

Toimenpideoite TPA 10/2015 vp

Krista Mikkonen vihr ym.

Toimenpideoite biopolttoaineiden ja sähkön käytön edistämiseksi liikenteessä

Eduskunnalle

Suomen 3,7 miljoonaa autoa saavat nykyisin käyttövoimansa lähes yksinomaan fossiilisesta öljystä. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2013 olivat noin 13 miljoonaa tonnia, mikä tarkoittaa noin viidennestä Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä. Nestemäisten biopolttoaineiden osuus tieliikenteen polttoaineista oli vuonna 2014 vain noin 6 %. Sähköautoja liikenteessä on reilu tuhat. Ei ole yhdentekevää, millä polttoaineella autot kulkevat. Autojen muuntaminen kulkemaan biopolttoaineilla ja sähköllä parantaa työllisyyttä sekä helpottaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Hallitusohjelmassa on asetettu tavoitteeksi, että Suomi on saavuttanut 2020-ilmastotavoitteet jo tämän vaalikauden aikana. Suurimmat mahdollisuudet saavutetaan hallitusohjelman mukaan nestemäisten biopolttoaineiden ja biokaasun tuotannon ja teknologian kasvattamisessa. Kehittyneiden uusiutuvien liikennepolttoaineiden käyttöä on tarkoitus edistää ja nostaa liikenteen uusiutuvien polttoaineiden osuus vuoteen 2030 mennessä 40 prosenttiin.

VTT:n ja VATT:n arvion mukaan liikenteen toisen sukupolven biopolttoaineet ovat Suomelle kustannustehokkain tapa saavuttaa vuoden 2030 ei-päästökauppasektorin päästövähennystavoite. Selvitysten perusteella Suomen kannalta on tarkoituksenmukaista korvata fossiilisia liikennepolttoaineita kehittyneillä biopohjaisilla polttoaineilla, jotka on valmistettu kestävästi kotimaisista raaka-aineista. Biopolttoaineiden valmistus tukee myös Suomen biotalousstrategian mukaisia tavoitteita nostaa biotalouden tuotos 100 miljardiin euroon nykyisestä 60 miljardista eurosta ja luoda biotalouteen 100 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2025 mennessä.

Nykyisten autojen muuttaminen biokaasukäyttöisiksi on suhteellisen helppoa ja edullista. Muuttamisen kustannukset ovat noin 2 000—3 000 euroa, ja kaasun ja bensiinin yhteiskäytöllä auton toimintasäde voi olla tuhansia kilometrejä. Sähköautojen merkittävänä etuna on puolestaan niiden energiatehokkuus. Akkusähköauton hyötysuhde on parhaimmillaan jopa 70 %, kun polttomoottoriauton luku on alle 25 %. Pitemmällä aikavälillä olisi kustannustehokasta ottaa käyttöön sähkoon perustuvia teknologioita päästövähennysten aikaansaamiseksi. Suomessa on myös syntymässä vahvaa liiketoimintaa ainakin sähköbussien osalta.

Liikenteen nykyisten polttoaineiden korvaaminen vähäpäästöisemmillä ei tapahdu itsestään, vaan edellyttää ohjaustoimia julkiselta sektorilta. Auto- ja ajoneuvovero on jo nykyisin porrastettu auton CO²-päästön mukaan, mutta porrastus ei ole ollut riittävä vaihtoehtoisten teknologioiden

Toimenpidealoite TPA 10/2015 vp

kaupan käynnistämiseksi toivotussa määrin. Maa- ja biokaasukäyttöisille henkilöautoille vuoden 2013 alusta määrätty käyttövoimavero on vähentänyt autojen muuntamista biokaasukäyttöisiksi. Käyttövoimaveron poistaminen edistäisi biokaasun käytön lisääntymistä tavoitellulle tasolle.

Hallitus on esittänyt eduskunnalle autoverolakia ja ajoneuvoverolakia muutettavaksi siten, että pieni- ja keskipäästöisten autojen autoveroa alennettaisiin vaiheittain. Autovero alenisi auton ominaishiilidioksidipäästöstä riippuen vuoteen 2019 mennessä enimmillään 5,4 prosenttiyksikköä. Esitys liittyy valtion vuoden 2016 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Tämän uudistuksen yhteydessä olisi hyvä tilaisuus samalla uudistaa verotusta siten, että se ohjaa tehokkaasti vähä- ja nollapäästöisten bio- ja sähköautojen hankintaan ja käyttöön.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin sellaisen ajoneuvoverotuksen ja polttoaineverotuksen kokonaisuuden aikaansaamiseksi, jossa biopolttoaine- ja sähköautot jäävät verotuksen ulkopuolelle.

Helsingissä 14.10.2015

Krista Mikkonen vihr
Antero Vartia vihr
Hanna Halmeenpää vihr
Johanna Karimäki vihr
Satu Hassi vihr