

KIRJALLINEN KYSYMYS 908/2014 vp

Autoilun verotus ja verotuksen nostamisen haitat

Eduskunnan puhemiehelle

Suomessa autoilu on kallista erityisesti verotuksellisista syistä, ja meille onkin muodostunut yksi EU:n vanhimmista autokannoista. Autoilijat maksavat Suomessa autoveron (kertaluonteinen vero uudesta tai uuteen verrattavasta ajoneuvosta, kuten autosta, joka rekisteröidään Suomeen ensimmäistä kertaa), ajoneuvoveron (vuosittainen maksu sisältäen perus- ja/tai käyttövoimaveron käytettävästä polttoaineesta riippuen), nestemäisen polttoaineen valmisteveron sekä arvonlisäveroa autoilun edellyttämistä hankinnoista.

Vuoden 2015 talousarvioesityksessä korotetaan ajoneuvoveroa (korotus 60 euroa vuodessa keskipäästöisellä autolla) sekä liikennepolttoaineiden verotusta (moottoribensiinin verotaso nousisi noin 1,3 % ja dieselöljyn noin 2 %). Edellisen kerran ajoneuvoveroa korotettiin 1.1.2013 ja liikennepolttoaineiden verotusta 1.1.2014. Edellä mainittujen toistuvien korotusten lisäksi hallitus haluaa poistaa autoverotuen takseilta sekä verotuen muuttoautoilta.

Talousarvioesityksessä tehdyt korotukset tekevät liikkumisesta kalliimpaa ja haittaavat erityisesti kuljetusalaa taksiala mukaan lukien. Valtiovarainvaliokunta päätyikin jo, opposition myötävaikutuksella, muuttamaan hallituksen esitystä autoverolaista, ja nyt taksien autoverotuki säilyy. Tosin enimmäismäärä putoaa 9 600 eurosta 4 800 euroon.

Onneksi näin, sillä Taksiliiton kyselyn mukaan autoverotuen poistamisella olisi ollut epätoivottuja vaikutuksia — 23 % taksiryrittäjistä

olisi vaihtanut autonsa harvemmin ja 33 % olisi ostanut autonsa käytettynä ulkomailta. Näin olleen taksimme olisivat olleet aiempaa huonommassa kunnossa. Myös autokauppa Suomessa olisi vähentynyt. Samalla nämä ostokäyttäytymisen muutokset olisivat johtaneet siihen, että autoverotuen poistosta johtuva verotuotto olisi jäänyt merkittävästi hallituksen arviota pienemmäksi.

On syytä huomata, että valtiovarainvaliokunnan tekemästä muutoksesta huolimatta hallituksen talousarvioesitys heikentää kuljetusalan mukaan lukien taksialan tilannetta. Taksikalusto ei missään nimessä parane, päinvastoin, ja kaikkien kuljetusten hintoihin kohdistuu nousupaineita. Jos nousseita kustannuksia ei jostain syystä voi siirtää hintoihin, se heikentää kannattavuutta.

Hallituksen talousarvioesitys siis tekee kaikesta liikkumisesta kalliimpaa — niin tavara-, joukko- kuin yksityisliikenteestäkin — ja tästä on haittaa sekä kansalaisille (ml. autoharrastajat) että yrityksille. Oma auto on monelle välttämättömyys jo työmatkojenkin takia, koska Suomi on harvaan asuttu maa eikä joukkoliikenne vastaa kaikkiin tarpeisiin tai sitä ei ole edes saatavilla. Myös yrityksille tavarankuljetus ja liikkuminen on välttämättömyys, ja näiden kustannusten kasvu nostaa yritysten kuljetus- ja toimintakustannuksia. Lopulta nousevat tavaroiden ja palveluiden hinnat. Etenkään taantumassa ei pitäisi merkittävästi hankaloittaa liikkumista ja yrittämistä,

koska taantumasta ei nousta ilman yritteliäisyyttä.

