

prof. Mikael Hildén

6.10.2021

SYKE/2021/2453

Verojaosto perjantai 08.10.2021 klo 10.00 / HE 142/2021 vp /

Julkinen

Viite: HE 142/2021 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi vuoden 2022 tuloveroasteikosta, tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä eräiden muiden verolakien muuttamisesta
Asia: Asiantuntijalausunto

Veroratkaisut energiamurroksen edistämiseksi

Hallituksen esityksessä ehdotetaan muutoksia verotukseen, jotka voivat nopeuttaa luopumista fossiilisista polttoaineista. Tähän pyritään vaikuttamaan muuttamalla kotitalousvähennystä ja autoetua koskevaa verotusta. Tämä on kannatettava kehityssuunta Suomen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Kotitalousvähennyksen nosto tukee päästövähennyksiä, kun taas autoedun merkitys on vähäinen. Tarkennamme näitä alla.

Kotitalousvähennyksen nosto

Kotitalousvähennyksen nosto nopeuttaa siirtymistä pois talojen öljylämmityksestä. Suomessa öljylämmityksestä luopuminen on ollut hitaampaa kuin esimerkiksi Ruotsissa ja kannustimien lisääminen kehityksen nopeuttamiseksi on myönteistä tavoiteltujen päästövähennysten kannalta. Määräaikainen korotus 3 500 euroon ja työkorvausten korvauskustannuksen nosto 40 prosentista 60 prosenttiin nopeuttaa todennäköisesti tavoiteltua kehitystä. Muutos on kannatettava ja se vahvistaa todennäköisesti entisestään lämpöpumppumarkkinoita. Tuen markkinoinnissa olisi tärkeää korostaa ratkaisuja, joihin myös sisältyy mahdollisuus sähkönkulutuksen joustoon ja lämmöntuotantoon myös talviolosuhteissa. Muuten vaarana on, että talvikauden energiakulutuksen huippulukemat korostuvat entisestään.

Kuten hallituksen esityksen perusteluissa todetaan, kannustin ei toimi niissä kotitalouksissa, joissa tulot ovat hyvin pienet. Osa näitä talouksista voisivat teoriassa saada muuta avustusta, mutta myös muut avustukset edellyttävät omarahoitusosuutta. Luopuminen öljylämmityksestä näissä taloissa edellyttäisi siten energiapalvelun tarjoajia, jotka voisivat myös lainoittaa vaadittavat investoinnit. Kotitalousvähennyksen nosto ei tähän tuo uutta ratkaisua. Ongelman laajuus olisi perusteltua kartoittaa erikseen. Lisäksi on perusteltua arvioida nyt ehdotetun ratkaisun vaikutuksia kehitykseen esimerkiksi kahden vuoden kokemuksen perusteella. Jos kokemukset ovat hyviä ja luopuminen öljylämmityksestä etenee nopeasti, voidaan harkita saman tyyppistä verovähennystä muiden hiilettömien energiaratkaisujen käyttöönoton osalta, kuten energiankäyttöä ja kulutusjoustoja toteuttava kotitalousautomaattikka ja kaksisuuntaisen latauksen mahdollistavat sähköautojen latauspisteet.

Muutokset autoetuun

Muutokset autoedussa pyrkivät lisäämään vähäpäästöisten autojen käyttöä työsuhdeautoina. Tavoite on kannatettava, mutta toimenpide on, kuten Hallituksen esityksen perusteluissa todetaan, vähämerkityksellinen päästöjen vähentämisen kannalta. Silti sen kustannukset ovat merkittävät. Esityksessä on arvioitu, että vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotusarvon neljän vuoden määräaikaisen alentamisen 85 eurolla kuukaudessa vähentäisi verotuloja yhteensä noin 43 miljoonalla eurolla. Tuki kohdistuisi ensisijaisesti hyväosaisiin ja kaupunkiseutuihin.

Muutosta ei siten voida pitää nykyisessä esitysmuodossa hyvänä ja kannatettavana keinona lisätä vähäpäästöisten autojen määrää liikenteessä. Veroratkaisua on käsiteltävä eräänlaisena innovaatiotukena, joka luo markkinoita erityisesti vähäpäästöisille autoille ja edistää haluttua muutosta autokannassa Suomen päästötavoitteiden saavuttamiseksi. Tämän takia päästöraja tulisi asettaa selvästi ehdotettua alemmalle tasolle. Traficomien tilastot osoittavat, että vuoden 2020 ensirekisteröidyistä autoista noin 20 % alittivat WLTP-mittausten mukaan tason 100 gCO₂/km. Jotta autoedun muutos tukisi vähäpäästöisten innovaatioiden yleistymistä, se tulisi asettaa selvästi alemmalle tasolle, esimerkiksi niin, että vain paras kymmenesosa markkinoilla olevista autoista voisi oikeuttaa alennettuun autoetuun. Tämä loisi samalla paineita kehittää tilastointia. Tällä hetkellä Traficomien tilastot yhdistävät kaikki alle 100 gCO₂/km yhdeksi luokaksi, kun suurempia päästöjä aiheuttavien autojen ensirekisteröinnit tilastoidaan 20 gCO₂/km luokkavälein. Raja-arvon selvä lasku ohjaa työsuhdeautojen hankintaa sähköajoneuvojen suuntaan, mikä on nähty Suomen liikenteen päästötavoitteiden toteutumisen kannalta välttämättömänä suuntana ja tätä kehitystä tulee kaikin tavoin edistää myös veroratkaisuilla.

Lausunnon valmisteluun ovat osallistuneet tutkimusprofessori Maria Kopsakangas-Savolainen, tutkimusprofessori Paula Kivimaa ja professori Jyri Seppälä

Liitteet -

Jakelu Eduskunnan verojaosto