

Lausunto luonnokseen hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi vuoden 2022 tuloveroasteikosta sekä tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta (VM006:00/2021)

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry haluaa antaa lausunnon koskien valtiovarainministeriön ehdotusta muuttaa lakia tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta.

Lakiehdotuksen pykälässä 64 a (*Liikenteen työsuhde-etujen väliaikaiset veronhuojennukset vuosina 2021–2025*) esitetään työsuhdeauton verotusarvoa alennettavaksi 85 eurolla kuukaudessa niiden autojen kohdalla, joiden autoverolain 10 §:n 1 momentissa tarkoitettu hiilidioksidipäästö on vähintään 1 ja enintään 100 grammaa kilometriä kohden. Kyse olisi määräaikaisesta verotuesta vuosille 2022–2025.

Esitämme, että pykälää 64 a korjataan siten, että työsuhdeveroedun piiriin saataisiin kaikki uudet henkilökaasuajoneuvot.

Perusteluina esitämme:

- Suomen Biokierto ja Biokaasu ry:n arvion mukaan ehdotetun raja-arvon alle pääsee ainoastaan muutama pieni kaasuajoneuvomalli. Tämä tarkoittaa, että käytännössä biokaasua ei valita käyttövoimavaihtoehtoksi 2022 alkaen työsuhdeautoissa, vaan valinta kohdistuu ensisijaisesti plug-in hybrideihin myös tilanteissa, joissa ajoprofiili vaatii runsasta bensiinin käyttöä. Kaasuajoneuvojen työsuhdeveroedusta on sovittu hallituksen puoliväliriihessä, vuoden 2020 budjettineuvotteluissa ja asiasta on mainittu myös Fossiilittoman liikenteen tiekartassa.
- Suurin osa henkilökaasuautoilijoista valitsee biokaasun maakaasun sijaan, ja Suomessa noin 60 prosenttia käytetystä paineistetusta liikennekaasusta on biokaasua. Osa yritysasiakkaita on tehnyt valinnan käyttäen 100% biokaasua työsuhdeautoissaan.
- Kaasuajoneuvojen poikkeuskohtelu ei ole vastaan teknologianeutraalisuusperiaatteita, sillä kaasuajoneuvot eivät teknologisilta ominaisuuksiltaan ole täysin rinnastettavissa sähköhybrideihin tai uusiutuvia polttoaineita käyttäviin perinteisiin polttomoottoriautoihin. Uudet kaasuajoneuvot kulkevat käytännössä yksinomaan liikennekaasulla, sillä niiden varabensatankki on ainoastaan 15 litraa ja liikennekaasun hinta on huomattavasti alhaisempi kuin bensiinin.
- Arviomme mukaan kaasuajoneuvojen poikkeuskohtelu ei vääristä markkinoita, sillä hyvästä kasvusta huolimatta kaasuautojen osuus autokannasta ei ole merkittävä. Vaikka lukumäärä ei ole suuri, niin asia on aluetaloudellisesti hyvinkin tärkeä. Mikkeli, Lappeenranta, Nokia, Vaasa, Jyväskylä ja Oulu ovat hyviä esimerkkejä alueellisista biokaasukaupungeista, joissa kaasuautoissa hyödynnetään valtaosin paikallisista jätteistä tuotettua biokaasua.

- Biokaasu on aidosti vähäpäästöinen, jopa päästöneegatiivinen polttoaine. Verotuksen taustalla oleva WLTP-päästömittaus huomioi ainoastaan ajonaikaiset päästöt. Se ei huomio ajoneuvojen todellisia päästöjä, jotka koostuvat ajonaikaisten päästöjen lisäksi myös polttoaineen valmistuksen sekä ajoneuvojen valmistuksen ja kierrätyksen päästöistä. Pakoputken päästä arvioitavat päästöt ovat sähköajoneuvojen kannalta hyvä tarkastelutapa, mutta uusiutuvien polttoaineiden osalta tarkastelu ei toimi. Ajoneuvojen elinkaaren aikaisia päästöjä tarkastellessa biokaasu on vähintään yhtä vähäpäästöinen kuin täyssähköajoneuvot; eläinten lannasta tehty biokaasu on omaa luokkaansa, sillä sen kokonaispäästöt voivat olla jopa negatiiviset (hiilinegatiiviset).

Lisätietoja:

Anna Virolainen-Hynä, toiminnanjohtaja, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry: 0400-987 805,
anna.virolainen-hynna@biokierto.fi