

14.11.2013

luonnos

Rakennepoliittisen ohjelman jatkovalmistelu: 2.1b Ympäristön kannalta haitalliset tuet

Rakennepoliittisen ohjelman mukaan ”**Toteutetaan ympäristölle haitallisten tukien kohdentamista uudestaan tukien tavoitteleman yhteiskunnallisen päämäärän saavuttamiseksi kestävää talouskasvua lisäävällä ja ympäristöhaittoja vähentävällä tavalla.** (VM, YM, TEM, MMM, LVM)”. Jos verotulojen kertymä ei kehity odotetusti eikä valtion velkasuhde ole taantumassa vuoteen 2015 mennessä, hallitus tekee osana sopeutustoimia uusia veroratkaisuja ja karsii elinkeinotukia sekä tehostaa harmaan talouden vastaisia toimia niin, että verotulot kasvavat. Mahdolliset elinkeinotukien vähennykset toteutetaan ja ajoitetaan siten, että ne eivät haittaa yritystoiminnan investointeja ja elpymistä. Kokonaisuuden on vahvistettava kasvua, työllisyyttä ja verotuksen oikeudenmukaisuutta.

Esityksen substanssidiin:

Useat erityisesti fossiilisiin polttoaineisiin liittyvät tuet kannustavat kasvattamaan tuotantoa ja lisäämään ympäristörasitusta. Samalla ne hidastavat rakennemuutosta. Tällaisia tukia ovat mm. veroleikkurit, alennettu sähköverokanta, polttoaineiden alennetut verokannat, kilometrikorvaukset ja työmatkavähennykset. Rakennepoliittisena toimenpiteenä **VM esittää ympäristön kannalta haitallisten energia- ja liikennetukien vähentämistä kehyskaudella 2015-2018.** Laki-ym. tekniset muutokset voidaan tehdä vuoden 2014 aikana. Valtiovarainministeriön ehdotukset:

- Energiaintensiivisen teollisuuden tukikokonaisuus (veroleikkuri ja sähköverokanta II): *Palautetaan kokonaistuki vuoden 2011 tasolle. Poistetaan alempi sähköverokanta kaivosteollisuudelta.*
- Turpeen alempi verokanta: *Ei uusia veronkorotuksia, arvioidaan kokonaistilanne kehysriihen yhteydessä 3/2014.*
- Dieselpolttoaineen normia alempi verokanta: *Alennetaan verotukea 10 % eli 3 senttiä/litra.*
- Maatalouden energiaveronpalautus: *Poistetaan vuonna 2015, ei maksatuksia vuonna 2016.*
- Työmatkavähennys: *Pienennetään 10 % vuonna 2015, alennetaan asteittain kunnes tuki puolittunut nykytasosta.*
- Taksien autoverohuojennus: *Poistetaan verotuki vuonna 2015. Edellyttää siirtymäjärjestelyjä.*
- Muuttotavarana tuotujen autojen veroton maahantuonti: *Poistetaan verotuki vuonna 2015. Edellyttää siirtymäjärjestelyjä.*

Alustavat toimenpidelinjaukset ja niiden vaikutukset on esitetty lopputuotteessa eli Taulukossa 1.

Arvio esityksen taloudellisista vaikutuksista:

Vähennettävät tuet ovat pääosin verotukia, joiden pienentäminen lisääisi verotuloja. Osa tuista on budjetoitu veronpalautuksina menoiksi eli niiden leikkaaminen vähentäisi määräraharaketta. Työryhmän tarkastelemien verotukien yhteismäärä on 1,9 miljardia euroa, joiden vähentäminen 400 miljoonalla eurolla pienentäisi kestävyysvajetta 0,2 prosenttiyksikköä suhteessa bruttokansantuotteeseen. Kyseessä on tekninen arvio, jossa ei ole huomioitu käyttäytymis- ja dynaamisia vaikutuksia ja jossa verotulojen oletetaan kasvavan poistettujen verotukien verran.

