

Arja Juvonen ps

Kirjallinen kysymys sähkökäyttöisten autojen käyttövoimaverotuksen kohtuullistamisesta ja käyttövoimaveron poistamisesta diesel- ja kaasuautoilta

Eduskunnan puhemiehelle

Käyttövoimaveron ajoneuvoverolain perusteella perittävän ajoneuvoveron osa, jota peritään muilta kuin bensiiniä polttoaineena käyttäviltä henkilöautoilta. Käyttövoimaveron kerätään metaania eli kaasua, kaasuöljyä eli dieseliä, sähköä tai vetyä käyttäviltä henkilöautoilta. Kyseistä veroa kerätään myös hybridi-ajoneuvoilta, jotka käyttävät bensiinin tai dieselin lisäksi jotain em. polttoaineista. Henkilöauton käyttövoimaveron polttoainetyypeittäin on auton alkavaa sataa kiloa kohden päivältä seuraava: diesel 5,5 senttiä, dieselsähkö 4,9 senttiä, kaasu 3,1 senttiä, sähkö 1,5 senttiä, ja bensiinisähkö 0,5 senttiä. Diesel-kaasuhybridin verotetaan, kuten yksinomaan dieseliä käyttävää henkilöautoa.

Trafin mukaan nolla- ja vähäpäästöisiä uusia teknologioita ovat täyssähköautot, ladattavat hybridit, kaasuauto ja polttokennoautot. Sähköisen latausdieselhybridin hankintahinta on korkeampi kuin samanmallisen dieselauton. Vastaavasti hybridi- ja sähkömoottorien ja akustojen takia. Esimerkiksi eräällä automerkillä ladattava dieselhybridi on 160–300 kg painavampi. Ladattavassa dieselhybridissä on keskimäärin noin 40 euroa/vuosi kalliimpi käyttövoimaveron kuin pelkällä polttomoottorilla kulkevalla autolla.

Kaasubensiinihybrideissä tai kaasuautoissa nykyisessä markkinatilanteessa käytetään polttoaineena pääosin biokaasua, koska maakaasun hinta on ollut biokaasua korkeampi jo pitkään. Siitä huolimatta ympäristöystävällistä polttoainetta käyttävän vähäpäästöisen auton käytöstä täytyy maksaa käyttövoimaveron.

Alempi polttoaineverokanta on ollut perusteena dieselkäyttöisten autojen käyttövoimaverolle. Huolimatta lievemmästä verokohtelusta dieselpolttoaine on ollut jo pitkään lähes yhtä kallista tai kalliimpaa kuin bensiini. Jo helmikuussa dieselin hinta uhkaa kohota entisestään Venäjän öljytuotteiden tuontikiellon tullessa voimaan EU-alueella.

Dieselmootorin hyötäteho on suurempi kuin bensiinimootorilla, ja se kuluttaa vastaavan kokoista bensiinimootoria vähemmän energiaa. Dieselmootorin hiilidioksidipäästöt ovat 15–20 prosenttia vastaavankokoista bensiiniautoa alemmat. Kun uusiutuvaa dieseliä valmistetaan yhä yleisemmin jäte- ja tärhää- ja tärhää-aineista, kasvihuonekaasujen vähenemä fossiilisiin polttoaineisiin verrattuna voi olla jopa 90 prosenttia.

Kirjallinen kysymys KK 686/2022 vp

Viitataan myös tekemääni lakialoitteeseen (LA 42/2012 vp), joka koskee sähköautojen verotusta. Autoveron poistamisen lisäksi ehdotin sähköauton käyttövoimaveron laskemista 1,5 sentistä 0,5 senttiin sähköautojen yleistymisen edistämiseksi.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Mihin toimenpiteisiin hallitus aikoo ryhtyä sähkökäyttöisten autojen käyttövoimaverotuksen kohtuullistamiseksi ja käyttövoimaveron poistamiseksi diesel- ja kaasuautoilta?

Helsingissä 18.1.2023

Arja Juvonen ps