Hallituksen talousarvioesitys myös estää autokannan uudistumista, vaikka tämä uudistuminen on hallituksella tavoitteena. Näin ollen hallitus torppaa omat tavoitteensa tekemällään talousarvioesityksellä (erityisesti autoveron nostaminen sekä aikomus poistaa taksien autoverotuki ja muuttoautojen verotuki — jälkimmäinen on tärkeä mm. rauhanturvaajille). Uudempi autokanta olisi turvallisempi ja ympäristöystävällisempi ja mahdollistaisi älyliikenteeseen siirtymisen, mikä on maamme liikennepoliittinen tavoite. Mielestäni autokannan uudistumisen pitää edelleenkin olla tavoitteena, ja siksi autoveroa ei pitäisi korottaa eikä heikentää nykyisiä verotukia.

Autoilun verotuksessa on pitkään painotettu ympäristöasioita liikkumisen kustannuksella, ja veroja on nostettu useaan otteeseen hyvinkin tuntuvasti. Esimerkiksi kaksi viimeisintä ajoneuvoveron korotusta on lähes tuplannut keskipäästöisen auton ajoneuvoveron. Nyt olisi vihdoinkin aika tehdä sellaista vero- ja liikennepoliittikkaa, joka edistää liikkumista. Kun liikkuminen (kuten työssä käyminen, kuljetukset) on riittävän edullista, se samalla lisää taloudellista toimeliaisuutta ja valtion verotuloja.

Tällä hetkellä Suomi myös vastustaa EU:ssa vireillä olevaa rekisteröinti uudistusta, joka to-

dennäköisesti alentaisi Suomen autoveroastetta. Rekisteröinti uudistus nimittäin mahdollistaisi auton rekisteröimisen missä tahansa EU-maassa käytännössä Suomen autoveroa halvemmalla. Tässäkin asiassa olisi syytä ottaa järki käteen ja asettaa tavoitteeksi nykyistä halvempi autoilu.

Lopuksi todettakoon, että erilaiset verot ja päätökset voivat haitata autoharrastajia sekä ralli- ja muuta autourheilua, joista Suomi kuitenkin maailmalla tunnetaan. Tällä hetkellä eduskunta esim. käsittelee ajoneuvon romutuspalkkiota, jolla pyritään nopeuttamaan ajoneuvokaluston uusiutumista. Pahimmillaan tämä palkkio kuitenkin tuhoaisi juuri ne vanhat autot, joita autoharrastajat hyödyntävät rakentelussaan.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Aikooko ministeri perua talousarvioesityksessä tehdyt, autoiluun kohdistuvat verotusmuutokset mukaan lukien ajoneuvoveron korotuksen, liikennepolttoaineiden veronkorotukset ja verotukien muutokset ja

aikooko ministeri sen sijaan tehdä liikkumista ja taloudellista toimeliaisuutta edistävää vero- ja liikennepoliittikkaa?

Helsingissä 25 päivänä marraskuuta 2014

Ari Jalonen /ps

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Herra puhemies, olette toimit-
tanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kan-
sanedustaja Ari Jalosen /ps näin kuuluvan kirjal-
lisen kysymyksen KK 908/2014 vp:

*Aikooko ministeri perua talousarvioesi-
tyksessä tehdyt, autoiluun kohdistuvat
verotusmuutokset mukaan lukien ajo-
neuvoveron korotuksen, liikennepoltto-
aineiden veronkorotukset ja verotukien
muutokset ja*

*aikooko ministeri sen sijaan tehdä liik-
kumista ja taloudellista toimeliaisuutta
edistävää vero- ja liikennepolitiikkaa?*

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Liikennepolttoaineista arvioidaan kertyvän vuonna 2014 valmisteveroa 2 630 miljoonaa eu-
roa. Autoveron tuotoksi arvioidaan 940 miljoonaa euroa ja ajoneuvoveron 873 miljoonaa euroa. Lisäksi liikenteen yksityiseen kulutukseen kohdistuvan arvonlisäveron ja vakuutusmaksu-
veron määrä on yhteensä noin 1,9 miljardia euroa. Verotukia liikenteeseen kohdistuu noin 1,1 miljardia euroa. Liikenteen verotus on merkittävä osa Suomen julkisen talouden rahoitusta, sillä näiden verojen osuus kaikista veroista ja veron luonteista maksuista oli viime vuonna noin 7 prosenttia. Fiskaalisten tavoitteiden lisäksi liikenneverotuksella toteutetaan ympäristöohjausta hiilidioksidipäästöjen sekä terveydelle haitallisten hiukkaspäästöjen vähentämiseksi.

Verrattaessa Suomen liikenneverotuksen tasoa muihin Euroopan unionin jäsenvaltioihin, voidaan todeta, että Suomen verotasot ovat keskimääräistä korkeammat. Tämä on kuitenkin

nähtävä osana Suomen kansainvälisessä vertailussa muutoinkin korkeaa veroastetta.

Suomen julkinen talous on pysynyt alijäämäisenä pitkään jatkuneen heikon suhdannetilanteen vuoksi. Vuonna 2015 julkisen talouden alijäämä on noin 2,4 prosenttia suhteessa bruttokansantuotteeseen. Kokonaisuudessaan vuonna 2013 julkisyhteisöjen rahoitusasema oli 4,7 miljardia alijäämäinen. Vuonna 2014 valtionvelan odotetaan kasvavan 44,7 prosenttiin suhteessa bruttokansantuotteeseen. Julkisen talouden kestävyysvajeen umpeen kuromiseksi hallituksen tavoitteena on varmistaa rakennepoliittisen ohjelman toteutuminen. Hallituksen esittämät sopeutustoimet kiristävät vuonna 2015 finanssipolitiikkaa valtion osalta noin 3 miljardia euroa. Veroasteen odotetaan kasvavan vuonna 2015 noin 44,3 prosenttiin kun se oli 44,0 prosenttia vuonna 2013. Ajoneuvoveron 180 miljoonan euron ja liikennepolttoaineiden 42 miljoonan euron verojen korotukset sekä taksien ja muuttoautojen verotuksiin liittyvät toimenpiteet ovat osa näitä julkisen talouden finanssipoliittisia sopeutustoimenpiteitä.

Tarkasteltaessa kyseisiä veronkorotuksia on samalla syytä huomata, että liikennepolttoaineiden valmisteveron sekä ajoneuvoveron tasot ovat kiinteitä, mikä tarkoittaa sitä, että osa veronkorotuksista on inflaation huomioon ottamista ja toisaalta jos näitä veroja ei säännöllisesti koroteta, veron reaalityttö laskee. Tällä perusteella voidaan myös todeta, että liikenteen verotus ei ole reaalisesti kiristynyt pidemmällä aikavälillä. Liikennepolttoaineiden valmisteveron, autoveron ja ajoneuvoveron vuodelle 2015 arvioitu tuotto yhteensä vastaa melko tarkasti verotuottoa vuonna 2006, kun otetaan huomioon rahan arvon muutos tänä aikana. Myöskään näiden liikenteestä kannettavien verojen osuus kaikista valtion verotu-

loista ei ole vastaavalla aikajaksolla kasvanut. Tällä tarkasteluajanjaksolla sekä liikennekäytössä oleva ajoneuvokanta että liikennesuoritteiden määrä kuitenkin on kasvanut, mikä tarkoittaa liikenteen reaalisen verorasituksen pidemmän aikavälin kevenemistä. Liikenneverotuksen rakenne on samalla vähitellen muuttunut painottamaan enemmän ajoneuvojen käyttöä ja käytössä pitä-

mistä kuin hankintaa. Näiden verojen ympäristö-ohjaavuutta on myös pyritty tehostamaan.

Nestemäisten polttoaineiden valmisteverolaisia koskeva muutos on yhä eduskunnan käsiteltävänä. Ajoneuvoveron korotusta sekä autoverolaisia koskeneiden muutosten eduskuntakäsittely on päättynyt eduskunnan hyväksyttyä lainmuutokset.

Helsingissä 15 päivänä joulukuuta 2014

Valtiovarainministeri Antti Rinne

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Herr talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 908/2014 rd undertecknat av riksdagsledamot Ari Jalonén /saf:

Tänker ministern dra tillbaka de skatteändringar i budgetpropositionen som riktas till biltrafik, inbegripet höjningen av fordonsskatten, höjningarna av beskattningen av drivmedel och de ändrade skattestöden, och

tänker ministern i stället driva en skatte- och trafikpolitik som främjar rörlighet och ekonomisk aktivitet?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Punktskatteintäkterna av drivmedel beräknas uppgå till 2 630 miljoner euro år 2014. Intäkterna av bilskatt beräknas uppgå till 940 miljoner euro och av fordonsskatt till 873 miljoner euro. Dessutom uppgår den mervärdesskatt och försäkringspremie som riktas till privat konsumtion inom trafiken till sammanlagt cirka 1,9 miljarder euro. Skattestöd riktas till trafiken till ett belopp av cirka 1,1 miljarder euro. Trafikbeskattningen står för en betydande del av finansieringen av den offentliga ekonomin i Finland, eftersom dessa skatter i fjol stod för cirka 7 procent av alla skatter och avgifter av skattenatur. Utöver fiskala mål tar trafikbeskattningen sikte på miljöstyrning för att minska koldioxidutsläppen och partikelutsläpp som är skadliga för hälsan.

När nivån på trafikbeskattningen i Finland jämförs med nivån i andra medlemsstater i Europeiska unionen kan det konstateras att skattenivåerna i Finland är högre än i genomsnitt. Detta

bör dock ses som ett led i det att Finland också i övrigt har en hög skattenivå vid internationell jämförelse.

De offentliga finanserna i Finland har uppvisat fortsatt underskott på grund av det dåliga konjunkturläge som hållit i sig en lång tid. År 2015 uppvisar de offentliga finanserna ett underskott på omkring 2,4 procent i förhållande till bruttonationalprodukten. På det hela taget uppvisade de offentliga samfundens finansiella ställning ett underskott på 4,7 miljarder euro år 2013. År 2014 förväntas statsskulden öka till 44,7 procent i förhållande till bruttonationalprodukten. För att avhjälpa hållbarhetsunderskottet inom de offentliga finanserna har regeringen som mål att säkerställa att det strukturpolitiska programmet genomförs. De anpassningsåtgärder som regeringen föreslagit innebär finanspolitiska åtstramningar för statens del motsvarande ungefär 3 miljarder euro år 2015. Skatteuttaget förväntas öka till cirka 44,3 procent år 2015, medan den var 44,0 procent år 2013. Höjningarna av fordonsskatten med 180 miljoner euro och höjningarna av skatterna på drivmedel med 42 miljoner euro samt åtgärderna med avseende på skattestöd för taxi och flyttbilar utgör ett led i dessa finanspolitiska anpassningsåtgärder inom de offentliga finanserna.

När man granskar de aktuella skattehöjningarna bör man samtidigt notera att nivåerna på punktskatt på drivmedel och på fordonsskatt är fasta, vilket betyder att en del av skattehöjningarna innebär att inflationen beaktas. Dessutom skulle realavkastningen på skatt sjunka, om inte dessa skatter höjdes regelbundet. Utifrån detta kan det också konstateras att trafikbeskattningen i realiteten inte har skärpts i ett längre perspektiv. De beräknade intäkterna av punktskatt på

drivmedel, bilskatt och fordonsskatt år 2015 motsvarar tillsammans förhållandevis exakt skatteintäkterna år 2006, om man beaktar hur penningvärdet har förändrats under denna period. Den andel som dessa skatter som tas ut för trafiken utgör av statens alla skatteinkomster har inte heller ökat under motsvarande period. Under den period som granskningen gäller har dock antalet bilar som används i trafik och antalet trafikprestationer ökat, vilket innebär en lindring av realskattestrycket på trafiken i ett längre perspektiv. Samtidigt har trafikbeskattningens struktur succes-

sivt ändrats i en riktning som innebär att användning och fortsatt användning av fordon prioriteras i stället för anskaffning. Strävan har också varit att effektivisera dessa skatters miljöstyrande verkan.

Riksdagen behandlar fortfarande det förslag som gäller ändring av lagen om punktskatt på flytande bränslen. Riksdagsbehandlingen av ändringarna med avseende på en höjning av fordonsskatten och bilskattelagen har avslutats efter det att riksdagen antagit de ändrade lagarna.

Helsingfors den 15 december 2014

Finansminister Antti Rinne