

Sari Essayah kd ym.

Lakialoite laiksi autoverolain 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnalle

PERUSTELUT

Autoverolaissa 1994/1482, siten kuin se muutettiin lailla 1481/2015, vero määräytyy hiilidioksidipäästöjen määrän ja ajoneuvon painon mukaan. Maakaasua ja kotimaista liikennebiokaasua käyttövoimanaan käyttäviä ajoneuvoja verotetaan aivan kuin ne käyttäisivät 100 % fossiilista maakaasua. Kuitenkin monet kaasuautolla ajavat käyttävät käyttövoimana lähes yksinomaan kotimaista liikennebiokaasua. Maakaasun ja liikennebiokaasun osuudet kaasuautojen käyttövoimana ovat olleet vuonna 2014 noin 50 % ja 50 %.

On monia syitä suosia käyttövoimana liikennebiokaasua: se kilpailee ympäristöystävällisyydessä ja elinkaaren hiilidioksidipäästöissä tuulivoimasähköllä ladattujen sähköautojen kanssa, ja biokaasu on jopa tietyillä tavoilla tuotettuna sähköä käyttövoimana huomattavasti ilmastoystävällisempää. (Lähteet mm. KOM(2014)617 ja Ari Lampinen, CBG100 Suomi, tammikuu 2015). VTT:n tutkimuksen mukaan "taloudellisten vaikutusten perusteella investoiminen kotimaiseen drop-in polttoaineiden ja biokaasun tuotantoon olisi koko kansantalouden kannalta kustannustehokkain tapa vähentää liikenteen päästöjä." (Tutkimusraportti VTT-R-00752-15, Tieliikenteen 40 %:n hiilidioksidipäästöjen vähentäminen vuoteen 2030: Käyttövoimavaihtoehtot ja niiden kansantaloudelliset vaikutukset). Biokaasun tuotannossa yhdistyy energian tuotanto, ympäristöystävällinen jätehuolto ja ravinteiden kierrätys. Se on kotimaista, parantaa huoltovarmuutta ja tuo työllisyyttä maaseudulle.

Biokaasun tuotannon lisäämiseen on suuret mahdollisuudet. Gasum on arvioinut biokaasupotentiaaliksi 15 TWh, mikä on kolmannes Suomen maakaasun käytöstä (http://www.kaasuyhdistys.fi/sites/default/files/pdf/esitykset/20120524_paivat/Torri.pdf). Jyväskylän yliopisto on arvioinut biokaasupotentiaaliksi 24,3 TWh, josta teknistaloudelliseksi potentiaaliksi 9,3 TWh (https://jyx.jyu.fi/dspace/bitstream/handle/123456789/37062/T%C3%A4hti_Hanne_2010.pdf?sequence=12).

Sarjavalmistestien kaasuautojen saatavuus on parantunut merkittävästi. Suomessa kaasuautojen määrä on jäänyt kuitenkin alhaiseksi, alle 2 000 autoon, kun Ruotsissa on jo noin 50 000 kaasuautoa. Osaltaan kyse on siitä, että liikennebiokaasun tuotantoa ja tankkauspaikkoja ei vielä ole syntynyt Suomessa riittävän kattavasti. Liikennebiokaasun tuotannon lisäämistä Suomessa hidastaa muiden tekijöiden ohella se, että autoverossa hiilidioksidipäästöjen osalta biokaasun elinkaari-
päästöjen alhaisuutta ei oteta huomioon toisin kuin sähköautojen kohdalla. Sähköautoilla veron osuus on verotaulukon 1 pienin veron osuus.

Lakialoite LA 11/2016 vp

Liikennebiokaasun osuus kaasuautojen käyttövoimana on Suomessa noin 50 %. Biokaasun ympäristöystävällisyys käyttövoimana suhteessa sähköön tulee ottaa autoverolaissa huomioon siten, että verotaulukossa kaasuautojen verot kasvavat alimman sovellettavan veron määrästä vain 50 % siitä kasvun määrästä, joka kohdistuu muihin kuin dieselöljyä käyttövoimana käyttäviin ajoneuvoihin. Tällöin kaasuautojen autovero määräytyisi kaavalla: alin sovellettava veroprosentti + (taulukon mukaan sovellettava veroprosentti - alin sovellettava veroprosentti)/2.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että eduskunta hyväksyy seuraavan lakiehdotuksen:

Laki

autoverolain 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään autoverolain (1482/1994) 6 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1481/2015, uusi 4 momentti seuraavasti:

6 §

Jos 1 momentissa tarkoitetun ajoneuvon käyttövoima on pääosin biokaasu tai maakaasu ja muuta polttoainetta käytetään vain käynnistykseen ja varapolttoaineena, veron osuus on liitteen verotaulukon 1 mukainen pienin veron osuus lisättynä puolella siitä erotuksesta, joka syntyy, kun taulukon mukaan sovellettavasta veroprosentista vähennetään pienin veron osuus.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 ____.

Helsingissä 16.3.2016

Sari Essayah kd
Peter Östman kd
Sari Tanus kd
Päivi Räsänen kd
Antero Laukkanen kd
Hanna Halmeenpää vihr