Jos em. poistettavat verotuet suunnataan uudelleen, kestävyysvajevaikutus jää alhaisemmaksi. Jos ympäristön kannalta haitallisia verotukia vähennetään 400 miljoonalla eurolla ja samanaikaisesti muita tukia lisätään 200 miljoonalla eurolla, kestävyysvaje pienenee 0,1 prosenttiyksikköä suhteessa bruttokansantuotteeseen. Arvioissa ei ole otettu huomioon käyttäytymis- ja dynaamisia vaikutuksia ja verotulojen oletetaan kasvavan poistettujen verotukien verran.

Lopputuote: Taulukko 1. Ympäristön kannalta haitallisia tukia¹ koskevat toimenpide-ehdotukset

Luokka ² / mom.	Tuki	2011	2012	2013	2014	Kommentit/ tuen perustelu	Muutosehdotus	Arvioitu vaikutus, milj. €/vuosi	
		milj. €	milj. €	milj. €	milj. €			min.	max
C 28.91.41 11.08.07	Energiaintensiivisen teollisuuden veroleikkuri ja teollisuuden ja kasvihuoneiden alempi sähköverokanta (veroluokka II) muodostavat kokonaisuuden. Näitä tukia tulee siis tarkastella yhdessä. Kilpailukyyn turvaamiseksi esim. veroleikkurin pienentäminen johtaisi alemman sähköverokannan kautta saadun tuen kasvattamiseen. Selvitettävät vaihtoehdot (a) ja (b). Kokonais- ja yhteisvaikutukset selvitettävä.								
C 28.91.41	Energiaintensiivisen teollisuuden veroleikkuri	118	71	200	205	Koskee päästökauppasektoria, jolle ei ole haluttu uusia rasitteita. Leikurista sähkö 80 % tuesta, fossiiliset polttoaineet 20 %. Yritykset hyötyvät leikkurin lisäksi alemmasta sähköverokannasta.	Pohdittavana/selvitettävänä. a) Palautetaan kokonaistuki (leikkuri + veroluokka II –tuki) vuoden 2011 tasolle (eli nykyistä raamispimusta edeltäneelle tasolle)	-125 (a)	-125 (a)
C 11.08.07	Teollisuuden ja kasvihuoneiden alempi sähköverokanta (veroluokka II)	400	370	376	465	Kohdistetaan yksinomaan päästökauppasektorille, jolle ei haluta päällekkäisiä rasitteita.	Sama kuin yllä (a).	-75 (a)	-75 (a)
C 28.91.41 11.08.07	Kaivosteollisuuden veroleikkuri ja alempi sähköverokanta (veroluokka II)	15	15	15	15	Kaivosteollisuus ei ole päästökaupan piirissä, joten tukea ei voida perustella päällekkäisellä ohjauksella. Tuki sisältyy edellä mainittuihin.	b) Poistetaan kaivosteollisuuden alempi sähköverokanta; säästö 15 milj. euroa.	-15 (b)	-15 (b)
C/D 11.08.07	Turpeen alempi verokanta	120	112	94	88	Turpe on tullut asteittain verotuksen piiriin. Nykypäätöksiin turpeen veronousee myös vuonna 2015. Kivihiilen alhaisesta hinnasta johtuen, turpe koutuu kivihiilellä. Verotuen poisto lopettaisi turpeen käytön, mikä lisäisi kivihiilen käyttöä ja johtaa metsähakkeen käytön voimakkaaseen vähene-miseen. Kehitys vaarantaisi Suomen uusiutuvan energian tavoitteen saavut-tamisen. Alueelliset ja omavaraisuus-näkökohdat.	Ei uusia veronkorotuksia, pidetään kiinni jo päätetystä korotuksesta vuo-delle 2015. Kokonaistilanne arvioitava kehysriihen yhteydessä 3/2014.	0	0

¹ Ympäristön kannalta haitallisten tukien kartoituksen yhteydessä käytiin läpi yli 400 tukea, joista noin 50 tuen ympäristövaikutuksia arvioitiin yksityiskohtaisemmin. Tuet jaoteltiin ympäristö-rasituksen näkökulmasta punaisiin ja keltaisiin tukiiin.

