

YLEISKOMMENTTEJA LIIKENNEVEROTUKSEN UUDISTUKSEEN

Hallituksen esitysten 146/2007 ja 147/2007 mukaisen liikenneverouudistuksen valmistelu näyttää pohjaavan yksipuolisesti CO₂-päästöjen vähentämiseen. Verouudistuksen jälkeenkin liikenneverotuksen määrä on eri suuruinen eri kokoisille perheille, joten uudistus on ristiriidassa

- perustuslain 6§ yhdenvertaisuusperiaatteiden,
- perustuslain 9§ liikkumisvapauden toteuttamisedellytysten ja
- perustuslain 19§ perheen ja muiden lapsen huolenpidosta vastaavien tukivelvoitteen kanssa sekä
- hallitusohjelman kohdan 10.5 Perheiden hyvinvointi: ... Lapsiperheiden köyhyyttä vähennetään ja eriarvoistumiskehitykseen puututaan parantamalla lapsiperheiden taloudellista asemaa.... ja
- hallitusohjelman kohdan 14.3. Lasten, nuorten ja perheiden hyvinvoinnin politiikkaohjelma: ... Ohjelmassa on kiinnitettävä erityistä huomiota mm. ... lapsiperheiden hyvinvoinnin, taloudellisen aseman ja palveluiden parantamiseen... kanssa.

Kotitalouden lapsiluvun kasvu huonontaa perheen toimeentuloa suhteessa muihin (kuva 4), mutta lisää liikenneverojen määrää. Käytettävissä olevien tietojen perusteella eriarvoisuus on niin suurta, että erään yleisen automerkin edullisimmilla malleilla isoille perheille soveltuvan pikkubussin verojen määrällä saa hankittua viisipaikkaisen auton (kuva 2). Veromäärällä jää jopa valinnanvaraa merkin suhteen. Perhekoon kasvu lisää myös ajoneuvoveroa tuntuvasti (kuva 3). Ansioistaan huolimatta tekeillä oleva auto- ja ajoneuvoverojen uudistus pikemmin lisää kuin vähentää kuljetustarpeeltaan eri kokoisten kotitalouksien verokohtelun eriarvoisuutta.

CO₂ -päästövaikutusten ja valtion talouden kannalta lapsiluvultaan vähintään kolmelapsisten eli 3+ perheiden olennaisesti muita ankarampi liikenneverotus on perusteetonta, koska 7-9 paikkaisten autojen osuus autokannasta on vähäinen, yhteensä 3% (kuva 1). Vaikka määrä jonkin verran kasvaisikin hintojen alentuessa useamman isoa kuljetuskykyä tarvitsevan perheen maksukyvyyn ulottuville, niin kasvu ei lähes merkityksettömänä oikeuta näin suuriin veromääräeroihin. On perustellumpaa mieltää 3+ perheiden kuljetustarve kevytjoukkoliikenteeksi ja keventää istumapaikkaluvultaan 3+ perheille soveltuvien autojen verotus laskennallisesti lähtemään määrältään vähintään muiden talouksien tasolta. Kun liikenneveroehdotuksessa korjataan laskennallisesti urheiluautoissa muuten liian alhaiseksi arvioitua verotusta, on sitä tarpeen korjata laskennallisesti myös sen muodostuessa liian korkeaksi.

Liikenneverotusta uudistettaessa ei riitä, että istumapaikkaluvultaan 7-9 paikkaisissa autoissa löytyy nykyistä edullisempia malleja. Jo sosiaalisen oikeudenmukaisuuden kannalta hallituksen esityksiä on välttämätöntä tarkistaa niin, että perhekoon kasvusta, vammaisuudesta tai iäkkäiden omaisten kuljetustarpeesta johtuen suurempaa istumapaikkalukua tai tilaa tarvitsevat ovat liikenneverojen määrän suhteen tasaveroisessa asemassa koko käyttäjäkuntaan verrattuna sekä siirtymäkaudella, että sen jälkeen. Tämä koskee sekä uusia, käytettyjä, että käytettyinä maahantuotuja autoja.

