Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi henkilö- ja pakettiautojen vuoden 2020 jälkeisiksi CO_2-raja-arvoiksi

U 67/2017 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle

Liikenne- ja viestintävaliokunta 7.2.2018

Tero Kallio

toimitusjohtaja

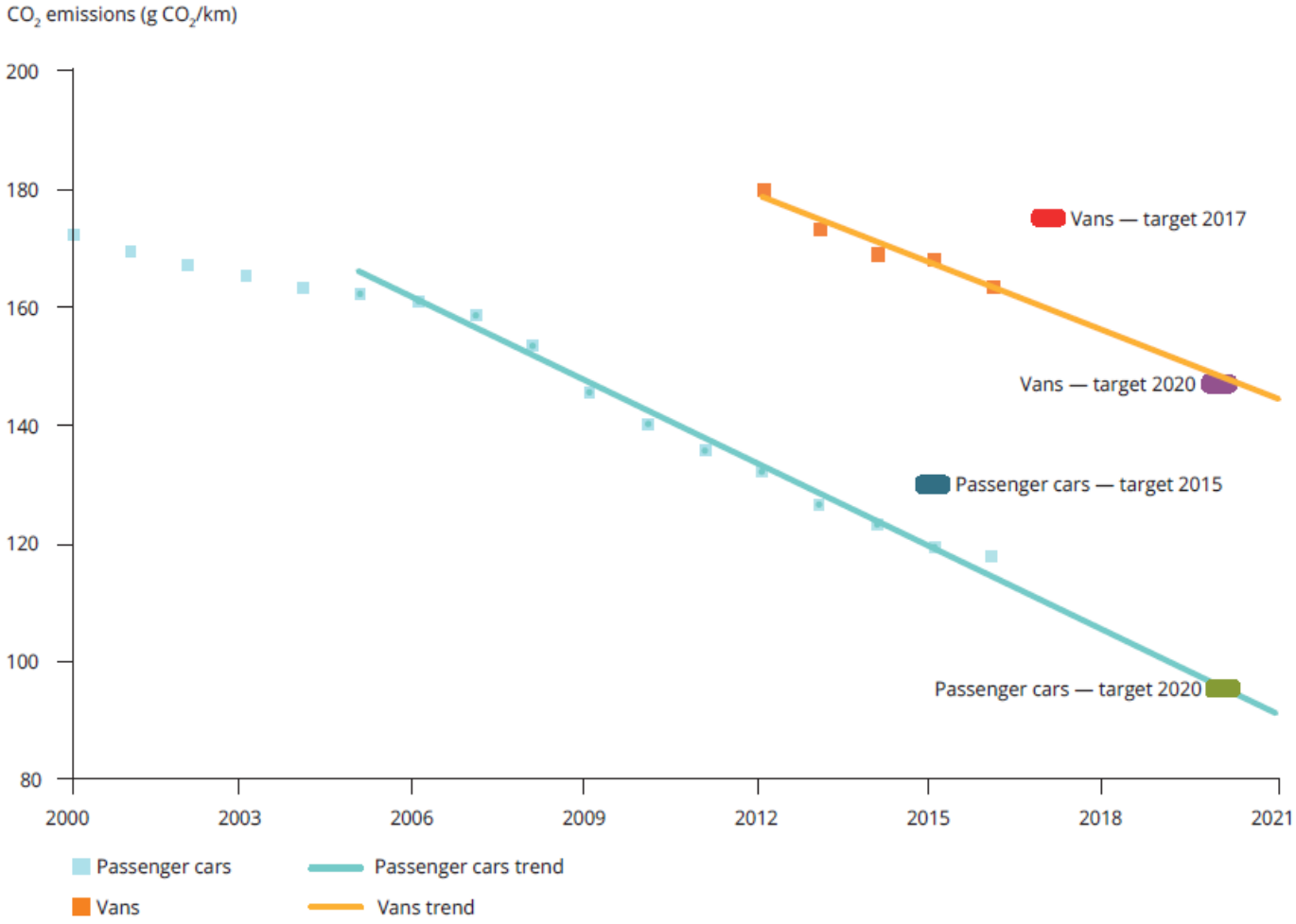
Autotuojat ja -teollisuus ry

AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Vuoden 2020-2021 CO_2-tavoitteet

