

Miten verouudistus tehdään sosioekonomisesti oikeudenmukaisella tavalla?

Hallitusneuvottelut, Liikenneverkon ylläpitäminen ja kehittäminen –neuvotteluryhmä
15.5.2019

Saara Tamminen, PhD Econ., johtava asiantuntija, Sitra

Ilmastomuutos ja luonnon monimuotoisuuden heikkeneminen vaativat nopeita ja tehokkaita julkisia toimenpiteitä

Meillä on kiire saada päästöt alas ja suojella luonnon monimuotoisuutta.

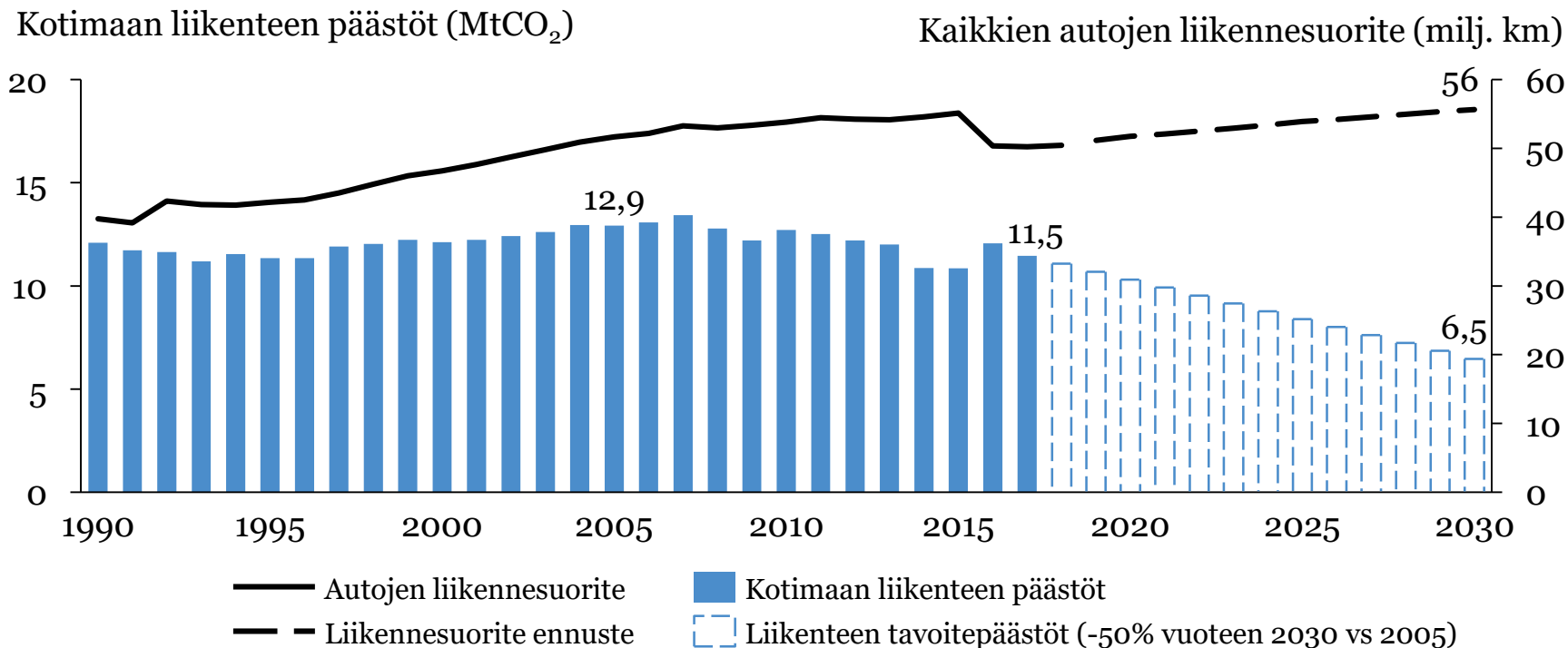
Ilmastotoimien ulkopuolelle ei voida jättää yhtäkään sektoria tai politiikan osa-aluetta.