UUDISTUS EI VÄHENNÄ ERIARVOISUUTTA

Esityksen perusteella erikokoiset perheet tulevat olemaan lain edessä liikenneverotuksen osalta taloudellisesti todennäköisesti entistä eriarvoisemmassa asemassa. Ylimenokaudella nykyisten, isojen lapsiperheiden maksukykyrajoitteista johtuen iäkkäiden isojen perheautojen vaihto uudempiin tulee todennäköisesti olemaan kotitalouksille taloudellisesti selvästi raskaampaa kuin pienempää kuljetuskykyä tarvitseville kotitalouksille. Tämä näkökulma on jäänyt huomiotta yleisperusteluissa ja yhteiskunnallisissa vaikutuksissa.

Nykytilanteen ja yhteiskunnallisten vaikutusten arvioinnissa on sivuutettu, että perheen lapsiluvun kasvu, ja jatkossa myös perheiden vastuulla olevien vanhusten määrän kasvu, lisää henkilöauton kuljetuskyvyn tarvetta kotitalouksissa. Samoin se lisää usein auton ikää auton koon mukana kasvavan hinnan takia ja työmatkojen pituutta asumiskustannusten korkeuden ja kasvun takia. Yleisesti on tiedossa, että monilapsiset perheet ovat taloudellisesti muita tiukemmalla ja niiden suhteellinen asema on heikentynyt muita yksinhuoltaja- ja kahden huoltajan perheitä enemmän (kuva 4). Mahdollinen huoltovastuu vanhenevista vanhemmista vähentää myös perheen maksukykyä, ei ainakaan lisää sitä. Sen takia tässä yhteydessä olisi tarpeen huomioida, että kuljetuskyvyltään isojen perheautojen muita suurempi verotus kohdistuu maksukyvyltään jo ennestään muita vaikeammassa asemassa oleviin.

3+ perheiden määrän kasvulla olisi toteutuessaan ratkaiseva vaikutus väestön ja työvoiman uusiutumiseen ja sitä kautta yhteiskunnan veromaksupohjan kestävyYTEEN. Kun lapsilukutoiveiden perusteella kasvupotentiaalia on, lapsiluvun kasvusta ei pitäisi seurata veromäärien kasvua. Ei varsinkaan kun monilapsisilla perheillä ei ole samaa

valinnanvapautta auton kuljetuskyvyn ja samalla painon ja moottorivoiman suhteen kuin pienemmän kuljetuskyvyn riittäessä. Nykyisin vähintään kolmelapsisia on 8% perheistä ja niissä kasvaa 35% lapsista, tulevasta työvoimasta. Näiden perheiden enemmistö asuu kaupunkimaisissa kunnissa. Maakunnista selvästi eniten 3+ perheitä ja 3+ perheissä eläviä lapsia asuu Uudellamaalla. Näillä alueilla on myös suurin 3+ kasvupotentiaali.

Kun 7-paikkaisia tila-autojen osuus on 2% ja 8-9 paikkaisten pikkubussien osuus 1% autokannasta (kuva 1), niin vero-ohjauksella saatu CO₂-päästöjen väheneminen on niiden osalta vähämerkityksinen. Verotuksen toimeentulovaikutukset sen sijaan ovat merkittäviä näitä autoja tarvitseville kotitalouksille.

KEHITYSEHDOTUKSIA

Lähtökohtana tulee olla, että kotitalouksien käyttöön tulevien 5-, 7- ja 9 -paikkaisten autojen verotuksen lähtötasot ovat samalla tasolla. Tällöin eri suuruisten kuljetustarpeen omaavia perheitä ohjataan veromäärältään saman tasoisesti vähiten kuluttaviin automalleihin, jotka tyydyttävät perheen kuljetustarpeen. Jos tähän ei täysin päästä, tulee vähintään lapsiluvun kasvusta ja vammaisuudesta johtuva auton suurentamisen verolisä kompensoida suoraan tuloveroista tehtävinä vähennyksinä, jotka tulevat voimaan liikenneverolakien kanssa samaan aikaan.