² Toimenpiteet on jaettu viiteen luokkaan niiden käsittely- ja toimeenpano-ajankohdan mukaisesti. Luokkien selitteet: A: Hallituksen esitys on annettu eduskunnalle tai toimenpide on muutoin toimeenpantu. B: Hallitus päättää toimenpiteen sisällöstä 11/2013. C: Hallitus antaa toimenpiteen jatkovalmistelua ohjaavan linjauksen 11/2013 ja valmistautuu päättämään toimenpiteen sisäl-löstä 3/2014. D: Hallitus antaa toimenpiteen jatkovalmistelua ohjaavan linjauksen 11/2013, mutta toimenpiteen sisällöstä päättäminen jää seuraaviin hallitusneuvotteluihin. E: Ei edellytä halli-tuksen käsittelyä 11/2013. Valmistelua jatketaan aiempien linjausten mukaisesti.

mom.	Tuki	2011	2012	2013	2014	Kommentit/ tuen perustelu	Muutosehdotus	Arvioitu vaikutus, milj. €/vuosi	
		milj. €	milj. €	milj. €	milj. €			min.	max
B 11.08.07 ja 11.10.07	Dieselpolttoaineen normia alempi verokanta (josta vähennetty henkilöautojen käyttövoimaverosanktio)	635	478	498	507	Kohdistuu yksinomaan kuljetussektoriin ja hyötyliikenteeseen. Tuen alentaminen lisäänee vaatimuksia uusista veronpalautuksista hyötyliikenteelle.	Pohdittavana/selvitettävänä. Alennetaan verotukea 10 % eli 3 senttiä/litra. Lakimuutokset vuonna 2014. Ei saa johtaa uusiin veronpalautusjärjestelmiin.	-50	-50
B/C 28.91.41	Maatalouden energiaveron palautus	48	44	50	50	Päätökset maatalouden energiaveron palautuksen tehty jo aiemmin mutta toimeenpanoa lykätty. Nykypäätöksiin palautus on 30 milj. euroa vuonna 2015.	Ehdotetaan poistettavaksi vuonna 2015, siis ei maksatuksia 2016.	-30	-30
C 11.01.01	Työmatkavähennys (nettovaikutus)	613	613	630	655	TUJA-malli. Matkakuluvähennys pienentää verotettavaa tuloa sekä veroastetta. Vähennyksestä saatava hyöty riippuu henkilön rajaveroasteesta. Jos yksityisautoilua tukevista vähennyksistä vähennetään joukkoliikennettä tukevat vähennykset, nettovaikutus pienenee noin 200 milj. eurolla (VTV 2011).	Pohdittavana/selvitettävänä. Työmatkavähennyksen uudistamismalleja selvitetään (mm. SYKE), maaseutalueiden erityispiirteet huomioiden. Pienennetään tukea 10 % vuonna 2015, alennetaan asteittain kunnes tuki puolittunut nykytasosta	-50	-225
B/C	Taksien autoverohuojennus, L 1482/1994, 28	27	31	32	32	Taksien verotuelle ei ole ympäristöperustetta.	Ehdotetaan poistettavaksi. Edellyttää siirtymäjärjestelyjä. Ei saa heikentää erityisryhmien kuljetuksia.	-32	-32
B/C 11.10.03	Muuttotavarana tuotujen autojen veroton maahan-tuonti	17	17	14	14	Muuttotavarana tuotujen autojen verotuelle ei ole ympäristöperustetta	Ehdotetaan poistettavaksi. Edellyttää siirtymäjärjestelyjä.	-14	-14
Yhteensä		1993	1751	1909	2031			-391	-566
vuosimuutos, %			-12,1	9,0	6,4				

Ministeriöiden esittämät varaumat:

- **Substanssiydin: YM:** Ympäristön kannalta haitallisia tukia tulee vähentää merkittävästi. YM pitää tärkeänä, että asiassa edetään laaja-alaisesti.
- **Energiaintensiivisen teollisuuden tukikokonaisuus (veroleikkuri ja sähköverokanta II): TEM:** Tukikokonaisuuden uudistamista voi pohtia, mutta perusteollisuudelle (metsä, metalli, kemia) ei saa aiheuttaa kiristystä/lisäkustannuksia.
- **Turpeen alempi verokanta: TEM, MMM:** Paine alentaa turpeen veroa, ei korottaa. Kivihiili on halpaa ja syrjäyttää turvetta jo nyt. Verotuen poisto lopettaisi turpeen käytön, lisäisi kivihiiltä ja johtaisi metsähakkeen käytön voimakkaaseen vähenemiseen. Kehitys vaarantaisi Suomen uusiutuvan energian tavoitteen saavuttamisen.
- **Dieselpolttoaineen normia alempi verokanta: LVM.** Nykyinen verokanta esitetään säilytettäväksi, jotta vältetään joukkoliikenteen ja tarvaliikenteen kuljetuskustannusten nousu ja kielteiset vaikutukset suomalaisen elinkeinoelämän kilpailukykyyn.
- **Maatalouden energiaveronpalautus: MMM:** MMM ehdottaa järjestelmää säilytettäväksi. Palautuksen avulla on voitu alentaa maatalouden kustannuksia tasapuolisesti koko maassa.
- **Taksien autoverohuojennus: LVM:** Verohuojennus esitetään säilytettäväksi, koska tuella on suora kustannusvaikutus erityisryhmien kuljetuksiin sekä välillinen vaikutus Suomen autokannan uusiutumiseen.

14.11.2013
luonnos

LIITEMUISTIO

Tausta

Ympäristön kannalta haitallisista tuista aiheutuu pahimmassa tapauksessa yhteiskunnalle kaksinkertainen kustannus: ensin käytetään julkisia varoja ympäristön kannalta haitallisen toiminnan tukemiseen, minkä jälkeen korvataan tuetun toiminnan aiheuttamat haitat.

Ympäristön kannalta haitallisten tukien vähentäminen alentaisi päästöjä ja muita ympäristövaikutuksia. Samalla se pienentäisi veronmaksajien taakkaa ja valtion budjettiin kohdistuvia paineita. Tukien vähentäminen voisi myös tehostaa markkinoiden toimintaa ja luoda paremmat edellytykset kehitykselle ja kilpailulle. Ympäristön kannalta haitallisten tukien poistamisella voisi joissakin tapauksissa olla myös positiivinen sosiaalinen vaikutus. Toisaalta joidenkin tukien vähentäminen saattaisi siirtää tuotantoa ja toimintaa – ja sen myötä ympäristökuormitusta – Suomen rajojen ulkopuolelle.

Ympäristölle haitallisilla tuilla voi olla myös positiivisia vaikutuksia muiden politiikkatavoitteiden kannalta (esim. ruuantuotanto, huoltovarmuus, uusiutuvien energialähteiden käytön edistämisen, aluetalous). Ennen kuin päätetään tukien poistamisesta tai vähentämisestä, tulisi vaikutuksia tarkastella laajemmasta näkökulmasta.

Ympäristön kannalta haitalliset tuet on nyt kartoitettu Suomessa ensimmäistä kertaa³. Kartoituksessa käytiin läpi nykyiset tukijärjestelmät ja pyrittiin tunnistamaan niiden ympäristövaikutukset. Tarkasteltavia tukia oli yli 400, joista noin 50 arvioitiin yksityiskohtaisesti. Kartoituksessa oli mukana kaik-

³ Valtiovarainministeriö (2013), Julkisen talouden kestävyys ja rakenneuudistukset, Talouspolitiikan strategia 2013; Hyyrynen M. (2013), Ympäristön kannalta haitalliset tuet, Ympäristöministeriön raportteja 13/2013.

ki tuet jotka lisäävät tuotantoa ja siten kasvattavat ympäristörasitusta. Mukana oli myös esimerkiksi EU-tuet, joiden muuttamisesta ei Suomi voi yksin päättää, sekä yhteiskunnallisesti merkittävät tuet, joiden ympäristövaikutukset voivat olla epäsuoria.

