15.9.2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: E 97/2021 vp Valtioneuvoston selvitys: 55-valmiuspaketti tiedonanto - Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

EU:n komission julkistama esitys ilmastolakipaketiksi (nk. 55-valmiuspaketti) sisältää toimenpiteitä, joiden tavoitteena on saavuttaa 55 %:n päästövähennykset vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 1990 sekä saavuttaa ilmastoneutraalius EU-tasolla vuoteen 2050 mennessä.

Uusien henkilö- ja pakettiautojen päästörajojen tarkistaminen

Komissio esittää aiemmin jo sovituista päästörajoista tiukempia hiilidioksidipäästönormeja uusille henkilö- ja pakettiautoille. Esitys edellyttää, että henkilöautojen keskimääräiset päästöt vähenevät 55 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2021 tasosta, ja että kaikki uudet autot olisivat päästöttömiä vuonna 2035. EU-tasolla tehtävä päätös nopeuttaa selvästi uusien autojen sähköistymistä ja tarjonnan parantumista. Jo nyt useat autonvalmistajat ovat ilmoittaneet luopuvansa polttomoottoriautojen valmistuksesta jopa ennen vuotta 2035.

Suomen on huolehdittava omilla kansallisilla päätöksillään siitä, että kansalaisilla on ostovoimaa ja mahdollisuus siirtyä nopeammalla tahdilla uusien vähäpäästöisempien tai päästöttömien sekä samalla aiempaa turvallisempien autojen käyttäjiksi. Autokannan keski-ikää on saatava alennettua, kun se tähän saakka on jo pitkään ollut nousussa. Autokannan uudistaminen vaatii nykyistä enemmän pääomaa eikä se lisäänny veroja ja maksuja kiristämällä.

Tieliikenteen päästökauppa

Ilmastolakipaketissa esitetään tieliikenteelle (ja rakennuksille) omaa EU:n laajuista päästökauppajärjestelmää, jossa fossiilisten polttoaineiden jakelijoiden pitäisi ostaa päästöoikeuksia. Päästökauppajärjestelmässä Euroopan komissio mukauttaisi päästörajan 55 prosentin vähentämisvelvoitteeseen. Päästökauppa nostaisi omalta osaltaan fossiilisten polttoaineiden hintoja.

Päästökauppajärjestelmän yhteyteen on sosiaalisen tasa-arvon varmistamiseksi suunniteltu sosiaalinen ilmastorahasto. Sen tavoitteena on mahdollistaa sosiaalinen oikeudenmukaisuus siten, että vihreä siirtymä olisi mahdollisimman nopeasti eurooppalaisten ulottuvilla. Rahastoon ohjattaisiin suunnitelmien mukaan EU:n budjetista summa, joka vastaisi 25 prosenttia uudesta rakennusten ja maantieliikenteen päästökaupasta saatavista tuloista. Toinen samansuuruinen summa olisi tarkoitus hankkia jäsenmailta EU-budjetin ulkopuolisena rahoituksena. EU:n laajuisessa rahastossa piilee suuri riski, että Euroopan unionin vauraat maat Suomi mukaan lukien tukisivat muiden maiden kansalaisten sähköautojen ja muiden vihreän siirtymän tuotteiden hankintoja.

Tästä seuraa se, että kansallisesti kerättävien verojen ja maksujen hyväksyttävyydeltä menee pohja, jos samaan aikaan tulee uusia EU-tason veroja ja maksuja, joiden tulot käytetään muiden jäsenmaiden tukemiseen. EU:n ja kansallisen tason verokumulaation yhteisvaikutus pitää myös

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

huomioida ja alentaa tarvittaessa kansallisesti kerättäviä veroja ja varmistaa siten, että ihmisillä on riittävästi ostovoimaa muun muassa uusien, puhtaampien ja turvallisempien autojen hankintaan.

Taakanjakosektorin tavoitteiden kiristyminen

Ilmastolakipaketissa tieliikenne on tarkoitus säilyttää osana taakanjakosektoria päästökaupan käynnistämisestä huolimatta. Kullekin EU-maalle asetettaisiin taakanjakosektorille bruttokansantuotteesta riippuva päästövähennysvelvoite. Suomen aiempaa 39 prosentin päästövähennystavoitetta ollaan nyt kiristämässä 50 prosenttiin (vuoteen 2030 verrattuna vuoden 2005 päästöihin), mikä liikenteen osalta tarkoittaisi jopa yli 60 % päästövähennyksiä.

