LAUSUNTO

Helsinki 4.3.2024

Valtiovarainvaliokunnan verojaosto

Viite: O 9/2024 vp

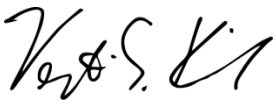
Asia: Autoilun verotuksen kokonaisuus

SOSTE Suomen sosiaali ja terveys ry on valtakunnallisten sosiaali- ja terveysjärjestöjen kattojärjestö. SOSTE on sosiaali- ja terveyspoliittinen vaikuttaja ja asiantuntijajärjestö, joka rakentaa sosiaalisen hyvinvoinnin ja terveyden edellytyksiä yhteistyössä jäsenyhteisöjensä kanssa. SOSTE Suomen sosiaali ja terveys ry:n varsinaisina jäseninä on yli 240 valtakunnallista sosiaali- ja terveysalan järjestöä ja yhteistyöjäseninä lähes 70 muuta sosiaali- ja terveysalan toimijaa.

Lisätietoja:

pääekonomisti Otto Kyyrönen, otto.kyyronen@soste.fi, p. 040 168 0943

SOSTE Suomen sosiaali ja terveys ry



Vertti Kiukas
pääsihteeri

SOSTE kiittää kutsusta tulla kuulluksi eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaostossa.

Fiskaalinen näkökulma

- Suomen on oltava hiilineutraali viimeistään vuonna 2035. Jos tätä tavoitetta ei saavuteta, Suomen on maksettava miljardiluokan korvauksia.
- Vihreä siirtymä laskee Suomen verokertymää miljardeilla euroilla vuoteen 2027 mennessä, minkä lisäksi ilmastonmuutos aiheuttaa huomattavia kustannuksia.
- Näistä julkisen talouden haasteista huolimatta autoiluun kohdistuvia veroja ei pidä käyttää verokertymän korjaamiseksi vaan toimijoiden käyttäytymisen ohjaamiseksi kohti ekologisesti kestävämpää elämäntapaa. Julkisen talouden ongelmia on ratkottava toisenlaisilla verouudistuksilla.

Vuonna 2022 voimaan tulleen ilmastolain mukaan Suomen on oltava hiilineutraali viimeistään vuonna 2035. Lisäksi kasvihuonekaasupäästöjä on vuoden 1990 tasolla vähennettävä 60 prosentilla vuoteen 2030 mennessä, 80 prosentilla vuoteen 2040 mennessä ja 90 prosentilla vuoteen 2050 mennessä.

Tilannetta hankaloittaa se, että metsien sitoman hiilidioksidin määrä on jäämässä noin viidennekseen vuoden 2035 tavoitteesta. Tämä johtuu pääosin hakkuiden yleistymisestä. Ilmastolakiin kirjatun tavoitteen epäonnistuminen pakottaisi Suomen maksamaan miljardien eurojen suuruiset korvaukset. Myös ilmastonmuutos aiheuttaa merkittäviä lisäkustannuksia.

Nykyisessä tilanteessa liikenteen päästöjen merkitys korostuu entisestään. Petteri Orpon hallitus on kuitenkin alentanut polttoaineisiin kohdistuvia valmisteveroja noin 150 miljoonalla eurolla. Tällaiset veronkevennykset vaikeuttavat päästötavoitteiden saavuttamista, sillä polttoaineveron on havaittu olevan auto- ja ajoneuvoveroja tehokkaampi keino vähentää hiilidioksidipäästöjä. Tämä johtuu siitä, että polttoainevero kannustaa kuluttajia sekä vähentämään autolla ajamista että hankkimaan vähäpäästöisempiä autoja.

Sen lisäksi, että ilmastolakiin kirjatun päästötavoitteen epäonnistuminen kasvattaa valtion menoja, vihreä siirtymä leikkaa haitta- ja päästöverotuksesta kertyviä verotuloja. Valtiovarainministeriö on arvioinut, että kokonaisveroaste laskee kaikkineen 2,9 prosenttiyksiköllä vuoteen 2027 mennessä, mikä tarkoittaisi lähes 8 miljardin euron alennusta verotuloihin vuoden 2022 tasolla. Julkisyhteisöjen alijäämät ja velkaantuminen uhkaavat nousta rajusti.

Julkisen talouden haasteista huolimatta polttoaine-, ajoneuvo- ja autoveroja ei pidä käyttää vain verotulojen keräämiseksi ja alijäämien paikkaamiseksi, sillä pitkällä aikavälillä niistä kertyvät verotulot vähenevät ja häviävät. Autoilun verotuksen kokonaisuudessa olisi pikemminkin painotettava kuluttajien ja yritysten toiminnan ohjaamista kohti ekologisesti kestävämpää elämäntapaa. Tällaiset käyttäytymisvaikutukset auttaisivat Suomea saavuttamaan ilmastolakiin kirjatut päästötavoitteet ja välttämään mittavien korvausten maksamisen. Julkisen talouden tasapainottaminen vaatisi kuitenkin muunlaisia verouudistuksia.