Suomessa taakanjakosektori aiheuttaa noin puolet kaikista kasvihuonepäästöistä

Liikenteen toimet kriittinen osa taakanjakosektorin ilmastotoimia, tavoitteena päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä verrattuna 2005 tasoon

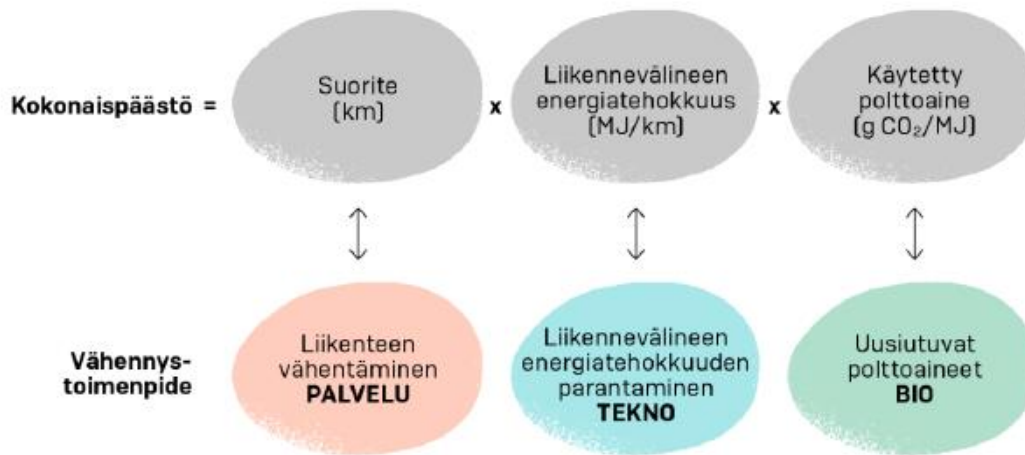


Liikenteen päästöjä vähennettävä nopeasti ja suoritteiden kasvu saatava pysähtymään



Lähteet: Tilastokeskus, kasvihuonekaasuinventaario; Tilastokeskus, Liikennesuoritteet; suorite-ennuste ILMO45 perusskenaario. Huom. Liikennesuoritteiden laskentatapa muutettiin vuonna 2016, ja sitä aiempien vuosien tiedot eivät ole täysin vertailukelpoisia myöhempien vuosien kanssa.

Liikenteen päästöjä voidaan vähentää vaikuttamalla suoritteeseen, energiatehokkuuteen tai polttoaineeseen



Lähde: LVM (2018),
”Toimenpideohjelma
hiilettömään liikenteeseen
2045”, Liikenteen
ilmastopolitiikan työryhmän
loppuraportti

CO₂-päästöjen muodostuminen ja niiden vähentäminen liikenteessä

Liikenteen päästöjen ohjauskeinovalikoimaa

Keinovalikoimassa pääpiirteisesti 3 kategoriaa

1. Sääntely, esimerkiksi:

- Biopolttoaineiden jakeluvelvoite, uusien ja tuontiautojen käyttövoimien tai ominaispäästöjen rajoitukset, pysäköintipolitiikkaan tai yhdyskuntarakenteeseen vaikuttaminen, liikenteen digitalisaation ja liikkumisen uusien palvelujen kehittäminen, ajoneuvohankintojen neuvonta yms.

2. Ympäristöverojen tai julkisten tukien nosto, esimerkiksi:

- Polttoaineverojen nosto korottamalla hiilidioksidikomponenttia, tiemaksut kaupunkiseudulla, autoverotuksen poistaminen pienipäästöisiltä uusilta autoilta, käyttövoimaveron poisto, dieselin alennetun verokannan poisto, jakeluinfratuet uusille käyttövoimille, romutuspalkkiot ja konversiotuet, julkisen liikenteen tuet, matkustajien lentovero, yms.

3. Kestävän kehityksen verouudistus

- Laaja-alaisempi verotuksen painopisteen siirto (tilapäisesti) kohti päästöjen ja luonnonvarojen verotusta budjettineutraalisti, jonka osana liikenteen vero- ja tukimuutokset

