

Emilia Suomalainen

Yhdyskuntaratkaisut, asuminen ja liikenne 23.10.2023

SYKE/2023/1903

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto

Julkinen

Viite: Verojaosto perjantai 27.10.2023 klo 10.00 / HE35/2023 vp / Lausuntopyyntö

Asia: HE 35/2023 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain liitteen muuttamisesta

Suomen ympäristökeskuksen kirjallinen asiantuntijalausunto

Suomen ympäristökeskus kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä ajoneuvoverolain muuttamisesta ja siihen liittyvistä päästövaikutuksista. Esityksessä ehdotetaan ajoneuvoverolakia muutettavaksi siten, että henkilö- ja pakettiautojen ajoneuvoveron perusveron tasoa kevennettäisiin yhteensä 50 miljoonalla eurolla. Kevennys kohdistuisi keski- ja suuripäästöisiin autoihin sekä niihin vanhimpiin autoihin, joista ei ole päästömittaustietoa.

Suomen ympäristökeskus tarkastelee tässä lausunnossa ehdotettua ajoneuvoverolain muutosta kestävä liikenteen näkökulmasta. Kestävä liikenteen tavoitteena on mahdollistaa perustarpeiden saavuttaminen planetaarisissa rajoissa oikeudenmukaisuusperiaatteita kunnioittaen (Holden et al. 2020). Toinen merkittävä lähtökohta on yhteisten ilmastotavoitteiden saavuttaminen eli liikenteen päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasoon verrattuna.

Ympäristö- ja päästövaikutukset

Hallituksen esityksen sivulla 11 viitataan ajoneuvoverolain muutoksen ympäristö- ja päästövaikutuksiin. Suomen ympäristökeskus yhtyy arvioon, että veron alennuksella olisi todennäköisesti vain marginaalinen vaikutus käytettynä maahantuotujen autojen ominaisuuksiin. Ehdotettu veronalennus voi kuitenkin hidastaa vanhempien ja suurempipäästöisten ajoneuvojen poistumista ajoneuvokannasta, sillä se kannustaa pitkittämään vanhojen ajoneuvon pitoaikaa. Ajoneuvoveron alentaminen pidentäisi mahdollisesti veronalennuksen kohteena olevien keski- ja suuripäästöisten ajoneuvojen elinikää, ja siten hidastaisi ajoneuvokannan uusiutumista. Veronalennus koskisi vuonna 2025 1,8 miljoonaa liikennekäytössä olevaa ajoneuvoa, jotka edustavat n. 60 % henkilö- ja pakettiautokannasta. Näiden ajoneuvojen voidaan arvioida tuottavan n. 65 % henkilö- ja pakettiautokannan hiilidioksidipäästöistä ja yli 80 % vastaavan kannan pienhiukkaspäästöistä (PM_{2.5}).

Ajoneuvoverotuksen alennuksen sijaan ohjauskeinoja tulisi vahvistaa siten, että ne kannustavat kansalaisia siirtymään kestävämpiin kulkumuotoihin (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) mm. autonomistuksesta luopumisen kautta. Yhteisten ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että liikenteen päästövähennystoimet eivät kohdennu vain



ajoneuvokannan ominaisuuksiin (sähköistyminen, energiatehokkuus, jne.) vaan painottavat moottoriliikenteen vähentymistä ja kestävämpien kulkutapojen yleistymistä. Ilmastohyötyjen lisäksi kestävämpien kulkumuotojen edistämiseksi on monia muita positiivisia vaikutuksia sekä ympäristöön, terveyteen että kansantalouteen (vähentyvät kustannukset mm. meluun, ilman epäpuhtauksiin, liikennekuolemiin ja loukkaantumisiin, ja liikkumattomuuteen ja paikallaanoloon liittyen). Suuripäästöisten ajoneuvojen veronalennus antaa tässä kontekstissa väärän signaalin liikenteen ilmasto- ja kestävyystavoitteiden näkökulmasta.

Sosiaaliset vaikutukset

Veronkevennys kohdistuisi käytettävissä oleviin tuloihin verrattuna pienituloisiin autonomistajiin (s. 12). Tämä kuitenkin jättää huomioimatta sen, että vain noin kolmanneksella alimman tulokymmenen kotitalouksista on auto (s. 6). Suurin osa pienituloista kotitalouksista jäisi siten veronkevennyksen ulkopuolelle. Ylimmän tulokymmenyksen kotitalouksista puolestaan yli 85 prosentilla on käytössä yksi tai useampi auto. Ajoneuvoveron muutos vähentäisi siis vain rajallisesti pienituloisten liikkumiseen liittyviä kustannuksia, ja valtaosa veronkevennyksen vaikutuksesta hyödyttäisi keski- ja suurituloisia kotitalouksia, joissa autonomistus on yleisempää. Alimman tuloviidenneksen kotitaloudet käyttävät yhtä suuren osan tuloistaan kotimaan kuljetuspalveluihin (kuten joukkoliikenne) kuin polttoainekuluihin (Liimatainen 2022). Olisikin perusteltua tukea pienituloisia kotitalouksia linkittämättä tukea autonomistukseen: tavoitteena on ohjata käyttäytymistä vähäpäästöisempien ja kestävämpien kulkumuotojen suuntaan henkilöautoilun kannustamisen sijasta.

Yhteenveto

Kestävyys- ja ilmastokulmasta veronkevennykset ja muut ohjauskeinot pitäisi kohdentaa kestävämpien liikennemuotojen (henkilöliikenteessä joukkoliikenne ja aktiivinen liikenne) edistämiseen ja moottoriliikenteen vähentämiseen. Ajoneuvoveron alentaminen ei ole tässä kontekstissa tarkoituksenmukainen toimenpide.

Lausunnon ovat laatineet johtava tutkija Emilia Suomalainen, erikoistutkija Eija Ferreira ja erityisasiantuntija Karoliina Auvinen.

Lähteet

Holden, E., Banister, D., Gössling, S., Gilpin, G., Linnerud, K. (2020) Grand Narratives for sustainable mobility: A conceptual review, Energy Research & Social Science 65. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101454>
Liimatainen, H. (2022) Liikenneköyhyyden ilmenemismuodot ja miten ongelmiin voidaan puuttua. Kalevi Sorsa -säätio. <https://sorsafoundation.fi/liikennekoyhytta-lisaa-se-etta-monien-suomalaisten-on-pakko-omistaa-auto%ef%bf%bc/>



Suomen ympäristökeskus
Finlands miljöcentral
Finnish Environment Institute

Jakelu Valtiovarainvaliokunnan verojaosto

Kopio kirjaamo@syke.fi



Suomen ympäristökeskus
Finlands miljöcentral
Finnish Environment Institute

Suomen ympäristökeskus | Finlands miljöcentral | Finnish Environment Institute

Latokartanonkaari 11 | 00790 Helsinki | FINLAND

+358 295 251 000 | mailto: kirjaamo.syke@syke.fi | Y-tunnus 0996189-5 | <http://www.syke.fi/>