

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 188/2022 vp

Vastaus kirjalliseen kysymykseen ilmastoystävällisen kotimaisen RE85-polttoaineen tuesta ja sen hyödyntämisestä huoltovarmuudessa

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Mia Laiho /kok näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KKV 188/2022 vp:

Miksi RE85-etanolille muutoskatsastetun auton ajoneuvoveroon ei saa tukea, kuten sähköautolle saa, vaikka polttoainepäästöt putoavat sitä käytettäessä 80 %,

miksi hallitus ei suosi verotuksellisesti polttoainetta, joka on käytännössä täysin kotimaista ja joka lisää kotimaisia työpaikkoja eikä ole riippuvaista ulkomaisesta öljystä,

miksi hallitus ei yritä lisätä RE85-etanolin käyttöä tuen ja verotuksellisin keinoin Suomen huoltovarmuuden parantamiseksi polttoaineiden osalta ja

miksi hallitus ei tue RE85-muutoskatsastuksia vastaavalla tavalla kuin sähköautoja ja mahdollista vähäpäästöistä liikkumista myös keski- ja alempituloisille?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Suomessa polttoaineita verotetaan ympäristöperusteisen, objektiivisen ja tekniikkaneutraalin energiaveromallin pohjalta, jossa kunkin polttoainekomponentin vero määräytyy sen energiasällön ja elinkaarenaikaisten hiilidioksidipäästöjen mukaan. Lisäksi polttoaineista kannetaan huoltovarmuusmaksua. Nykyinen energiaveromalli otettiin käyttöön vuonna 2011.

Liikenteen nestemäisten polttoaineiden verotasoista säädetään nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetussa laissa (1472/1994). Biopolttoaineille ei ole säädetty varsinaisia alennettuja verokantoja, mutta veromallimme mukaisesti nestemäisten, esimerkiksi moottoribensiiniä korvaavien biopolttoaineiden litraperusteiset verotasot ovat kuitenkin merkittävästi matalampia kuin fossiilisen bensiinin. Esimerkiksi kestävän bioetanolin hiilidioksidivero on puolitetty ja, jos se on valmistettu ruokaketjun ulkopuolisista raaka-aineista, hiilidioksidiveroa ei kanneta lainkaan.

EU:n lainsäädäntö ei salli biopolttoaineiden käytön edistämistä samanaikaisesti sekä verotuen että jakeluvuoroituksen avulla. Suomen energiaveromallin mukainen verorakenne on kuitenkin EU-ta-

solla ainutlaatuinen eikä siihen ole katsottu sisältyvän valtiontukea, vaan erot polttoainekomponenttien litrakohtaisessa verotuksessa ovat seurausta energiaveromallimme rakenteesta. Tämä on mahdollistanut biopolttoaineiden jakeluvuoitteiden käytön biopolttoaineiden edistämiskeinona Suomessa ilman, että fossiilisia polttoaineita korvaavia biopolttoaineita tarvitsisi verottaa fossiilisten polttoaineiden verotasoilla, mikä olisi erityisen epäedullista bioetanolille sen moottoribensiiniä huomattavasti alhaisemman energiasisällön vuoksi.

Biopolttoaineiden jakeluvuoitteesta säädetään biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetussa laissa (446/2007). Jakeluvuoitteiden mukaisesti polttoaineiden jakelijoiden on toimitettava vuosittain kulutukseen liikennepolttoaineeksi tietty osuus biopolttoainetta. Biopolttoaineiden jakeluvuoitteiden täyttämättä jättämisestä aiheutuva korkea seuraamusmaksu muodostaa merkittävän kannustimen biopolttoaineiden jakeluun ja biopolttoaineiden korkeista markkinahinnoista johtuen jakeluvuoite käytännössä myös määrittää biopolttoaineiden osuuden polttoaineiden kokonaiskulutuksesta. Näin ollen jakeluvuoite kannustaa polttoaineiden jakelijoita hinnoittelemaan korkeaseosetanolin (RE85) kilpailukykyisesti, jos kestävyyskriteerit täyttävä bioetanol on jakelijalle edullisin tapa täyttää biopolttoaineen jakeluvuoite.