Kestävän kehityksen verouudistus

- **Liikenteen verotuksen & tukien muuttaminen yksinään ei välttämättä mahdollista reilua siirtymää vähähiiliseen liikenteeseen** eikä tarvittavat muutokset ole neutraaleja julkisen talouden näkökulmasta
- Liikenteen vero- & tukimuutokset olisi parasta tehdä osana kestävän kehityksen verouudistusta, eli laaja-alaisempaa **verotuksen painopisteen siirtämistä kohti päästöjen ja luonnonvarojen verotusta budjettineutraalisti**
- Verouudistuksessa liikenteen veromuutosten lisäksi korotetaan muita päästö- ja luonnonvaraveroja. Samanaikaisesti erityisesti vähäpäästöisten ratkaisujen verotusta alennetaan ja niiden tukia lisätään, sekä työn ja yrittämisen verotusta lasketaan.
- **Uudistuksen avulla voisi edistää päästövähennysten nopeuttamista, työllisyyttä ja sosiaalisesti reilua siirtymistä vähähiiliseen kiertotalouteen**
- Mm. Maailmanpankki, OECD ja Euroopan komissio ovat suositelleet valtioille kestävän kehityksen verouudistuksia päästöjen vähentämiseksi.

Tuloerojen kasvu voidaan välttää huolellisella suunnittelulla

**Muutosten vaikutukset eri
kotitalouksiin riippuvat siitä, mitä
veroja ja tukia nostetaan ja miten
paljon, esimerkiksi:**

- Maaseudulla asuvia pienituloisia pelkkä päästöverojen nosto voisi kirpaista eniten, jos nousevia polttoainekustannuksia ei kompensoitaisi mitenkään
- Lentoverot ja yleiset kulutusverot kohdistuvat taas selkeästi enemmän suurempituloisiin
- Julkisen liikenteen tuista hyötyy usein erityisesti taajama-alueiden asukkaat
- Uusien autojen tuet kohdistuvat suurituloisiin

Kun verotuotot kasvavat, osa niistä voidaan ohjata erityisesti pienituloisten veronalennuksiin tai tulonsiirroiksi niille kotitalouksille, joiden kuluja uudistukset nostavat haitallisen paljon.

Maailmanpankki, 2019: maksimissaan 12% kestävä kehityksen verouudistuksen verotuotoista tarvitaan kompensoimaan ympäristöverojen sosiaalisia ongelmia.

Verouudistus kokonaisuuden vaikutukset tulee arvioida huolellisesti ennen päätöksentekoa.
Lopputulokas riippuu kaikista poliittisista valinnoista.

Näkökulmia muutoksien sosiaalisten vaikutusten arviointiin

Haavoittuvien ryhmien tunnistaminen kriittistä:

- Liikenneköyhät (ihmisellä ei ole mahdollisuutta liikkua kohtuullisella vaivalla, kohtuullisilla kustannuksilla ja kohtuullisessa ajassa niihin paikkoihin, joissa päivittäisiä tarpeita on mahdollista tyydyttää) (Tiikkaja ym., 2018)
- Alimmat tuloluokat ja toimeentulotuen varassa elävät
- Haja-asutusalueilla asuvat

Verotuksen sosiaalisen hyväksyttävyyden kriteerit:

- Vaikuttavuus
- Kohtuullisuus/oikeudenmukaisuus
- Vaikutusten kompensoiminen haavoittuvimmassa asemassa oleville
- Arjen sujuvuuden tukeminen

Miten tästä eteenpäin?



1

Hallituksen tulisi suunnitella pitkän aikavälin kestävän kehityksen verouudistus, teettää laajat vaikutusarviot ja aloittaa toteutus vaiheittain hallituskauden aikana.

2

Liikenteen vero- ja tukimuutokset tulisi tehdä osana tätä laaja-alaisempaa kestävän kehityksen verouudistusta. Suorien ja epäsuorien sosiaalisten, taloudellisten ja ympäristövaikutusten analysointi tärkeää.

3

Kestävän kehityksen verouudistuksen tekoon ei ole yhtä oikeaa ratkaisua – se on poliittisten valintojen tekemistä.

4

Verotuksen valjastaminen päästöjen vähentämiseksi ei automaattisesti tarkoita, että muuta sääntelyä ei tarvittaisi.