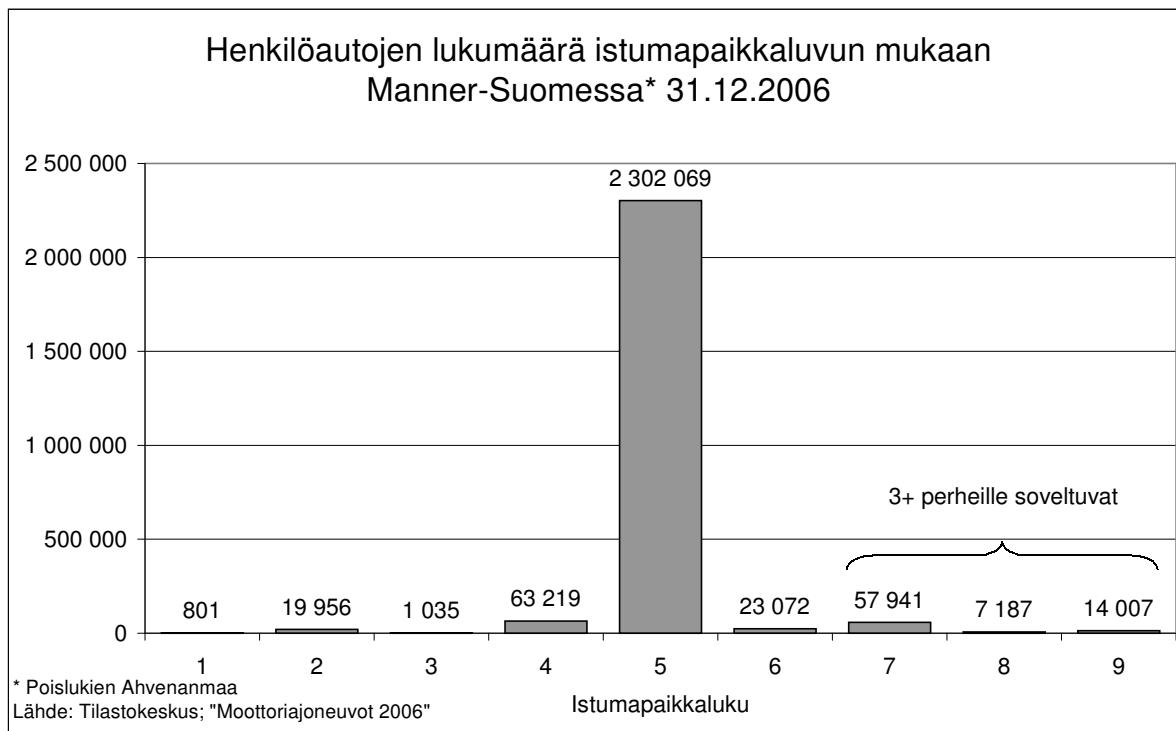
Tarkistusehdotusten tekemiseen lähtötietoa ei ole riittävästi julkisesti saatavilla, joten uusiin ehdotuksiin tarvittavien selvitysten tekeminen jää niille, joilla tieto on. Seuraavat perusteet täyttävät kuitenkin atk-tekniikan helppouden ja tiedon suoraan ajoneuvorekisteristä saatavuuden vaatimukset.

CO₂ -päästöihin perustuvissa auto- ja ajoneuvoveroissa on tarpeen selvittää, millaisilla istumapaikkalukuun perustuvilla kertoimilla paikkaluvultaan eri kokoisten autojen verotuksen lähtötasot saadaan samalle tasolle, jos lähtötasona pidetään yleisimmän eli 5-paikkaisen autokannan lähtötasoa.