- kaikki autonvalmistajat saavuttivat vuodelle 2016 asetetut tavoitteet
- henkilöautojen hiilidioksidipäästöt ovat Suomessa vähentyneet 2010-luvulla keskimäärin 3,2 %/v
- pakettiautojen hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet 2010-luvulla 3,6 %/v

Figure ES.1 Average CO_2 emissions historical development and targets for new passenger cars and vans in the EU-28

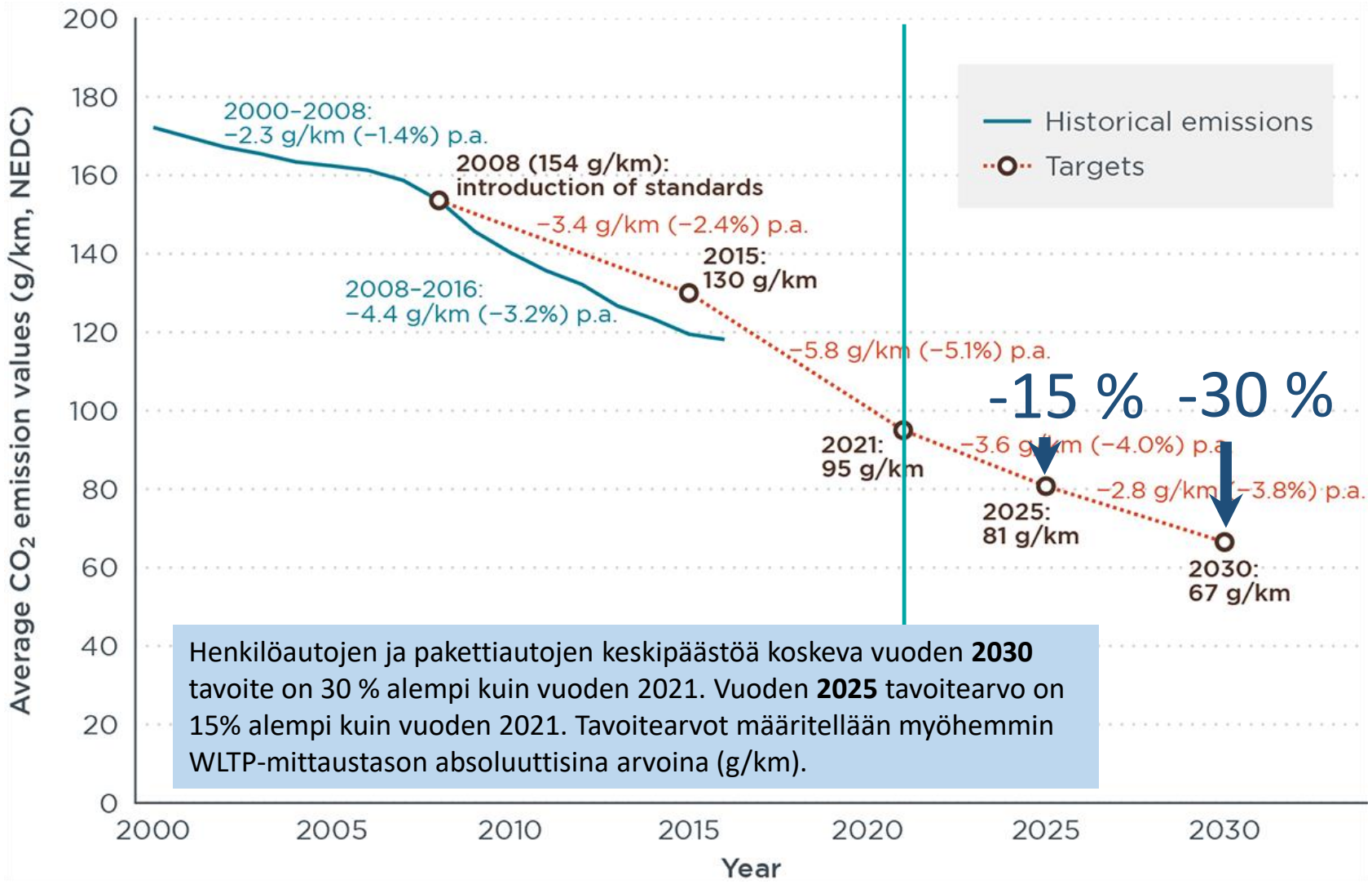


EEA Report No 19/2017. Monitoring CO2 emissions from new passenger cars and vans in 2016

AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

EU-komission autovalmistajille asettamat uudet CO_2-tavoitteet ulottuvat vuoteen 2030

- uusien autojen keskipäästöä koskeva tavoitearvo vuodelle 2030 on 30 prosenttia alempi kuin vuoden 2021 tavoitearvo
- grammamääräiset absoluuttiset raja-arvot määritellään myöhemmin, kun WLTP-mittausjärjestelmä on vakiintunut käyttöön
- jatkossakin tavoitarvot määritellään painoluokittain
- kannustemalli: nolla- ja vähäpäästöisten markkinoille saatettujen autojen määrä vaikuttaa autonvalmistajalle asetettavaan päästörajaan
- alle 50 g/km päästötason ajoneuvot lasketaan vähäpäästöisiksi – jokainen gramma vaikuttaa kannusteen laskennassa



Henkilöautojen ja pakettiautojen keskipäästöä koskeva vuoden **2030** tavoite on 30 % alempi kuin vuoden 2021. Vuoden **2025** tavoitearvo on 15% alempi kuin vuoden 2021. Tavoitearvot määritellään myöhemmin WLTP-mittaustason absoluuttisina arvoina (g/km).

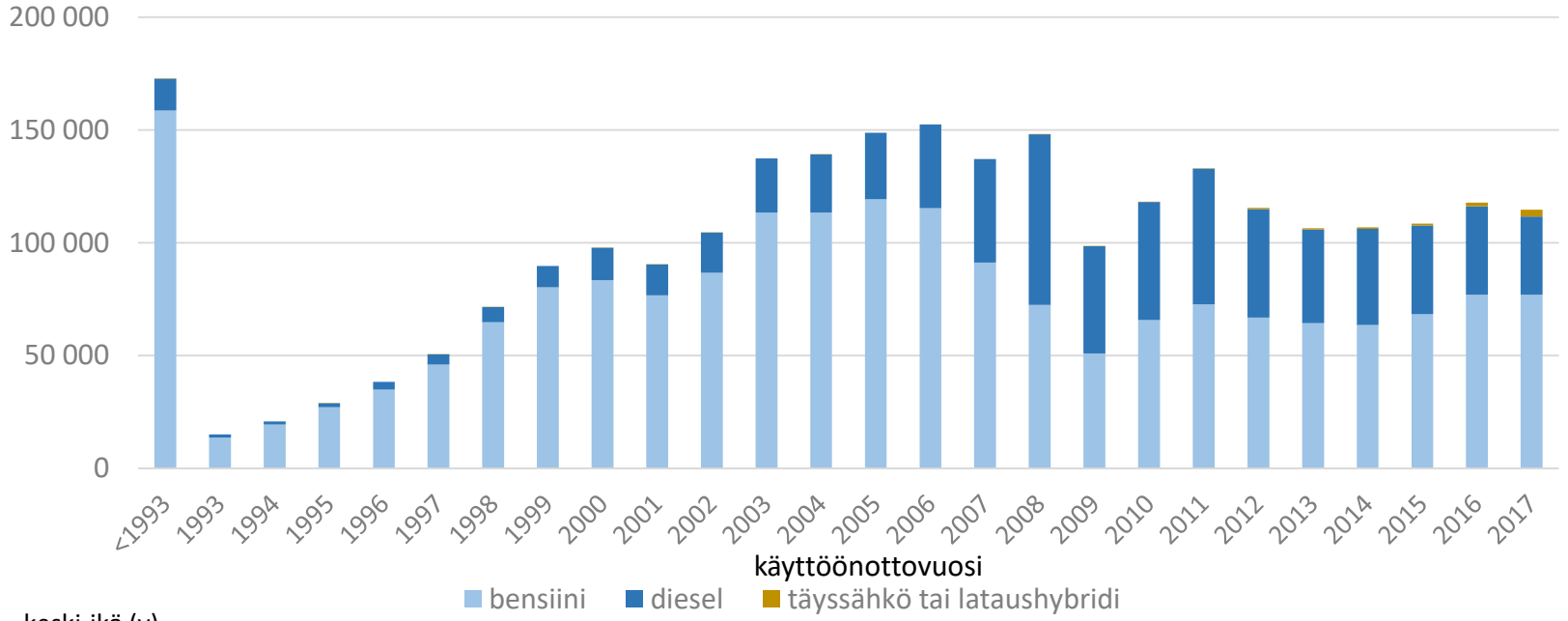
