6.2.2018

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: U 67/2017 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (henkilö- ja pakettiautojen vuoden 2020 jälkeisiksi CO2 raja-arvoiksi)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta lausua tässä asiassa.

Euroopan unionin vuonna 2016 antaman ja nyt täytäntöön pantavaksi tarkoitetun ”Vähäpäästöistä liikkumista koskevan eurooppalaisen strategian” tavoitteisiin kuuluu muun muassa tieliikenteen kasvihuonepäästöjen vähentäminen vähintään 60 prosentilla vuoteen 2050 mennessä vuoden 1990 tasoihin verrattuna sekä merkittävästi vähentää ilman epäpuhtauspäästöjä. Tavoite on kova eikä siihen päästä vain uusien autojen päästörajoja laskemalla. Hyvää esityksessä on sen tekniikkaneutraalius, jolloin eri teknologiat kilpailevat keskenään tasapuolisista lähtökohdista.

Päästökaupan ulkopuolisten eli taakanjakosektorin päästöjen kansalliset vähennystavoitteet vuosien 2021-2030 välillä vaihtelevat 0-40 prosenttiin. Suomelle esitetty 39 prosentin päästövähennystavoite on poikkeuksellisen kova kun huomioidaan, että ohuiden henkilö- ja tavaraliikennevirtojen takia henkilöauton käyttö on Suomessa kaikkein perustelluinta koko EU:n alueella. Vaihtoehtoisten liikennemuotojen järjestäminen on käytännössä tehotonta ja liian kallista harvaan asutussa pitkien etäisyyksien maassa. Suomessa henkilöautoliikenne tuottaa noin 58 % tieliikenteen päästöistä. Olisi tärkeää, että EU:ssa ajettaisiin suomalaisten asiaa kansalliset lähtökohdat huomioiden, vaikka se ei aina olisikaan valtavirtaa myötäilevää ja trendikästä.

On syytä muistaa, että päästöjen raja-arvojen laskeminen ei riitä päästöjen vähentämiseen, jos uusia autoja ei oteta käyttöön. Oma kysymyksensä on myös, miten esimerkiksi verotus muuttuu, kun siirrytään NEDC-kulutusmittauksesta uuteen, entistä tiukempaan WLTP-mitttaustapaan.

Lainsäädännöllä voidaan kannustaa vähäpäästöisten teknologioiden käyttöönottoon, mutta samalla täytyy ymmärtää niiden vaikutus markkinoihin. Toimiva markkina edellyttää, että tarjontaa on riittävästi ja sitä kautta kilpailua on olemassa. Tällä on olennainen vaikutus siihen, kuinka paljon henkilöautojen kuluttajahinnat nousevat. Komission arvio 400-2700 euron valmistuskustannusten noususta on karkea arvio, jonka vaikutus kuluttajahintoihin on kiinni monesta muuttujasta. Autoverotuksen hallittu poistaminen nykyistä nopeammalla aikataululla olisi tehokas keino lisätä uusien autojen myyntiä. Romutuspalkkion vaikutus automyyntiin on hyvä esimerkki tästä.

Auton ostajan kannalta keskeistä on myös se, miten auton hankinnan ja elinkaarenaikaiset kustannukset, kuten mm. verot muuttuvat. Samalla kun autojen hankintahinta nousee alenevan CO2-päästörajan tuomien korkeampien valmistuskustannusten takia, niin CO2-perusteinen autovero alenee ja vastaavasti polttoainekustannukset ja ajoneuvoverotaso auton käyttökustannuksina pienenevät, ellei niitä kansallisilla päätöksillä nosteta. Auton käyttökustannusten kokonaismuutosta on tästä syystä nyt erittäin vaikea arvioida.

Kunnioittavasti,

Pasi Nieminen

Autoliitto Ry

Autoliitto ry
Hämeentie 105 A
PL 35
00551 Helsinki

Automobile and
Touring Club of Finland
Hämeentie 105 A, P.O.Box 35
FIN-00551 Helsinki Finland

puh. /tel. +358 9 7258 4400
fax +358 9 7258 4460
e-mail: autoliitto@autoliitto.fi
www.autoliitto.fi

trade reg. no FI02010093
reg.ass.no 108558
domicile Helsinki