

## Toimenpideoite TPA 64/2018 vp

**Hanna Halmeenpää vihr ym.**

### **Toimenpideoite vähäpäästöisten työsuhdeautojen käytön edistämistä**

#### **Eduskunnalle**

Liikenteen osuus Suomen hiilidioksidipäästöistä on merkittävä, sillä noin viidennes kaikista päästöistämme ja noin 40 prosenttia päästökauppasektorin ulkopuolisista päästöistä muodostuu liikenteessä.

Kansallisen energia- ja ilmastostrategian tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä puolella vuoteen 2030 mennessä. Tavoite on kova, eikä sitä saavuteta ilman merkittäviä lisätoimia puhtaaseen liikenteeseen siirtymiseksi.

Päästövähennystoimenpiteet on järkevä kohdistaa erityisesti tieliikenteeseen, jonka osuus liikennesektorin päästöistä on yli 90 prosenttia. Hallitus onkin asettanut tavoitteeksi lisätä biopolttoaineiden käyttöä nostamalla nestemäisten biopolttoaineiden sekoiteosuuden kaikesta myydyistä polttoaineesta 30 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä.

Nestemäisten biopolttoaineiden tuotanto ei kuitenkaan ole päästötöntä. Vaikka polttoaineen raaka-aineena käytetään useimmiten jätteitä ja tähteitä, on tuotantomäärä selkeässä yhteydessä metsäteollisuuteen ja siten hakkuiden kokoon. Nestemäisiä biopolttoaineita ei voida ekologinen kestävyys huomioiden tuottaa koko liikennesektorin tarpeisiin, saati rajattomasti. Ilmastonmuutoksen rajoittaminen 1,5 asteeseen edellyttää merkittävää hiilinielujen kasvattamista, eikä suuriin lisähakkuihin siten ole tulevaisuudessa varaa. Nestemäiset biopolttoaineet kannattaa varata ensisijaisesti raskaan liikenteen, lentoliikenteen ja työkoneiden tarpeisiin. Ne eivät ole pitkällä tähtäimellä ratkaisu koko liikennesektorin päästöihin.

Sähkö-, vety- tai kaasuautoihin siirtyminen vähentää aidosti päästöjä. Sähköautot ovat vähäpäästöisiä, kun niiden yleistyessä sähköntuotantoa samalla muutetaan kohti puhtaampaa energiaa. Biokaasuautojen etu taas on, että maatalouden ja elintarviketeollisuuden sivuvirrat ja muu orgaaninen jäte saadaan paremmin kiertotalouden ja energiatehokkuuden piiriin. Tämä parantaa päästövähennysten lisäksi myös vesistöjen tilaa. Pääasiassa metaania sisältävän biokaasun tuotanto ja hyödyntäminen liikenteessä ja työkoneissa vähentää osaltaan fossiilisten polttoaineiden kulutusta, ja tuotannon jäännöslietetä voidaan käyttää lannoitteena.

Vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevat autot ovat vielä toistaiseksi polttomoottoriautoja merkittävästi kalliimpia, eikä yksittäisen kuluttajan monesti ole mahdollista vaihtaa sähköautoon. Merkittävä osa (n. 40 %) myydyistä uusista autoista on kuitenkin työsuhdeautoja. Työnantajilla

## Toimenpidealoite TPA 64/2018 vp

on käytössään suurempi määrä autoja ja mahdollisuus neuvotella esimerkiksi edullisia leasing-sopimuksia alan yritysten kanssa. Työsuhdeautoja pidetään yleensä noin 3—5 vuotta, jonka jälkeen ne siirtyvät käytettyjen autojen markkinoille. Se, millaisia työsuhdeautoja ostetaan, vaikuttaakin merkittävästi siihen, millaisilla käytetyillä autoilla Suomen teillä ajetaan. LeasePlanin ja Tuulilasin kyselytutkimuksen (2010) mukaan työsuhdeautoilijoissa on keskimääräistä enemmän ympäristötietoisia ihmisiä, joille esimerkiksi päästöt ovat tärkeä näkökohta auton valinnassa.

Vihreät esittää, että työsuhdeautoksi saisi hankkia vain aidosti vähäpäästöisen täyssähköauton, ladattavan hybridin, vetyauton, kaasuauton tai muun päästöttömän vaihtoehdon. Työsuhdeautojen sääntelyn avulla on Suomen verrokkimaissa saatu hyviä tuloksia. Esimerkiksi Alankomaissa sähköautojen määrä on saatu nopeaan kasvuun muuttamalla työsuhdeautojen verotusta tukemaan vähäpäästöisyyttä. Liikenneministeri Anne Berner on kannattanut ns. Hollannin mallin käyttöönottoa. Suurista yrityksistä esimerkiksi Fortumin käytäntö on jo nyt, että työsuhdeautoksi voi hankkia vain täyssähköautoja (EV) tai ladattavia hybridiautoja (PHEV).

Myös Suomessa työsuhdeautojen hankintoja on ohjattu muuttamalla työsuhdeautoedun verotusta. Yritykset ovat lisäksi halutessaan voineet hyödyntää myös vähäpäästöisten autojen ja sähköpyörien hankintabonuksia, ja sähköautojen lataamisen verotus työpaikoilla on muutettu verottomaksi.

Sähköautojen määrä on tästä huolimatta Suomessa kasvanut hitaasti. Suomi on selvästi muita Pohjoismaita jäljessä. Norjassa ladattavia autoja on yli 200 000, Ruotsissa 60 000, kun Suomessa määrä on vain 12 000. Sähköautojen lisäämiseksi tarvitaan nykyistä voimakkaampia toimia. Niitä onkin esitetty esimerkiksi syyskuussa 2018 julkaistussa Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän väliraportissa, jonka mukaan Suomessa kaikki uusina myytävät autot voivat oikeanlaisten ohjauskeinojen myötä olla kokonaan sähkö-, vety- tai kaasukäyttöisiä vuoteen 2035 mennessä.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

*että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin työsuhdeautojen sääntelyn muuttamiseksi siten, että työsuhdeautoksi saa valita vain sähkö-, kaasu-, vety- tai hybridiauton tai muun päästöttömän vaihtoehdon.*

## Toimenpidealoite TPA 64/2018 vp

Helsingissä 4.12.2018

Hanna Halmeenpää vihr  
Krista Mikkonen vihr  
Outi Alanko-Kahiluoto vihr  
Emma Kari vihr  
Olli-Poika Parviainen vihr  
Satu Hassi vihr  
Pekka Haavisto vihr  
Johanna Karimäki vihr  
Jyrki Kasvi vihr  
Jani Toivola vihr  
Ozan Yanar vihr  
Heli Järvinen vihr