeää on varmistaa, että valittava verotusratkaisu ei asettaisi Suomen eri alueita verotuksellisesti erilaiseen asemaan. Helsingin seudun elinvoimaisuutta ja kilpailukykyä vaalitaan karttamalla malleja, jotka nostaisivat seudun jo ennestään korkeaa kustannustasoa suhteessa muihin alueisiin.

MAL-suunnitelmassa tieliikenteen hinnoittelua liittyen autoilun verotuksen kokonaisuudistukseen käsitelty seuraavasti:

Helsingin seudulla valmistaudutaan tieliikenteen hinnoittelussa tapahtuviin muutoksiin ja osallistutaan muutosten valmisteluun.
Liikenteen verotuksessa tehtävät muutokset, EU-tason tieliikenteen päästökauppa ja ruuhkamaksulainsäädännön valmistelu ovat prosesseja, joissa Helsingin seudun toimijoiden tulee olla mukana ja varmistaa, että muutokset palvelevat Helsingin seudun liikennejärjestelmää tarkoituksenmukaisella tavalla. Loppuvuodesta 2022 on päästy sopuun tieliikenteen päästökaupasta, mikä tarkoittaa tieliikenteen uutta hinnoittelukeinoa vuodesta 2027 lähtien. EU-sääntelyn muutokset vauhdittavat ajoneuvokannan uudistusta merkittävästi ja nopeuttavat osaltaan päästövähennysten saavuttamista.

Lisäksi on välttämätöntä, että jatkossa Helsingin kaupunki on autoilun kokonaisverotuksen uudistuksen valmistelussa mukana.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

1 Lausuntopyyntö 16.2.2024

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto

Pormestari

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa autoilun verotuksen kokonaisuudesta. Lausuntoa on pyydetty 28.2.2024 klo 12 mennessä.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

1 Lausuntopyyntö 16.2.2024

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto