KUNTALIITTO | Kommunförbundet

Lausunto
4.3.2024
Dnro 89/03.01.00/2024

Valtiovarainvaliokunnan verojaostolle

Viite: O 9/2024 vp

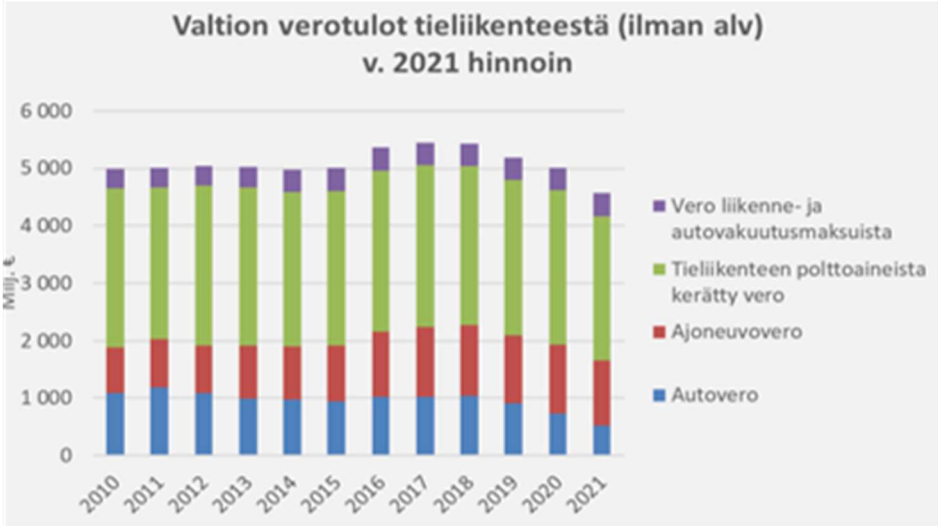
Kuntaliiton lausunto autoilun verotuksen kokonaisuudesta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto verojaostolle asiasta.

Autokannan sähköistyminen ja energiatehokkuuden kasvu edistävät päästötavoitteita mutta vähentävät verotuloja

Sähköautojen yleistyminen ja polttomoottoriautojen energiatehokkuuden kasvu vähentävät liikenteestä kerättyjen verojen määrää. Tieliikenteen verotuksen taso on laskenut reippaasti vuodesta 2019 alkaen. Autoveron kertymä on supistunut jyrkästi ja myös polttoaine- ja ajoneuvovero ovat laskeneet. Tieliikenteen verot ovat viime vuosina muodostaneet noin 10 % kaikista valtion verotuloista.

Valtion verotulot tieliikenteestä ovat olleet noin 4600–5400 M€/v. Polttoaineveron osuus tästä on keskimäärin 55 % ja verotuloja kerätään myös ajoneuvoverosta, autoverosta ja liikenne- ja autovakuutuksista maksettavista veroista. Sähköautoista ei vuodesta 2022 alkaen ole maksettu autoveroa, mutta sähköautojen ajoneuvovero sisältää perusveron lisäksi ajoneuvon kokonaismassaan perustuvan käyttövoimaveron.

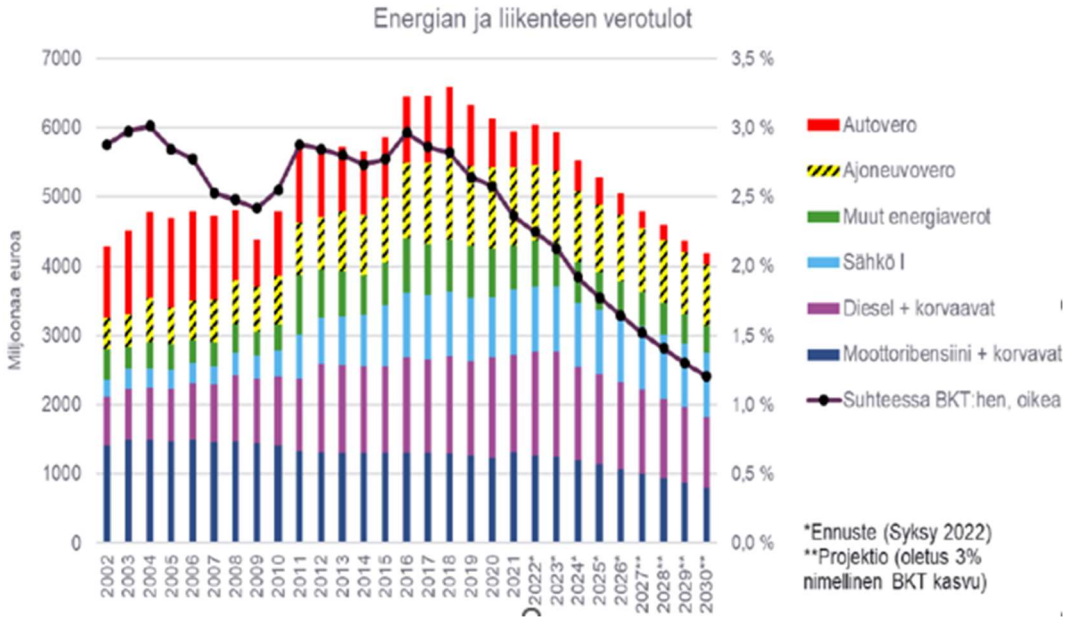


Lähteet: VM, Tilastokeskus, Autoalan tiedotuskeskus

Suomen Kuntaliitto
www.kuntaliitto.fi
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

Finlands Kommunförbund
www.kommunforbundet.fi
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi

On arvoitu, että jos liikenteen ja energian verojen osuus bruttokansantuotteesta haluttaisiin vuonna 2030 pitää vuoden 2019 tasolla, tulisi niihin tehdä noin 5 miljardin veronkorotukset.



Lähteet: Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän raportti 2021; Teräväinen 2022.

Fiskaalisten tavoitteiden lisäksi ohjausvaikutukset huomioitava

Katsomme, että tieliikenteen verotusta on välttämätöntä uudistaa ja muodostaa näkymä ja vaiheittainen polku verotuksen pitemmän aikavälin kehitykselle. Lähtökohtana tulee olla verotuksen kokonaisuus ja liikenteen verotus osana sitä. Tällöin tulee ratkaistavaksi, pyritäänkö liikenteeltä kerättävät verotulot pitämään nykytasolla vai painotetaanko enemmän muita verolähteitä kuten haitta- ja kulutusveroja.

Fiskaalisten tavoitteiden lisäksi on tärkeää, että liikenteen verotuksella on ohjausvaikutusta siten, että se edistää ilmasto- ja ympäristötavoitteita. Tämän tulisi olla johtava periaate sekä tehtäessä muutoksia nykyisin käytössä oleviin veroihin (polttoainevero, autovero, ajoneuvovero) että tarkasteltaessa vaihtoehtoisten verotusmuotojen käyttöönottoa pitemmällä tähtäyksellä. Haittojen vähetessä myös verotustasoa tulee muuttaa, jos kerättävä veropohja halutaan pitää vakaana.

Verotuksen tulee edistää ajoneuvokannan sähköistymistä ja kestävien käyttövoimien yleistymistä. Samalla on huomioitava, että tämä kehitys ei poista liikenteen negatiivisi ulkoisvaikutuksia kuten onnettomuuksia, pienhiukkaspäästöjä, ruuhkia sekä tilantarvetta ja estevaikutuksia kaupungeissa ja taajamissa. Liikenteen verotuksen

Suomen Kuntaliitto
www.kuntaliitto.fi
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

Finlands Kommunförbund
www.kommunforbundet.fi
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi

uudistamisessa on myös huomioitava sosiaalinen yhdenvertaisuus sekä autoilun hinnan vaikutus joukkoliikenteen ja raideliikenteen kilpailukykyyn. Kunnat ja kaupungit eivät voi saavuttaa etenkään liikenteen ilmastotavoitteitaan, ellei valtio käytä tehokkaasti sen käsissä olevia ohjauskeinoja.

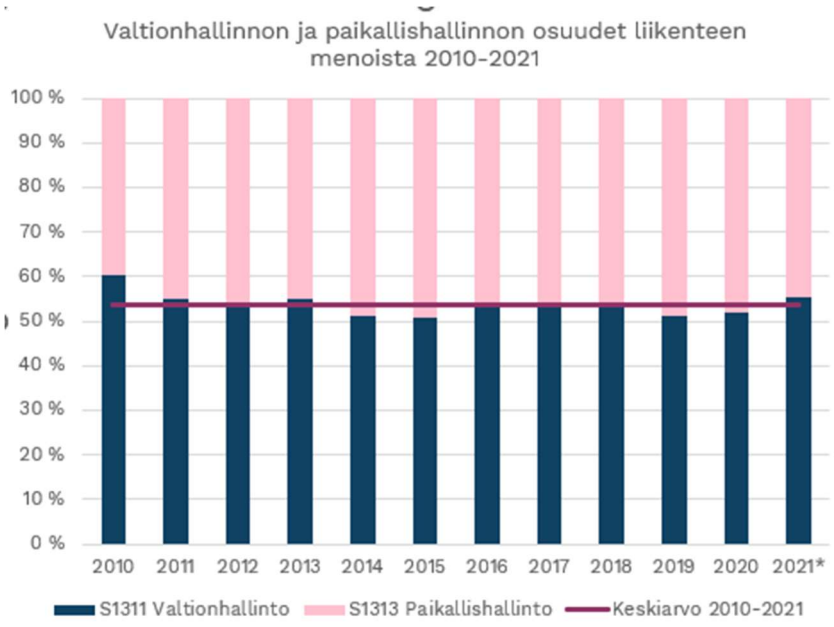
Liikenteen verotuksen uudistamistyössä tulee myös ottaa huomioon uusi polttoaineen jakelijoiden päästökauppa, jonka suurimman sektorin tieliikenne muodostaa.

Liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistus

Pääministeri Orpon hallitusohjelman mukaan hallitus käynnistää liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksen. Pidämme tätä tärkeänä ja välttämättömänä hankkeena.

Korostamme, että valtion liikennepoliittisiin prioriteetteihin ja rahoitukseen tarvitaan lisää ennustettavuutta. Valtion tulee kantaa vastuu kansallisen liikenneinfran ja perusväylänpidon rahoituksesta. Kunnat vastaavat katujen sekä raitiotie- ja metroliikenneverkostojen kustannuksista.

Liikenteen rahoituksen ja verotuksen uudistamisessa tulee huomioida kunnat liikennejärjestelmän toimijoina. Kunnat eivät ole olleet edunsaajia liikenteen erityisveroissa, vaikka ne vastaavat noin puolesta liikenteen (investoinnit, kadunpito, joukkoliikenne) nettomenoista ja niillä on iso rooli liikenteen haittojen ehkäisyssä. Tämä tulee ottaa huomioon uudistamistyössä.



Lähde: Tilastokeskus, Julkisyhteisöjen menot tehtävittäin (vuosi 2021: ennakkotieto).

Suomen Kuntaliitto
www.kuntaliitto.fi
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

Finlands Kommunförbund
www.kommunforbundet.fi
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi

KUNTALIITTO | Kommunförbundet

Lausunto
4.3.2024
Dnro 89/03.01.00/2024

Suomessa tulisi löytää etenemispolku liikenteen rahoituksen ja verotuksen kehittämiseksi 2030-luvulle. Tarvitaan erilaisten vaihtoehtojen punnintaa ja vaikutusten arviointia sekä avointa keskustelua. Tulisi tarkastella avoimin silmin myös Norjan ja Ruotsin kokemuksia ja suunnitteilla olevia malleja. Norjassa on selvitetty tienkäyttöveron vaiheittaista käyttöönottoa ja sen vaikutuksia. Tukholmassa ja Göteborgissa on käytetty ruuhkamaksutuloja investointien rahoitukseen ja kulkutapavalintojen ohjaukseen. Ruotsissa on myös käytössä infrastruktuurimaksu kolmella sillalla siten, että maksua kerätään, kunnes investointikustannukset on katettu.

Myös Suomessa on aiemmin selvitetty valtakunnallisia kilometriveromalleja. Järjestelmän kustannusten ohella yhdeksi keskeiseksi haasteeksi on osoittautunut se, että valtion verkolla toteutettava kilometrivero aiheuttaisi autoilijoiden siirtymistä katuverkolle silloin, kun se tarjoaa vaihtoehtoisen reitin. Tämä korostaa sitä, että erilaisia vaihtoehtoisia maksumalleja tulee tarkastella yhteistyössä kuntien kanssa, eikä yhtä verkon osaa osaoptimoiden.

Liikenteen rahoituksen ja verotuksen tarkasteluihin tulisi myös sisällyttää kaupunkiseutukohtaiset ruuhkamaksut/ympäristömaksut. Peruslähtökohta näiden mallien toteuttavuudelle on, että kerättävät tulot kanavoidaan sen alueen liikennejärjestelmän kehittämiseen, miltä maksut kerätään.

Aiemmin, mm. hankeyhtiötarkastelujen yhteydessä on ollut esillä maanarvon hyödyntäminen raideinvestointien rahoituksessa. Realiteetti on, että kunnilla on hyvin rajalliset ja epätasaiset mahdollisuudet kattaa edes omia yhdyskuntarakentamisen kustannuksia maankäyttökorvauksilla ja tontinmyyntituloilla. Maanarvonnousun hyödyntäminen liikenneinvestointeihin rajoittuu suurimpien kaupunkien kaupunkikehityshankkeisiin vetovoimaisissa sijainneissa. Arvonnousua ei ole kanavoitavissa valtion liikenneinfraan.

SUOMEN KUNTALIITTO

Johanna Vilkuna
Kehittämispäällikkö
Yhdyskunta- ja ympäristöyksikkö

Henrik Lönnqvist
Kaupunkikehityspäällikkö
Asiakkuudet, viestintä ja kv-asiat