Ajoneuvoverotuksesta säädetään ajoneuvoverolaissa (1281/2003). Henkilöauton ajoneuvovero koostuu perusverosta sekä mahdollisesta käyttövoimaverosta. Perusvero määräytyy ensisijaisesti valmistajan ilmoittaman hiilidioksidipäästön mukaan. Jos tällaista päästötietoa ei ole saatavilla, määräytyy perusvero auton kokonaismassan perusteella. Bensiiniä tai sitä korvaavia polttoaineita kuten bioetanolia käyttävästä henkilöautosta kannetaan ainoastaan perusvero. Käyttövoimaveroa kannetaan perusveron lisäksi sellaisista henkilöautoista, joissa käytetään muuta käyttövoimaa tai polttoainetta kuin bensiiniä. Käyttövoimaveron tarkoituksena on varmistaa, että myös näiden osalta täytettäisiin energiaveromallin luonteen mukainen ja EU:n valtiontukisääntelyn edellyttämä liikenteen käyttövoimien objektiivinen ja neutraali verotus.

Etanolikonversiolla ei ole merkitystä bensiinikäyttöisen henkilöauton ajoneuvoverotukseen, sillä ajoneuvoveron perusteena oleva valmistajan ilmoittama mitattu hiilidioksidipäästö ei konversion myötä muutu. Lisäksi on huomattava, että siitä riippumatta käyttääkö bensiiniauto polttoaineena fossiilista moottoribensiiniä vai etanolia, auton mitatut hiilidioksidipäästöt ovat lähes yhtä suuret. Bioetanolin käytön varsinainen päästöhyöty tulee siitä, että sen elinkaaripäästöt ovat fossiilista polttoainetta pienemmät. Kuten edellä on selostettu, polttoaineen elinkaaripäästöt otetaan huomioon polttoaineen hiilidioksidiverossa ja siten veroetu kohdentuu oikein joka litralta vähäpäästöisempää polttoainetta tosiasiallisesti käyttävälle autoilijalle.

Vanhan bensiinikäyttöisen henkilöauton muuttamista etanolikäyttöiseksi tuetaan rahallisella tuella. Muuntotuesta säädetään vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuttamisen määräaikaista tukemisesta annetussa laissa (1289/2021). Muuntotukien avulla voidaan helpottaa myös sellaisten ihmisten ja kotitalouksien siirtymistä pois fossiilisista polttoaineista, joilla ei muutoin olisi mahdollisuutta tai

halua hankkia uutta vaihtoehtoista polttoainetta käyttävää autoa. Alun perin muuntotuki otettiin käyttöön vuonna 2018.

Tällä hetkellä muuntotuen määrä on 200 euroa, kun bensiinikäyttöinen henkilöauto muutetaan etanolikäyttöiseksi. Muuntotuki voidaan myöntää vain yhden kerran samasta henkilöautosta. Yhtenä muuntotuen myöntämisen ehtona on, että valtion talousarviossa muuntotuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Etanolikonversion tekeminen maksaa keskimäärin noin 500–600 euroa sisältäen sekä laitteen että työn kustannukset. 200 euron suuruisella muuntotuella etanolikonversion kustannuksista voi siten kattaa noin 30–40 prosenttia. Vertailun vuoksi todettakoon, että sähköautojen hankintatuki on 2 000 euroa, eli esimerkiksi 40 000 euron hintaisen täyssähköauton hankinnasta hankintatuen osuus on noin 5 prosenttia.

Varautumisen ministerityöryhmä linjasi 7.4.2022 vihreän siirtymän kokonaispaketista vuosille 2022–2023. Osana tätä pakettia osoitettiin rahoitusta fossiilittoman liikenteen tiekartan toimiin. Täyssähköautojen hankintatukeen varattaisiin lisärahoitusta yhteensä 13 miljoonaa euroa. Summaan sisältyisi myös muuntotukien rahoitus. Lisäyksistä on tarkoitus päättää osana vuoden 2022 toista lisätalousarviota. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) ottaa hakemuksia, jotka täyttävät hakemisen edellytykset jonoon ja ratkaisee ne, kun määräraha on käytettävissä.

Lisäksi biopolttoaineiden kehittämistä ja tuotantoa edistetään Suomessa monipuolisesti energiaturvaki järjestelmän avulla.

Kokonaisuutena arvioiden Suomessa on käytössä toimiva ja laaja-alainen eri tahoille ja eri taloudellisessa tilanteessa oleville autoilijoille vaikuttava ohjaus- ja kannustinjärjestelmä vaihtoehtoisten polttoaineiden ja ajoneuvojen käytön lisäämiseksi.

Helsingissä 3.5.2022

Valtiovarainministeri Annika Saarikko