ICCT

AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

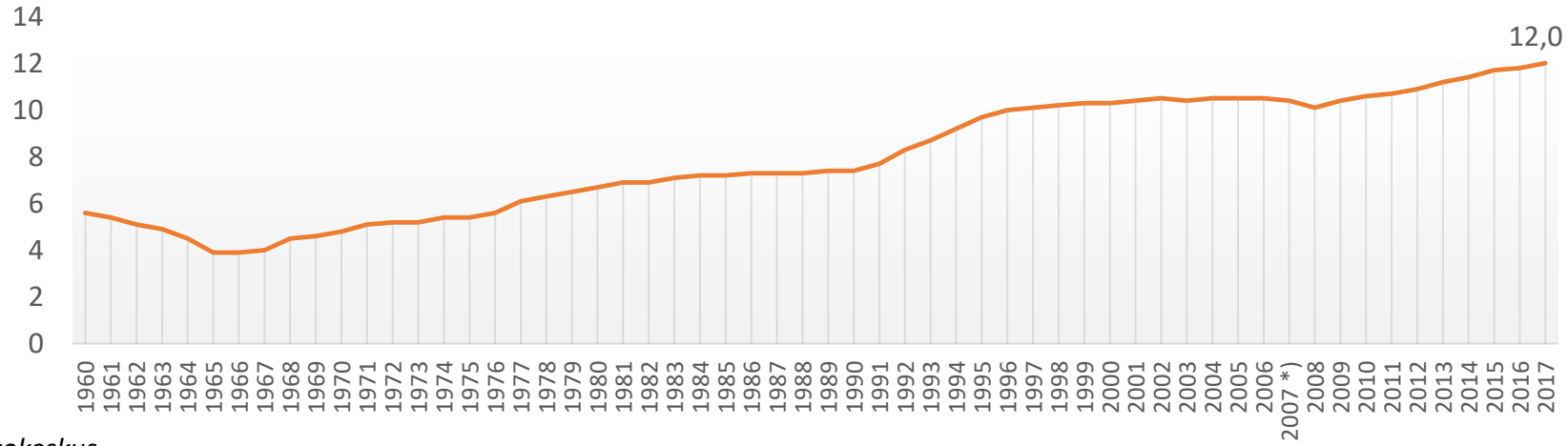
Suomessa suurimpana ongelmana autokannan ikääntyminen

- henkilöautokannan keski-ikä kasvoi vuonna 2017 noin 12 vuoteen
- henkilöautokannan keski-ikä on vuosittain kasvanut 2-3 kuukaudella 2010-luvulla
- vuonna 2017 henkilöauto-kannan keski-ikä kasvoi 2,4 kuukaudella
- bensiinikäyttöiset autot ovat keski-iältään selvästi dieselkäyttöisiä autoja vanhempia
- liikennekäytössä olevista bensiinikäyttöisistä autoista noin 60 % on vähintään 10-vuotiaita – dieselkäyttöisillä autoilla vastaava osuus on noin 30
- bensiinikäyttöisten henkilöautojen keski-ikä on 13,2 vuotta ja dieselkäyttöisten 8,8 vuotta

Vuoden 2017 lopussa liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä



keski-ikä (v)



Tilastokeskus

AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Kasvavana ongelmana käytettyjen autojen maahantuonti, joka ei uudista autokantaa

