

LAKIALOITE 139/2005 vp

Laki autoverolain 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnalle

Lakialoitteessa ehdotetaan muutettavaksi autoverolain 6 §:n 1 momenttia. Lakimuutoksen tarkoituksena on edistää erityisesti sellaisten ajoneuvojen käyttöön ottamista, jotka perinteisten polttoaineiden ohella pystyvät käyttämään myös biopolttoaineita.

Kasvihuonekaasujen aiheuttama ilmastomuutos on yksi vakavimmista globaaleista ympäristöuhista. Suomi on useimpien länsimaiden tavoin sitoutunut päästöjen vähentämiseen Kioton sopimuksessa. Valitettavasti Suomi on kuitenkin jäänyt Kioto-tavoitteestaan. Viimeisimmät tilastotiedot ovat vuodelta 2003, jolloin tavoitetaso ylittyi peräti 20 prosentilla. Ilmastomuutoksen aiheuttaman uhan torjumiseksi tarvitaan tulevaisuudessa vielä paljon tehokkaampia toimia kaikilla yhteiskunnan sektoreilla.

Merkittävä päästöjä tuottava sektori on liikenne. Liikenteen osuus Suomen kasvihuonekaasupäästöistä vuonna 2003 oli noin 16 prosenttia ja hiilidioksidipäästöistä 18 prosenttia. Tieliikenteen osuus koko liikenteen hiilidioksidipäästöistä oli vuonna 2002, jolta on saatavissa viimeisimmät valmiit laskelmat, 70 prosenttia ja henkilöautojen osuus siitä noin 59 prosenttia. Liikenteen kokonaispäästöt kasvavat, vaikka autojen ominaispäästöt ovat pienentyneet. Kasvuun ovat syynä henkilöautojen määrän lisääntyminen, autojen koon suureneminen ja yhteiskunnan autoistuminen. LIPASTO-laskentajärjestelmän ennusteen mukaan liikenteen hiilidioksidipäästöt ovat nykykehityksellä vuonna 2020 noin 9 prosenttia suuremmat kuin vuonna 1990.

Vaikka ensisijaisia keinoja liikenteen päästöjen pienentämiseksi ovatkin joukkoliikenteen kehittäminen ja yhdyskuntarakenteen suunniteltu autottomuutta suosivaksi, valtiovallan tulee myös edistää fossiilisille polttoaineille vaihtoehtoisen teknologian yleistymistä liikenteessä. Suomessa olisi erityisen hyvät mahdollisuudet lisätä biopohjaisten polttoaineiden käyttämistä liikenteessä, koska maastamme löytyy EU-maista eniten biomassaresursseja asukasta kohden.

Biopolttoaineiden osuuden kasvattamista edellyttää esimerkiksi liikenteen biopolttoaineiden ja muiden uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämistä koskeva EU-direktiivi. Direktiivin mukaan vaihtoehtoisten polttoaineiden osuuden olisi oltava vähintään 2 prosenttia vuoden 2005 loppuun mennessä ja 5,75 prosenttia vuoden 2010 loppuun mennessä. Todellisuudessa vaihtoehtoisten polttoaineiden osuus tulee Suomessa jäämään tämän vuoden loppuun mennessä alle 0,1 prosentin.

Tavoitetta kasvattaa biopolttoaineiden osuutta liikenteessä puoltavat kasvihuonekaasupäästöjen vähenemisen ohella myös muiden päästöjen pieneminen, työllisyyden lisääntyminen, uuden yritystoiminnan sekä tutkimus- ja kehitystoiminnan edellytysten paraneminen. Viimeaikaisten raakaöljyn rajujen hintavaihteluiden valossa mahdollisuus pienentää kotimaisilla biopolttoaineilla riippuvuutta tuontipolttoaineista on merkittävä etu. Lisäksi Suomen on syytä varautua mahdollisesti piankin koittavaan öljynporaushuippuun, jonka jälkeen öljyn hinta lähtee pysyvästi nousuun.

Taloudellisesti ja teknisesti toimiva keino edistää biopolttoaineiden liikennekäyttöä ovat FFV-tekniikka (flexible fuel vehicle) tai Bi-Fuel (kaksoispolttoainejärjestelmä) -tekniikkaa tai niitä molempia yhdistävät autot.

FFV-autoissa on tavanomainen polttoainejärjestelmä, ja ne pystyvät käyttämään myös normaalia bensiiniä tai dieseliä. Eroina pelkästään bensiinillä tai dieselillä käyviin autoihin ovat paremmat materiaalit polttoainetankissa, tiivisteissä ja letkuissa. FFV-autojen valmistus maksaa 0—200 euroa enemmän kuin tavanomaisten bensiini- tai dieselmallien. FFV-malleja valmistavat useat autotehtaat. Sarjavalmisteiset FFV-bensiiniajoneuvot ovat olleet markkinoilla jo yli 20 vuotta. Ruotsissa niitä oli vuoden 2004 lopussa käytössä yli 13 000 kappaletta. FFV-dieselajoneuvoja ei ole erikseen markkinoilla olevissa mallimerkinnöissä eroteltu, mutta käytännössä kaikki dieselautot pystyvät hyödyntämään vähintään 20 prosenttia biodieseliä ja monet 100-prosenttista biodieseliä. Erot johtuvat samoista syistä kuin FFV-bensiiniautoissa, eli materiaali- valinnoista polttoainetankissa, tiivisteissä ja letkuissa.