Hallitusohjelma

Mitä suosittelisimme
hallitusohjelmaan

- Hallitus valmistelee kestävän kehityksen mukaisen verotuksen tiekartan vuoteen 2030. Tiekartta toteutetaan siten, että se on linjassa Pariisin ilmastopimuksen 1,5 asteen tavoitteen ja Suomen kansallisen 60 prosentin vuoden 2030 päästövähennystavoitteen kanssa.
- Hallitus toteuttaa kestävän kehityksen verouudistuksen, jossa veronkorotusten ja vastaavien veronalennusten tai lisämenojen kokoluokka vuoteen 2023 mennessä on vähintään 1,5 miljardia euroa. Verosiirtymä toteutetaan asteittain osana keskipitkän aikavälin verotuksen tiekarttaa. Osana kestävän kehityksen verouudistusta päästö-, luonnonvara- ja haitallisen kulutuksen veroja korotetaan. Vastaavasti työn ja yrittämisen verotusta kevennetään ja päästövähennyksiä edistäviä tukia lisätään. Valtion näkökulmasta verouudistus on budjettineutraali.

Lisätietoa:

Kestävän kehityksen verouudistus – Kohti päästötöntä Suomea -muistio

How to implement a larger environmental tax reform in Finland?
Potential instruments and impacts. Technical Report, Sitra (2019).

Tiikkaja, Pöllänen ja Liimatainen (2018): Liikenneköyhyys Suomessa –
näkökulmia liikkumisen sosiaaliseen kestävyyteen, esiselvitys,
Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne.
Tutkimusraportti 94

Ota yhteyttä!

Saara Tamminen, johtava asiantuntija, Sitra
etunimi.sukunimi@sitra.fi, p. 029 461 8419
tai ilmastoratkaisut@sitra.fi

Sähköautojen elinkaari-kustannusten lasketaan alittavan polttomoottoriautojen kustannukset 2021-2026

Lähde: Sitra ja McKinsey, 2018

TCO:

Total cost of a vehicle over its lifetime

3 YEAR TCO:

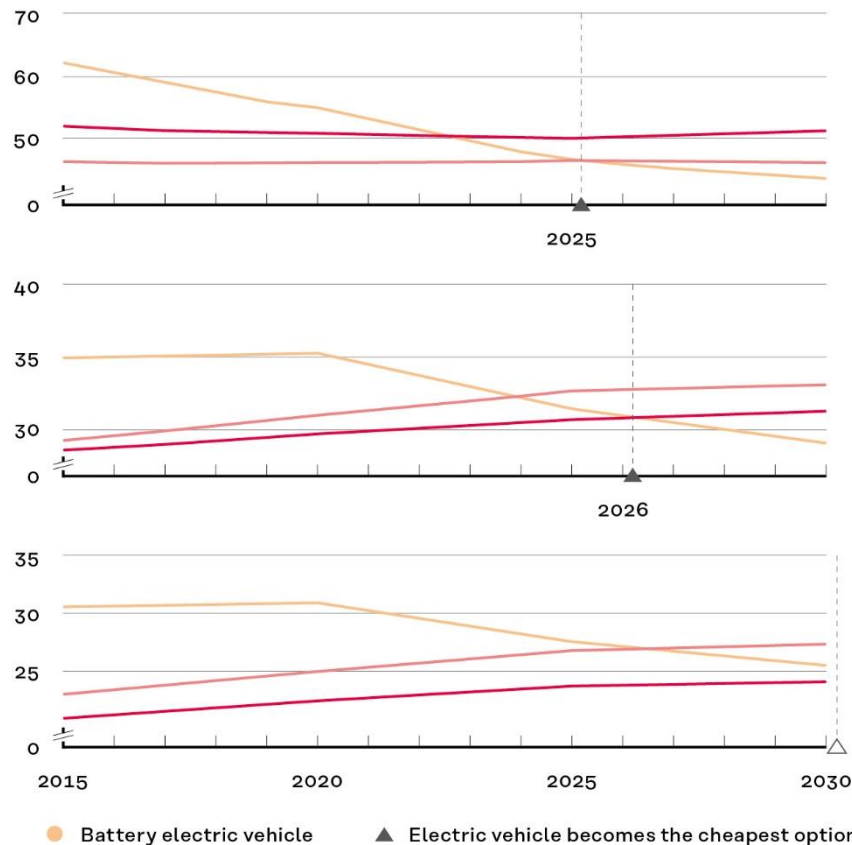
Typical perceived cost of a consumer

UP-FRONT COST:

Purchase price
+ for EV a home charger and
2 battery replacements

Esimerkkinä keskikokoiset C/D-luokan autot

Cost projections, 1,000 EUR/vehicle



**HYVÄÄ
HUOMISTA,
SUOMI!**