Vaikutukset autoilun kustannuksiin

- Kun sähköautot yleistyvät, autoilun verotuksen kannustavuusvaikutus liikennepäästöjen vähentämiseksi todennäköisesti voimistuu.
- Suomessa polttoaineveron korottamisella ei vaikuta olevan merkittäviä regressiivisiä tulonjaollisia vaikutuksia.
- Progressiivinen hiiliosinko tasoittaisi tuloeroja, nostaisi autoilun verotuksen kannatusta ja mahdollistaisi ekologista kestävyyttä edistävän veropolitiikan.
- Hankintatuki kohdistuu pääosin väestönosaan, joka ei tarvitse rahallista tukea sähköauton ostamiseksi.

Eräässä Suomea koskevassa tutkimuksessa havaittiin, että polttoaineveron korotus siirtyy noin 80 prosenttisesti hintoihin. Kun sähköautot yleistyvät, on todennäköistä, että liikennepolttoaineiden kysyntä alkaa reagoida yhä vahvemmin polttoaineverotuksesta johtuviin hinnannousuihin, koska ihmiset alkavat polttoaineverotuksen kiristyessä vaihtaa polttomoottoriautojaan herkemmin sähköautoihin. Tämä tukee päästötavoitteiden saavuttamista.

Vaikka polttomoottoriautojen verotusta onkin järkevää käyttää päästötavoitteiden saavuttamiseksi, on kiinnitettävä huomiota siitä koituvien kustannusten jakautumiseen eri ryhmien kesken. Erityisesti polttoaineverolla on toisinaan arveltu olevan regressiivisiä tulonjaollisia vaikutuksia: siitä syntyvien kustannusten on pelätty kohdistuvan suhteellisesti enemmän pienituloisiin kotitalouksiin. Suomessa tämä pelko ei kuitenkaan vaikuta olevan täysin aiheellinen, sillä polttoainekulujen osuus kotitalouden käytettävissä olevista tuloista kasvaa tulojen mukana 6. ja 7. tulokymmenykseen asti, missä polttoainekulut ovat vain noin 4 prosenttia käytettävissä olevista tuloista.

Niin kutsuttu hiiliosinko olisi yksi keino kompensoida autoilun verotuksesta koituvia lisäkuluja kotitalouksille. Esimerkiksi Sveitsissä osa päästöverotuksesta kertyvistä tuloista palautetaan tasasuuruisena maksuna takaisin kotitalouksille, Itävallassa hiiliosingon suuruus riippuu siitä, asuuko kotitalous maaseudulla vai kaupungissa, ja Brittiläisessä Kolumbiassa hiiliosinko maksetaan progressiivisesti siten, että pienituloisemmille kotitalouksille palautetaan suurempi osuus.

Sen lisäksi, että progressiivinen hiiliosinko voisi tasoittaa tuloeroja, se myös nostaisi autoilun verotuksen kannatusta ja mahdollistaisi ekologista kestävyyttä edistävän veropolitiikan harjoittamisen. Progressiivinen hiiliosinko olisi myös reilu, sillä tulojakauman yläpäässä autoilun päästöt ovat absoluuttisesti suuremmat kuin tulojakauman alapäässä.

Suomessa sähköautojen myyntiä on pyritty edistämään erilaisten hankintatukien avulla. Tämä tukimuoto on regressiivinen, sillä se kohdistuu pääosin tulojakauman yläpäähän sijoittuviin kotitalouksiin. Tässä mielessä voisi olla järkevää luopua sähköautoihin sovelletuista hankintatuista.

Ympäristövaikutukset

- Autoiluun kohdistuvista veroista auto- ja ajoneuvoverot ovat suhteellisen tehottomia.
- Polttoainevero vähentää liikenteen päästöjä tehokkaimmin.
- Litiumakut mutkistavat tilannetta.

Auto- ja ajoneuvoverot ovat tutkitusti suhteellisen tehottomia tapoja vähentää liikenteen päästöjä. Esimerkiksi ajoneuvovero ei välttämättä kannusta kuluttajaa vaihtamaan painava auto pienemmän päästöintensiteetin autoon silloin, kun kuluttaja arvostaa juuri päästöintensiteettiä kasvattavia ominaisuuksia (esim. moottorin teho).

Sen sijaan polttoaineveron on havaittu vähentävän liikenteen päästöjä tehokkaasti. Polttoainevero kannustaa kuluttajaa sekä vähentämään autolla ajamista että hankkimaan vähäpäästöisemmän auton. Lisäksi polttoainevero kohdistuu tehokkaasti niihin henkilöihin, jotka ajavat paljon.

Toisaalta siinäkin tapauksessa, että kuluttajat ja yritykset saadaan suosimaan sähköautoja, niissä hyödynnettyjen litiumakkujen tuotanto synnyttää huomattavasti päästöjä. Sähköautojen käytöstä seuraavat hyödyt syntyvätkin vasta sähköauton pitkäaikaisen käytön seurauksena. Tämä on pidettävä mielessä, ja sähköautojen kehittämistä on jatkettava.