Sarjavalmisteiset Bi-Fuel-ajoneuvot ovat olleet markkinoilla 10 vuotta. Ruotsissa Bi-Fuel-ajoneuvoja oli vuoden 2004 lopussa käytössä 4 500, kun taas Suomessa niitä oli liikenteessä yksi. Suurin osa uusista Bi-Fuel-ajoneuvoista on suunniteltu käyttämään bensiiniä ja metaania, joista metaani voi olla biokaasu- tai maakaasuperäistä. Bi-Fuel-auton bensiinijärjestelmä voidaan tehdä myös 85-prosenttiselle etanolille tai metanolille sopivaksi.

Lakiehdotuksessa verohelpotusta esitetään FFV-autoille, jotka pystyvät käyttämään bensiiniä tai sekoitusta, jossa on 15 prosenttia bensiiniä ja 85 prosenttia etanolia tai metanolia tai näiden seosta. FFV-dieselautojen on pystyttävä käyttämään 100-prosenttista biodieseliä, mineraalidieseliä tai mitä tahansa näiden seosta. FFV-auton verohelpotus bensiiniautoon nähden on 1 000 euroa. Verohelpotuksen saadakseen Bi-Fuel-autojen on pystyttävä käyttämään sekä bensiiniä että kaasumaista polttoainetta: joko metaania, vetyä tai niiden seosta. Lakiehdotuksessa verohelpotuksen saa myös pelkällä biopolttoaineella, maakaasulla tai sähköllä toimiva auto sekä hybridauto. Muiden vaihtoehtoisia polttoaineita ja voimanlähteitä käyttämään pystyvien kuin FFV-autojen verohelpotus on bensiiniautoon nähden 3 000 euroa.

Lakiesityksen mukaisella muutoksella lainsäädännössä kannustettaisiin kuluttajia hankkimaan biopolttoaineilla käyviä ajoneuvoja, joita he pystyvät käyttämään tavanomaisilla polttoaineilla niin kauan, kunnes maahamme on saatu kattava biopolttoaineiden jakelu. Valmiin polttoaineen ostajakunnan olemassaolo tekisi polttoaineen jakelijoille houkuttelevammaksi investoida biopolttoaineiden jakelujärjestelmän kehittämiseen. Jakelujärjestelmän kehittäminen edellyttää polttoainejoustavan ajoneuvokannan kasvun ohella tarkistuksia muualla lainsäädännössä, erityisesti polttoaineverotuksen osalta.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että eduskunta hyväksyy seuraavan lakiehdotuksen:

Laki

autoverolain 6 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun autoverolain (1482/1994) 6 §:n 1 momentin 1 kohta, sellaisena kuin se on laissa 266/2003, seuraavasti:

6 §

Uutena tai vuoden 2002 jälkeen valmistetun
käytettynä verotettavan

1) henkilöauton ja muun 10 a §:n 1 momentissa tarkoitetun auton vero on 28 prosenttia auton verotusarvosta vähennettynä 650 eurolla, jos ajoneuvo on muulla käyttövoimalla kuin dieselöljyllä käytettävä, 28 prosenttia vähennettynä 450 eurolla, jos ajoneuvon käyttövoimana on dieselöljy, tai 28 prosenttia auton verotusarvosta vähennettynä 1 650 eurolla, jos muulla käyttövoimalla kuin dieselöljyllä käytettävä ajoneuvo pystyy käyttämään vähintään 85 prosentin osuudella biopolttoaineita tai muita vaihtoehtoi-

sia polttoaineita tai dieselöljyllä käytettävä ajoneuvo pystyy käyttämään 100-prosenttista biopolttoainetta, 28 prosenttia auton verotusarvosta vähennettynä 3 650 eurolla, jos ajoneuvo pystyy käyttämään kaasumaista polttoainetta, tai kaksoispolttoainejärjestelmällä varustettu ajoneuvo pystyy käyttämään sekä bensiiniä että kaasumaista polttoainetta tai ajoneuvo pystyy käyttämään voimanlähteenään sähkömoottoria;

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammi-
kuuta 2006.

Helsingissä 28 päivänä lokakuuta 2005

Merikukka Forsius /vihr
Irina Krohn /vihr
Tuija Brax /vihr
Kirsi Ojansuu /vihr
Tarja Cronberg /vihr

Jyrki Kasvi /vihr
Rosa Meriläinen /vihr
Oras Tynkkynen /vihr
Osmo Soininvaara /vihr