

## TOIMENPIDEALOITE 80/2010 vp

### Biokaasukäyttöisten ajoneuvojen ja työkoneiden vapauttaminen käyttövoimaverosta

#### *Eduskunnalle*

Bio- ja maakaasukäyttöisiltä ajoneuvoilta poistettiin käyttövoimaveron vuonna 2004. Valtiovarainministeriö esittää kuitenkin, että kaasuautoille asetettaisiin käyttövoimaveron jälleen vuonna 2011. Suomessa on kaasukäyttöisiä ajoneuvoja nykyään alle 900, joten käyttövoimaveron asettaminen ei ole perusteltavissa valtion verokertymän kattamisella. Lisäksi tämä esitys on suoraan ristiriidassa hallituksen asettaman tavoitteen kanssa saavuttaa Suomessa päästötön energiatalous vuoteen 2050 mennessä, jonka yhtenä osana on vihreän energiateollisuuden kasvattaminen Suomen uudeksi merkittäväksi vientituotteeksi.

Biokaasu on puhtain nykyisiin auton moottoreihin soveltuva biopolttoaine. Kaasuautot ovat lähes poikkeuksetta bensiiniautoja, joihin on joko tehtäällä tai jälkiasennuksena lisätty ympäristöä säästävä bio- ja maakaasun käyttöön soveltuva polttoainejärjestelmä. Bensiiniautosta ei tarvitse maksaa käyttövoimaveron, mutta sama auto kaasukäyttöisenä valtiovarainministeriön esityksen toteutuessa veisi auton käyttövoimaveron piiriin. Käyttövoimaveron psykologinen vaikutus kuluttajaan ja sitä kautta kaasuautomarkkinoiden hiipumiseen on huomattava. Käyttövoimaveron estää kotimaisen, puhtaan ja ekologisen energian käytön.

Kaasuautomarkkinoiden hiipuminen tuhoaisi myös pohjan sen työllistävältä vaikutukselta biokaasuteknologiassa ja biokaasun jakeluverkossa. Paikallisena, usein jäteresursseja hyödynnettävänä polttoaineena liikennebiokaasu luo yleistyessään Suomeen teknologiaosaamista ja sen

myötä työllisyyttä. Esimerkkeinä jo nyt nähtävillä olevasta liikennebiokaasualan yritystoiminnasta ovat Metener Oy:n patentoima liikennebiokaasun jalostusteknologia, Valtran esittelemä maailman ensimmäisiin lukeutuva Dual-Fuel-biokaasutraktori, kaasulaitteistoja autoihin asentavat suomalaiset yritykset sekä lukuisat biokaasulaitosten operoijat, suunnittelu- ja konsulttiyritykset ja kaasun jakeluyritykset. Ilman kaasuajoneuvokannan lisääntymistä teknologiaosaaminen tyrehtyy kuitenkin koko tuotantoketjun laajuudelta.

Kaasuautomarkkinoiden hiipuminen tuhoaisi samalla biokaasujakeluverkon laajentumisen. Tämä on hyvässä vauhdissa, mutta kuitenkin vielä pahasti keskeneräinen. Samoin pitää huomata, että biokaasun sekoittamiseen fossiilisen polttoaineen joukkoon ei kaikilla toimijoilla ole mahdollisuutta. Biokaasun jakeluyrittäjällä ei näin ollen ole fossiilisen polttoaineen myynnin tuomaa perustuloa liiketoiminnalleen. Täten alalla tarvitaan jakeluverkon ja liikennekaasumarkkinoiden kasvun ajan ennemminkin kannustimia kuin kehitystä hidastavia ohjauskeinoja.

Tärkeätä asiassa on se, että biokaasutekniikan yleistymisen riippuu paljolti verotuksesta ja päästönormeista, jotka ovat lainsäädännöllä ratkaistavia asioita. Ajoneuvoteollisuus kehittää parhaat mahdolliset ratkaisut näiden lakien ja määräysten puitteissa. Liikennebiokaasu on biodieselin ohella avainasemassa, kun lisätään uusiutuvan energian käyttöä traktoreissa ja maataloustyökoneissa. Valtran Dual-Fuel-biokaasu-

tekniikka yhdistää dieselmoottorin korkean hyötysuhteen ja biokaasun ekologiset edut. Dual-Fuel-tekniikassa dieselpolttoainetta käytetään vain sytytykseen ja varapolttoaineena. Näin jopa 85 prosenttia traktorin energiantarpeesta voidaan saada biokaasusta. Uusiutuvan energian osuutta voidaan edelleen nostaa korvaamalla perinteinen dieselöljy biodieselillä. Standardin mukaisen biodieselin käyttö Valtran nykyisissä ja vanhoissa traktoreissa onnistuu ilman teknisiä muutoksia.

Biokaasun käytön lisäämisen kannalta ratkaisuvia ovat veroratkaisut, päästönormit ja jakeluverkon laajuus. Kaasukäyttöisille ajoneuvoille ei tule asettaa käyttövoimaveroa. Biokaasutekniikkaan tulisi myös soveltaa siirtymäkauden ajan lievempiä päästönormeja kuin muille ajoneuvoille. Näin voitaisiin käyttää hyvällä hyötysuhteella toimivia moottoreita ja edistää uusiutuvan ener-

gian käyttöä, mikä kompensoisi pakokaasujen suuremmat pitoisuudet. Kansallisten määräysten ohella Suomen tulisi edistää samankaltaisia ratkaisuja koko EU:n alueella, sillä niin ajoneuvo-teollisuus, polttoaineteollisuus, kilpailutilanne kuin myös ympäristön tilan parantaminen vaativat samankaltaisia ratkaisuja koko EU:n alueella.

Täten kaasukäyttöisille ajoneuvoille ei tule asettaa käyttövoimaveroa, jotta hallituksen asettamat tavoitteet tulevat saavutetuiksi ja näiden tavoitteiden mukaisesti biokaasuteknologialle annetaan mahdollisuus kehittyä osaksi Suomen vihreää vientiteollisuutta.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

*että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin biokaasukäyttöisten ajoneuvojen, traktoreiden ja muiden työkoneneiden vapauttamiseksi käyttövoimaverosta.*

Helsingissä 22 päivänä lokakuuta 2010

Lauri Oinonen /kesk