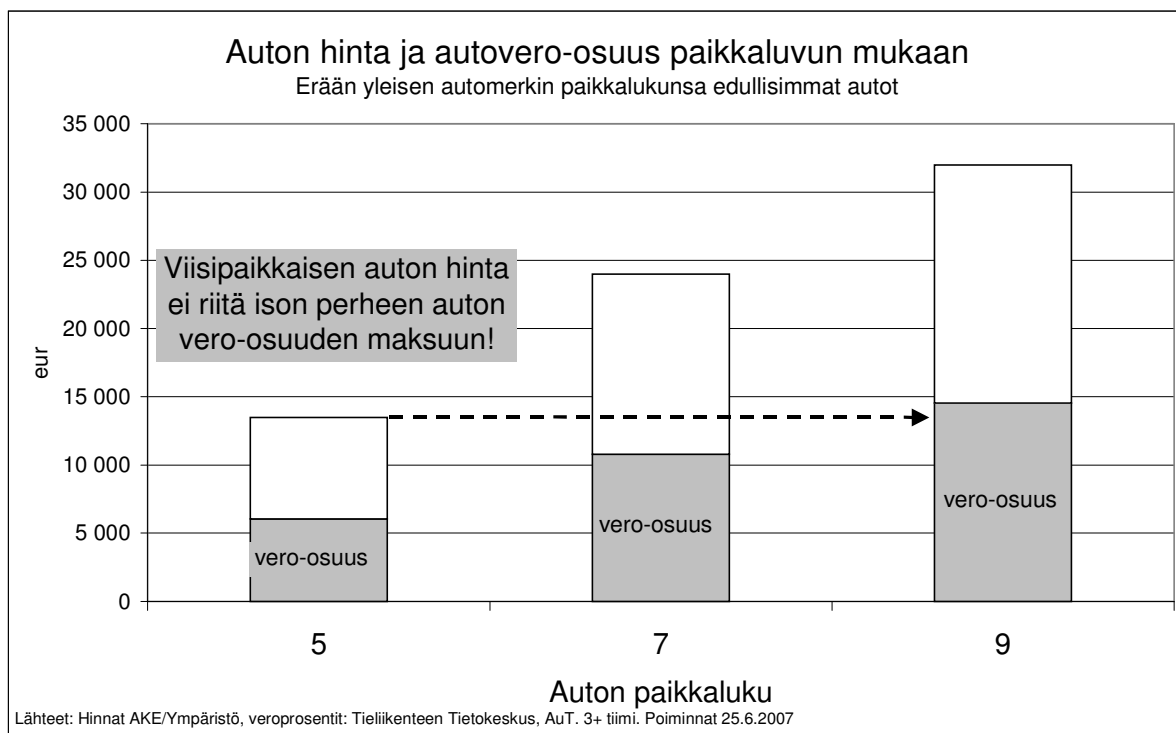
Koska painoon perustuvissa auto- ja ajoneuvoveroissa kokonaismassan sisältävä kantavuus kärjistää lapsiluvun kasvusta johtuvaa verotusta, niin on tarpeen selvittää omapainon käyttö laskentaperusteena. Tällöin 5 paikkaisten autojen painojen ero 7- ja 9- paikkaisten autojen painoihin todennäköisesti kapenee. Laskennallisesti päästään silloin todennäköisesti yksinkertaisemmin paikkaluvultaan eri kokoisten autojen tasaveroisiin lähtötasoihin.

Ilman paikkaluvultaan eri suuruisten henkilöautojen liikenneverotuksen lähtötasojen tasaveroistamista ehdotettu veron progressio rankaisee progressiivisesti myös lapsiluvun ja muun kuljetustarpeen kasvusta, joten ainakin siinä tapauksessa siitä on tarpeen luopua.