Tarkastelun pääpaino oli verotuissa ja budjettituissa, joiden tiedot olivat vuosilta 2009 – 2012. Pääasiallisina lähteinä käytettiin valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen verotusiselvityksiä, valtion talousarvioita sekä ministeriöiden ja Suomen ympäristökeskuksen asiantuntijapanosta.

Kartoituksen perusteella Suomessa on 13 ympäristörasitusta lisäävää ”punaista” tukea ja 12 mahdollisesti ympäristörasitusta lisäävää ”keltaista” tukea. Ympäristörasitusta lisääviä tukia on lähinnä liikenne-, energia-, maatalous- ja asumissektoreilla. Yhteensä näitä tukia arvioidaan olevan vuosittain lähes 4,5 miljardia euroa. Eli suunnilleen saman verran kuin käytetään yhteiskunnan varoja lapsilisiin, päiväkoteihin ja muihin perheille tarjottaviin palveluihin ja etuuksiin.

Eniten ympäristön kannalta haitallisia tukia on liikennesektorilla, jota tuetaan vuosittain lähes parilla miljardilla eurolla. Energiasektorin tukien arvioidaan olevan noin 800 miljoonaa euroa, maataloustukien yli miljardi euroa ja asuntolainojen korkovähennyksen noin 540 miljoonaa euroa vuodessa. Tuotantoa ja sitä kautta ympäristörasitusta lisääviä ”punaisia” tukia arvioidaan olevan noin 2,7 miljardia euroa ja ”keltaisia” eli mahdollisesti ympäristörasitusta lisääviä tukia lähes 1,8 miljardia euroa.

Rakennepoliittisen ohjelman jatkovalmistelu pohjautuu ympäristön kannalta haitallisia tukia koskeviin aiempiin selvityksiin. Tarkastelun painopiste on ollut verotuissa, koska Suomessa ei juuri ole ympäristön kannalta haitallisia suorita tukia.

Valtiovarainministeriön esityksessä tarkasteltavien ympäristön kannalta haitallisten tukien yhteismäärä on 1,9 miljardia euroa vuonna 2013. Tuet laskivat 12,1 % vuodesta 2011 vuoteen 2012, minkä jälkeen ne ovat lähteneet taas kasvuun. Tukien ennustetaan kasvavan 9 % vuodesta 2012 vuoteen 2013 ja 6,4 % vuodesta 2013 vuoteen 2014. Tukien kasvu ei johdu tuotannon ym. volyymista, vaan hallituksen tukipolitiikasta.

Ministeriöiden varaumien perustelut

Työ- ja elinkeinoministeriön varauksen perustelut:

Energiaintensiivisen teollisuuden veroleikkuri ja teollisuuden ja kasvi-huoneiden alempi sähköverokanta (veroluokka II): Tuki kokonaisuuden uudistamista voi pohtia, mutta uudistuksesta ei saa aiheutua kiristystä/lisäkustannuksia perusteellisuudelle (metsä, metalli, kemia).

Turpeen alempi verokanta (TEM, MMM): Turve on tullut asteittain verotuksen piiriin. Nykypäätökset johtavat jo liian suuriin veronkorotuksiin. Paine alentaa turpeen veroa, ei korotaa sitä. Kivihiilen alhaisesta hinnasta johtuen, turve korvautuu kivihiilellä. Verotuen poisto lopettaisi turpeen käytön, mikä lisäisi kivihiilen käyttöä ja johtaa metsähakkeen käytön voimakkaaseen vähenemiseen. Kehitys vaarantaisi Suomen uusiutuvan energian tavoitteen saavuttamisen.

Maa- ja metsätalousministeriön varauksen perustelut:

Maatalouden energiaveron palautus: MMM ei pidä perusteltuna valtiovarainministeriön esitystä maatalouden energiaveron palautuksesta luopumisesta. Järjestelmästä sovittiin osana maatalouden vuoden 2004 tulopoliittista ratkaisua. Palautus on ollut käytössä alkuvuodesta 2005 lähtien ja sen avulla on voitu alentaa maatalouden kustannuksia tasapuolisesti koko maassa.

