

Valtiovarainministeriölle

Asia/viite: **Kuulemispyyntö liikenteen verotuksesta, kirjeenne 2.4.2020**

Suomen Kaasuyhdistys kiittää mahdollisuudesta esittää näkemyksiä liikenteen verotuksesta.

Yleinen näkemys kokonaisuudesta (ilmastotavoitteet, liikenteen murros, verotus)

Suomen Kaasuyhdistys näkee, että liikenteen kunnianhimoisten päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen ei ole vain yhtä ratkaisua. Tarvitaan useita erilaisia toimia, joita ovat erityisesti päästöjä aiheuttavien liikennesuoritteiden vähentäminen, uuden teknologian kehittäminen ja hyödyntäminen sekä siirtyminen puhtaampien polttoaineiden - kuten bio- ja maakaasu - käyttöön. Kaikkiin näihin toimiin on tarjolla runsas joukko erilaisia keinoja, joista osaa voidaan vero-ohjauksella nopeuttaa ja edistää, tai huonosti toteutettuna hidastaa ja jopa estää.

Liikenteen verotukseen liittyy merkittäviä fiskaalisia tavoitteita, joiden turvaaminen on oma kysymyksensä liikenteen murroksessa, jota ilmastotavoitteet vauhdittavat.

Suomen Kaasuyhdistys peräänkuuluttaa kaikkien keinojen käyttämistä ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Vero-ohjauksella on iso rooli ja siksi sen tulee olla hyvin harkittua.

Näkemyksiä verokeinoista liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi

Nykyisen liikenteen verojärjestelmän päästöohjaus kohdistuu ajoneuvon hankintaan (*autovero*), sen liikennekäytössä pitämiseen (*ajoneuvovero*) sekä sen käyttöön (*polttoainevero*). Osana ajoneuvoveroa on lisäksi *käyttövoimavero* niille käyttövoimille, joista ei syystä tai toisesta peritä veromallin mukaista täyttä polttoaineveroa. Verotasoja määrittelevät suurelta osin hiilidioksidipäästöt, osin pakoputkesta tulevat päästöt (polttoainevero), ja osin erilaisten laskentamallien ja mittaustapojen perusteella määritellyt päästöarvot (autovero ja ajoneuvovero).

Autonvalmistajia koskevat EU-säädökset, teknologian kehittyminen ja erilaisten hybridimallien yleistyminen vähentävät uusien autojen keskimääräisiä päästöjä ja pienentävät siten autoveron määrää. Saavutetut päästövähennykset ovat joillakin ratkaisuilla osin vain laskennallisia, ja vahvasti riippuvaisia auton käyttötavasta. Todellisia päästövähennyksiä saavutettaisiin varmemmin nuorentamalla Suomen koko autokantaa.

Suomen Kaasuyhdistyksen mielestä Suomen autokantaa tulisi pyrkiä nuorentamaan vähentämällä auton hankinnan verottamista. Autoveroa tulisi pienentää kaikkien puhtaiden teknologioiden osalta kattavasti ja neutraalisti.

Ajoneuvoveron (liikennekäytössä pitämisen) osalta on perusteltua käyttää hiilidioksidipäästöihin perustuvaa laskentamallia. Myös tämä kannustaa vähäpäästöisemmän ajoneuvon hankintaan. Päästöarvojen laskenta tulisi kuitenkin toteuttaa niin, että se vastaa paremmin ja oikeudenmukaisemmin todellisia päästöjä. Esimerkiksi liikenteen polttoaineena käytettävästä kaasusta selvästi yli puolet on uusiutuvaa biokaasua, mikä pitäisi ottaa huomioon päästöarvoissa.

Biokaasun ja biometaanin hyödyntäminen vähentää liikenteen ilmasto- ja lähipäästöjä merkittävästi, kun sillä korvataan fossiilisia polttoaineita. Lisäksi biokaasun avulla voidaan välttää jätteiden käsittelyssä ja maataloudessa syntyviä metaanipäästöjä. Biometaanin hyödyntäminen liikennekäytössä vähentää siten kasvihuonekaasupäästöjä kahta reittiä.

Suomen Kaasuyhdistys esittää, että päästöjen mittaustapa muutetaan elinkaari pohjaiseksi ja kaasujoneuvojen päästöarvoihin sovelletaan biokaasun osuuden huomioon ottavaa hiilikorjauskerrointa (carbon correction factor, CCF).

Näkemyksiä auton käytöstä, polttoaineverosta ja verotulojen keräämisestä valtiolle

Liikenteen päästövähennystavoitteiden (päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta) toteuttaminen johtaa fossiilisten polttoaineiden käytön vähenemiseen ja veropohjan pientymiseen. Veropohjan laajentaminen esimerkiksi biometaanin ei ratkaise fiskaalisia tarpeita, ja polttoaineveron korottamisella lienee rajansa, kun tehtävissä ratkaisuisissa tulee ottaa huomioon myös sosiaalinen oikeudenmukaisuus ja alueellinen tasa-arvo.

Jos liikenteeltä kerätään jatkossakin nykytasoa vastaava määrä verotuloja, voisi asteittain käyttöönotettava kilometripohjainen vero olla ratkaisu tähän fiskaaliseen kysymykseen. Ainakin se olisi perusteltua siinä mielessä, että silloin kaikki tielläliikkuajat osallistuisivat tasapuolisesti liikenneinfran ylläpitämiseen ja liikenteen aiheuttamien haittojen (ilmastohaitat, lähipäästöt, ruuhkat, melu) korvaamiseen. Kilometripohjainen verotus voitaisiin toteuttaa ajallisesti ja paikallisesti porrastettuna niin, että se ohjaa näiden haittojen vähentämiseen.

Suomen Kaasuyhdistyksen mielestä uusiutuva kaasu (biokaasu ja biometaani) tulisi säilyttää verottomana mahdollisimman pitkään, jotta kaasun liikennekäytön hyvä kehitys ei pysähdy ja sen mahdollistamat päästövähennystavoitteet saavutetaan. Kilometripohjainen auton käytön verottaminen voisi olla selkein ratkaisu liikenteen verotuksen fiskaalisen pohjan turvaamiseen.

Suomen Kaasuyhdistys ry