Asiantuntijalausunto hallituksen esitykseen eduskunnalle laeiksi vuoden 2022 tuloveroasteikosta, tuloverolain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä eräiden muiden verolakien muuttamisesta HE 142/2021 VP

Haluamme tuoda tietoonne huolemme siitä, että kaasuajoneuvot uhkaavat jäädä pois vähäpäästöisten ajoneuvojen työsuhdeautojen veroedun piiristä, vaikka asiasta on sovittu vuoden 2021 budjettiriihessä, kevään hallituksen puoliväliriihessä ja vuoden 2020 syksyn budjettineuvotteluissa ja asiasta on maininta myös Fossiilittoman liikenteen tiekartassa.

Lakiehdotuksen 64 a §:n mukaan verohelpotus annettaisiin ainoastaan 100g/km alle meneville ajoneuvoille. Kaasuautoilijat ry:n arvion mukaan ehdotetun raja-arvon alle pääsee ainoastaan muutama pieni kaasuajoneuvomalli. Tämä tarkoittaa, että käytännössä biokaasua ei valita käyttövoimavaihtoehdoksi 2022 alkaen työsuhdeautoissa, vaan valinta kohdistuu ensisijaisesti plug-in hybrideihin myös tilanteissa, joissa ajoprofiili vaatii runsasta bensan käyttöä.

Tilanteen korjaamiseksi esitämme muutosta lakiehdotuksen 64 a §:ään, että kaikki uudet kaasuajoneuvot saataisiin työsuhdeveroedun piiriin vuosina 2022-2025.

Perusteluina esitämme:

- ”Kevään 2020 budjettineuvotteluissa sovittiin myös, että työsuhdeautojen verotuksen uudistamista jatko valmistellaan myös vuosina 2020-2021. Uudistuksella pyrittäisiin siihen, että verotus ohjaisi valitsemaan työsuhdeautoksi joko täyssähköauton tai vähäpäästöisen auton kuten esimerkiksi kaasuauton tai ladattavan hybridin. Tavoitteena on, että lähivuosina työsuhdeautokäytöstä vapautuisi markkinoille merkittävä määrä kohtuuhintaisia, vähän käytettyjä vähäpäästöisiä ajoneuvoja. Lisäksi tulisi huomioida liikkumispalvelujen nykyistä̈ tasapuolisempi kohtelu työsuhde-etujen piirissä. ” (Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä, 5/2021)
- Suurin osa henkilökaasuautoilijoista valitsee biokaasun maakaasun sijaan, ja Suomessa noin 60 prosenttia käytetystä paineistetusta liikennekaasusta on biokaasua. Osa yritysasiakkaista on tehnyt valinnan käyttää 100% biokaasua työsuhdeautoissaan.
- Kaasuajoneuvojen poikkeuskohtelu ei ole vastaan teknologianeutraalisuusperiaatteita, sillä kaasuajoneuvot eivät teknologisilta ominaisuuksiltaan ole täysin rinnastettavissa sähköhybrideihin tai uusiutuvia nestemäisiä polttoaineita käyttäviin perinteisiin polttomoottoriautoihin. Uudet kaasuajoneuvot kulkevat käytännössä yksinomaan liikennekaasulla, sillä niiden varabensatankki on ainoastaan 7-9 litraa. Teknisen eroavaisuuksien

vuoksi Helsingin kaupungilla on erilaiset vaatimukset erityyppisille ajoneuvoille: https://www.hel.fi/helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/pysakointi/vahapaastoisten_alennus

- 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 päästönegatiivinen 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:

Jani Hautaluoma, Puheenjohtaja, Kaasuautoilijat ry

040-4860307

info@kaasuautoilijat.fi