Hallitusohjelman mukaisesti palautusjärjestelmää muutetaan 1.1.2014 alkaen siten, että energiaverotuksen ilmastomuutoksen torjuntaan liittyvä ympäristöohjaus ulottuu jatkossa myös maataloussektoriin (CO₂-päästöt). Kun tämä muutos on toteutettu, maatalouden energiaveropalautus on saatettu samalle viivalle muiden energiatoimenpiteiden ja energiapolitiikan linjausten kanssa, eikä palautuksen poistoa voida perustella järjestelmän haitallisuudella ympäristölle. Veronpalautusten kohdistuessa verotuksen energiasäilytykseen on järjestelmä käytettyjen energialajien suhteen niin neutraali kuin nykyisessä tilanteessa on mahdollista. Muutoksen seurauksena maatalouden energiaverotuen määrä alenee nykytasolta noin 18 milj. eurolla vuodessa (HE53/2011).

Veronpalautusjärjestelmän olemassaolon aikana maatalous- ja puutarhasektori on jatkuvasti lisännyt uusiutuvien energialähteiden käyttöä. Nykyisin maataloussektorilla käytettävästä energiasta jo 41 % tuotetaan puu- ja peltöenergialla (Tike 2010). Maataloussektori on siis jo nyt ylittänyt vuodelle 2020 asetetun kansallisen tavoitteen uusiutuvan energian 38 % osuudesta energian tuotannossa. Lisäksi MMM on yhdessä maa- ja puutarhatalouden valtakunnallisten tuottajajärjestöjen kanssa pyrkinyt lisäämään tuotannon energiatehokkuutta ja uusiutuvien energialähteiden käyttöä mm. Maatilojen energiaohjelmalla, johon tilat voivat liittyä vapaaehtoisesti ja sitoutua energiatehokkaiden toimintatapojen käyttöön.

Liikenne- ja viestintäministeriön varauksen perustelut:

Dieselpolttoaineen normia alempi verokanta: Nykyinen verokanta esitetään säilytettäväksi, jotta vältetään joukkoliikenteen ja tavaraliikenteen kuljetuskustannusten nousu ja kielteiset vaikutukset suomalaisen elinkeinoelämän kilpailukykyyn.

Tällä hallituskaudella on nostettu hallitusohjelman mukaisesti dieselveroa yhteensä 10% (vuonna 2012 5% ja 2014 5%). Vuonna 2014 dieselin ja ben-

siinin veroero on 17 senttiä/litra (bensinän vero 66,61 s/l; dieselin 49,31 s/l). Jos tätä eroa pienennetään nostamalla dieselin valmisteveroa kolmella sentillä, dieselin vero nousee 52,31 senttiin litralta (+6%).

Koska henkilöautojen osalta nousu kompensoitaisiin käyttövoimaveroa alentamalla, kohdistuisi veron korotus joukkoliikenteeseen ja tavaraliikenteeseen kustannuksia nostaen.

Kuorma-autoliikenteessä polttoaineiden osuus kokonaiskustannuksista vaihtelee kalustotyyppistä riippuen 15-24 prosenttia. Esitetty kolmen sentin korotus nostaisi siten kokonaiskustannuksia +1,5-2,4 prosenttia. Tämän korotuksen päälle tulisivat myös muut kustannustekijöiden nousut, millä olisi suora kielteinen vaikutus elinkeinoelämälle ja yritysten kilpailukyvyille.

Bussiliikenteessä esitetyn verokannan muutoksen vaikutus kokonaiskustannuksiin olisi +1,5 prosenttia. Korotus nostaisi lippujen hintoja tai lisäisi julkisen tuen tarvetta. Tämä heikentäisi joukkoliikenteen asemaa ja vaikuttaisi ympäristövaikutusten kannalta kielteisesti.

Taksien autoverohuojennuksen vaiheittainen poisto (LVM): Verohuojennus esitetään säilytettäväksi, koska tuella on suora kustannusvaikutus erityisryhmien kuljetuksiin sekä välillinen vaikutus Suomen autokannan uusiutumiseen.