keskimääräinen ikä

8,9 v

mittarilukema keskimäärin

138 000 km

keskipäästöt

181 g/km

määrä kasvoi vuoteen 2016 nähden

19 % henkilöautot

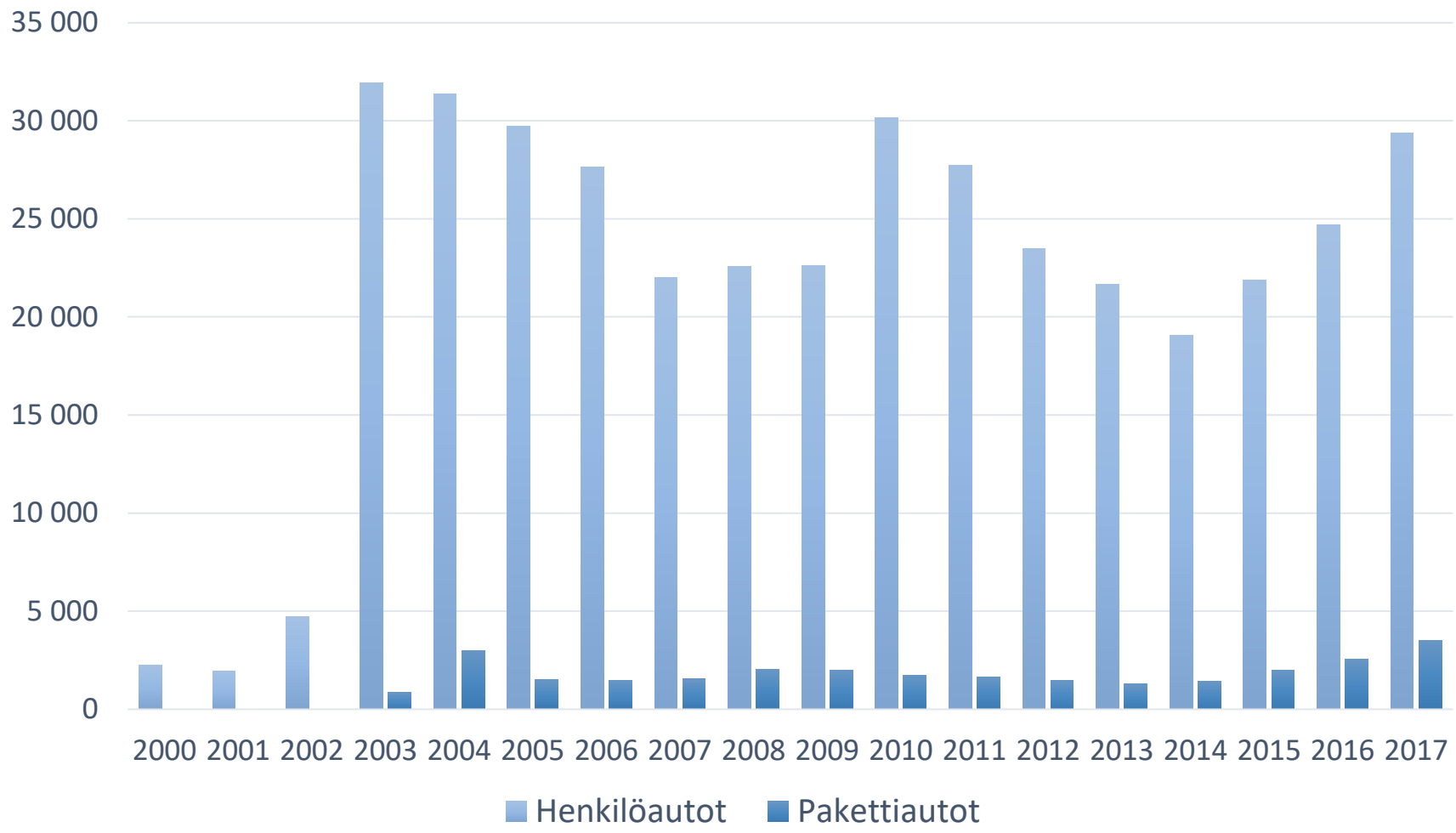
37 % pakettiautot

tuonnin arvo (ilman autoveroa)

667 milj. euroa

menetetty alv-tuotto

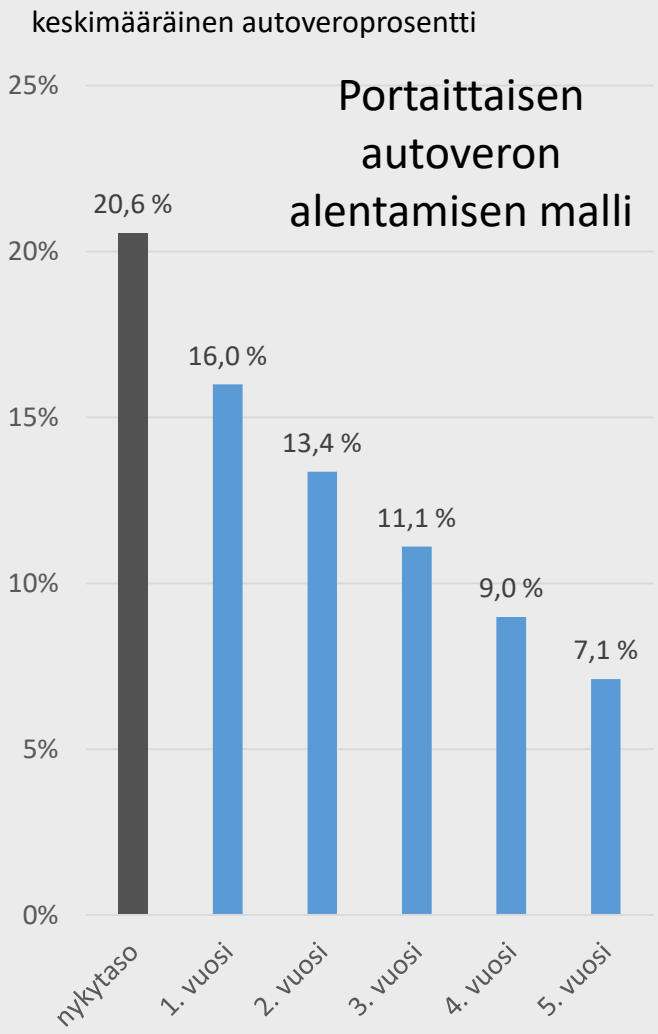
160 milj. euroa



Trafi
Muuttoautot eivät sisälly tilastoon

AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Autoalan energia- ja ilmastostrategian kärkitoimet autokannan kierron nopeuttamiseksi



- autoveron hallittu poistaminen portaittaisin alennuksin
  - autoveron poistaminen nopeuttaisi autokannan kiertoa 2-3 vuodella
  - muutos voidaan toteuttaa portaittain alentamalla autoveroa vähitellen 5-6 vuoden aikana
- vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen
  - laskennallisen verotusarvon alentaminen niillä autoilla, joiden hiilidioksidipäästöt ovat alle 80 g/km
  - verotusarvon kytkeytyminen hiilidioksidipäästöihin tukee luontevasti jo nyt hiilidioksidipäästöjen määrään sidottua auto- ja ajoneuvoverotusta
  - työsuhdeautot vapautuvat kuluttajamarkkinoille 3-4 vuoden kuluttua käyttöönotosta
- romutuspalkkiokampanjan satunnainen toistaminen
  - poistaa autokannasta vanhoja vielä liikennekäytössä olevia autoja ja tuo tilalle uusia vähäpäästöisiä autoja

AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Päästötavoitteiden taso on kunnianhimoinen

- Komission asettamat 15 prosentin (2025) ja 30 prosentin (2030) päästövähennystavoitteet ovat erittäin kunnianhimoisia
- kannustemallit johtavat nollapäästöisten (täyssähköauto) suosimiseen, joka nostaa lähivuosina selvästi autojen valmistuskustannuksia, sillä akkujen valmistuskustannukset ovat vielä korkeat ja valmistus on vielä tappiollista
- tekniikkaneutraali lähestymistapa on tärkeä valinta – sähköautoille vaadittu kiintiö olisi ollut lyhytnäköinen, sillä kiintiöt olisivat voineet johtaa vanhojen autojen kysynnän kasvuun, koska sähköautot ovat vielä pitkään selvästi polttomoottoriautoa kalliimpia
- päätös tekniikkaneutraaliudesta tarkoittaa sitä, että EU ei sido käsiään yhteen teknologiaan eli sähköautoihin, vaan antaa itse päästöjen olla ohjaava tekijä: mitä enemmän autoteollisuus erittäin vähäpäästöisiä ajoneuvoja valmistaa, sitä parempi mahdollisuus sillä on saada pieniä helpotuksia koko mallistoaan koskevissa erittäin kireissä päästötavoitteissa
- jotta Suomi voisi saavuttaa sille asetetut kansalliset tavoitteet, tarvitaan tehokkaita autokannan uudistamistoimia