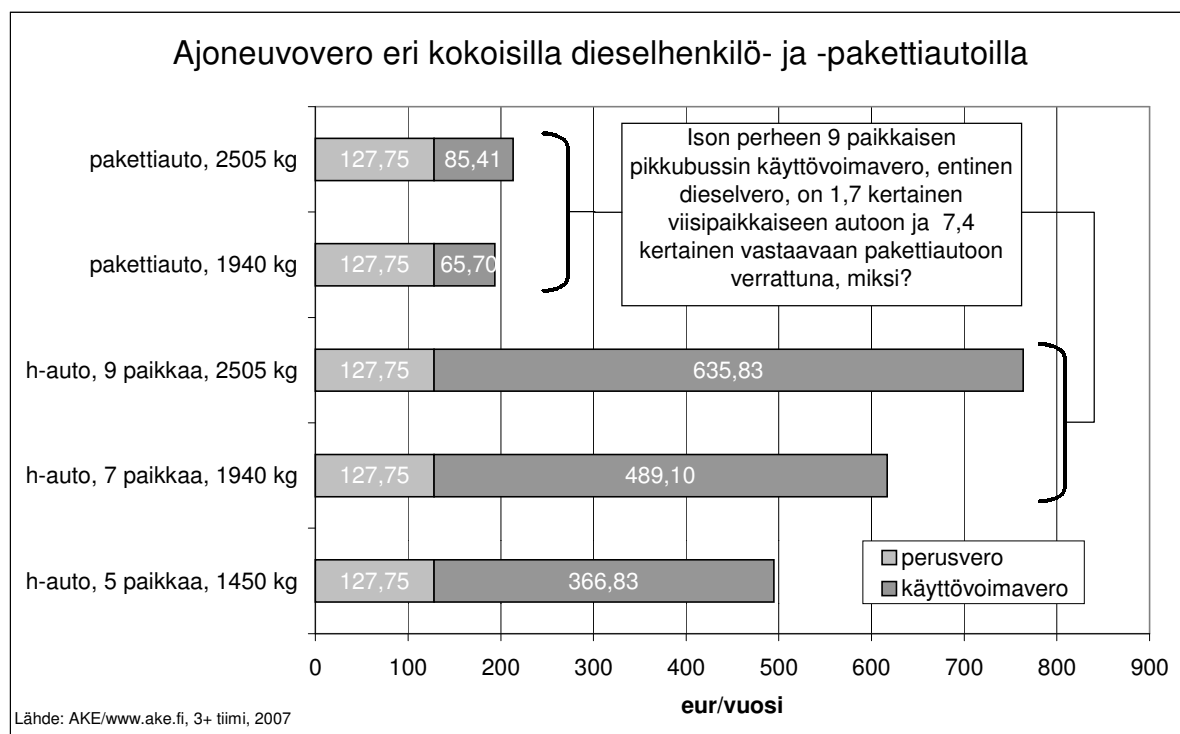
Kuva 1: Autokanta henkilöauton istumapaikkaluvun mukaan: 7 -paikkaisia on 2%, 8-9 paikkaisia 1%. On aiheellista kysyä, onko 7-9 paikkaisia autoja tarvitsevien 3% osuudella CO₂ -päästöihin niin suuri merkitys, että sitä on verotettava niin raskaasti enemmän kuin aiotaan.



Kuva 2: Erään automerkin 5, 7 ja 9 -paikkaisten, kokoluokkansa edullisimpien autojen hinnat (lähde: Ekoake) ja vero-osuudet (lähde: AuT). 9 -paikkaisen veroilla saa maksettua reilusti -5 -paikkaisen hinnan. Autoverouudistuksessa 5-paikkaisiin tulee kohtuullisesti veroiltaan pienempiä malleja, 7-paikkaisissa joitakin, mutta 9-paikkaisissa verojen määrä pääosin kasvaa.



Kuva 3: Ajoneuvoverotuksessa perusvero kohtelee istumapaikkaluvultaan eri kokoisia autoja tasaveroisesti, mutta käyttövoimavero kasvaa istumapaikkaluvun kasvaessa, koska samalla paino yleensä kasvaa. Verouudistuksessa perusvero sidotaan päästöihin ja painoon, joten verotus muuttuu isoille perheille suhteellisesti epäedullisemmaksi.



Kuva 4. Korkeimmat liikenneverotaset kohdistuvat maksukyvyltään 3+ lapsiluvun takia jo ennestään suurimman rasituksen alla oleviin kotitalouksiin tilanteessa, jossa edessä olevan väestörakennemuutoksen ja työvoiman uusiutumisen kannalta 3+ lapsimäärissä lapsilukutoiveiden perusteella olevan kasvupotentiaalin toteutuminen on ratkaisevan tärkeä.