Taksien ostovähennys on 9600 euroa/ajoneuvo ja 15000 euroa/esteetön tai koulukuljetuksissa käytettävä ajoneuvo. Uusia taksiautoja rekisteröidään 3000/vuosi. Verohuojennus esitetään säilytettäväksi, koska tuella on suora kustannusvaikutus kuljetusten saatavuuteen, erityisryhmien kuljetuksiin (niiden toimivuuteen ja hintoihin) sekä välillisesti vaikutus Suomen autokannan uusiutumiseen. Hintojen nousu vaikuttaa myös julkisen tuen kasvuun.

Valtiovarainministeriön kommentit

VM-huomiot LVM:n varaumiin

VM:n näkemyksen mukaan tuki kohdentuu säännellyillä markkinoilla toimiville yrityksille, jossa myös hintoja säännellään LVM:n toimesta. Siten autoveron alennus säännellylle toimialalle johtaa kahdenkertaiseen ja tehotomaan sääntelyyn. Autoveronalennuksen poistolla ei myöskään kilpailuvaikutuksia, kuten monilla muilla elinkeinoelämään kohdistuvien tukien poistolla.

Autoveronalennus ei vaikuta autokannan uusiutumiseen, koska joka tapauksessa taksi on työväline, joka pitää vaihtaa 2-3 vuoden välein suurien ajokilometrien johdosta. Ja jos vaikuttaa, niin veronalennuksen vaikutus on ympäristötavoitteen vastainen, sillä sen kautta ympäristöohjaus poistuu.

Ei vaikutusta palvelujen saatavuuteen, palvelun saa vain halvemmalla takilla. Erityisryhmien osalta ei kai saatavuusvaikutuksia, koska ostaja (kunnat) voi niitä ostaa edelleen ja maksaa palvelusta enemmän. Tarvittaessa huojennuksen säilyttämistä voisi harkita erityisryhmille. Tosin autoveron alennus on myös julkista tukea.

VM:n vaihtoehto B eli juustohöylä

Mikäli ympäristön kannalta haitallisten tukien vähentäminen VM:n esityksen mukaisesti osoittautuu vaikeaksi, on VM valmis esittämään tukien vähentämistä juustohöylällä. VM:n b-vaihtoehdossa alennettaisiin kaikkia ympäristöarastusta lisääviä tukia 30 prosenttia vaiheittain neljän vuoden aikana.

Ympäristön kannalta haitallisten tukien selvityksessä asuntolainojen korkovähennys arvioitiin ”keltaiseksi” tueksi. Jo tehtyjen päätösten myötä asunto-

lainojen korkojen vähennyskelpoisuus pienenee 100 prosentista vuonna 2011 70 prosenttiin vuonna 2015⁴. Lähtökohtaisesti ei ole mitään syytä, miksi muita ympäristöaristusta lisääviä tukia ei kohdeltaisi kuten asuntolainojen korkovähennystä.

Substanssiydin: Vähennetään kaikkia ”punaisia” tukia 30 % vaiheittain neljän vuoden aikana (2015-2018) eli yhteensä 800 milj. eurolla.

Ympäristön kannalta haitallisten tukien vähentäminen 800 miljoonalla eurolla pienentäisi kestävyysvajetta 0,4 prosenttiyksikön verran suhteessa bruttokansantuotteeseen, jos käyttäytymis- ja dynaamisia vaikutuksia ei ole ja verotulot kasvavat poistettujen verotukien verran.

⁴ Vuonna 2011 maksetuista, oman vakituisen asunnon hankkimiseen otetun asuntolainan koroista 100% oli vähennyskelpoista. Vuonna 2012 vähennyskelpoista oli 85 %, vuonna 2013 80 % ja vuonna 2014 75 %. Hallitus sopi elokuun 2013 budjettiriihessä, että vuoden 2015 alusta lähtien oman vakituisen asunnon hankkimiseen otetun asuntolainan koroista on 70 prosenttia vähennyskelpoista.