Suomen velvoite olisi EU:n korkein ja isossa epäsuhdassa siihen, että harvaan asutussa ja pitkien etäisyyksien maassa auton käyttäminen on perustellumpaa kuin missään muualla Euroopan unionissa. Suomen ei pidä hyväksyä sellaisenaan EU:n päästövähennysvelvoitetta eikä varsinkaan tehdä kansallisesti päätöksiä sitäkin kunnianhimoisemmista tavoitteista samaan aikaan kun EU:n sääntely muutenkin kiristymässä. Kaikkien tehtävien päätösten vaikutukset kotitalouksien toimeentuloon ja yritysten kilpailukykyyn on arvioitava huolellisesti ennen päätösten tekoa. Nyt näin ei ole tehty.

Suomen pitäisi myös edistää sitä, että liikenteen ja rakentamisen sektori irrotettaisiin taakanjakosektorista, jos päästökauppajärjestelmä otetaan käyttöön. Tällöin tavoitteet muodostuisivat koko EU:n laajuisiksi.

Energiaverodirektiivi

Uusi energiaverodirektiivi poistaisi mahdollisuuden myöntää maakohtaisia vapautuksia ja asettaa alennettuja fossiilisten polttoaineiden verokantoja. Samalla siirryttäisiin määräperusteisesta verosta energiasisältöön perustuvaan verotukseen. Direktiivi asettaisi myös fossiiliselle dieselille ja bensiinille saman minimiverotason, mutta kestävien ja uusiutuvien polttoaineiden minimiverotaso asetettaisiin selvästi fossiilisia alemmalle tasolle.

Toteutuessaan esitetyssä muodossa energiaverodirektiivi poistaisi Suomelta vapautuksen maa- ja biokaasun minimiverotasosta, mikä nostaisi liikenteessä käytettävän kaasun hintaa ja heikentäisi sen kilpailukykyä muihin polttoaineisiin verrattuna.

Suomen tulee huolehtia polttoaineiden minimiverotasoja määritettäessä siitä, että kansallinen liikkumavara säilyy mahdollisimman laajana. Kansallisesti on tärkeää myös huolehtia, että kaasun ja erityisesti biokaasu huomioidaan verotasoja määriteltäessä.

Uusiutuvan energian direktiivi

Uusiutuvan energian direktiivissä määritellään, mitä energialähteitä pidetään uusiutuvina ja asetetaan niille tavoitteet. Uusiutuvan energian tavoitetta vuodelle 2030 on tarkoitus nostaa 32 prosentista 40 prosenttiin. Direktiivissä kiristetään uusiutuvan energian lähteiden kestävyyskriteerejä ja rajoitetaan puubiomassan käyttöä energian tuottamiseen, mikä voi kaventaa kotimaisten kehittyneiden polttoaineiden tuotantomahdollisuuksia.

Polttoaineiden sekoitevelvoitteista päätettäessä Suomen autokannan korkea keski-ikä on puolestaan huomioitava siinä, että polttoaineiden laatu on sellainen, että ne sopivat kaikille käytössä oleville ajoneuvoille koko niiden elinkaaren ajan. Myös kansallista verotusta suunniteltaessa on huomioitava, että bio-osuuksien lisääminen nostaa polttoaineiden hintoja. Suomella on suuret kansalliset intressit myös siinä, että mitä raaka-aineita kelpuutetaan kestäviksi ja uusiutuviksi. Meillä on uusiutuvien polttoaineiden kehittämisessä ja tuotannossa osaamista, josta on myös huolehdittava.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelua koskeva direktiivi

Jakeluinfrastruktuurin kehittäminen on olennaista sähköautojen ja muiden uusien päästöttömien voimanlähteiden yleistymiselle. Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelua koskevan direktiivin tavoitteena on helpottaa vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen lataamista ja tankkaamista. Tavoitteena on erityisesti parantaa EU-alueen julkisten latauspisteiden kattavuutta erityisesti EU:n päätieverkon, TEN-T, ydinverkolla, mutta Suomessa on olennaista laajentaa

latausverkosto kattamaan koko valta- ja kantatieverkko, jotta sähköautojen laajamittainen yleistyminen olisi mahdollista.

Julkisten latauspisteiden ja erityisesti pikalatauspisteiden verkoston laajenemisen kannalta on tärkeää huolehtia rahoituksesta, sillä markkinaehtoisesti laajenemista ei riittävässä määrin tapahdu. Latauspisteiden käyttöaste on monin paikoin hyvin alhainen johtuen meidän ohuista liikennevirroista. Tämä ongelma vaikuttaa jatkossakin siihen, että meillä investointikustannukset nostavat liikkumisen kustannuksia jatkossakin enemmän kuin muissa EU-maissa.

Lopuksi

Suomelta tarvitaan nyt jämäkkää otetta omassa EU-edunvalvonnassa, jotta se ei menetä kilpailukykyä muihin jäsenmaihin verrattuna. Suomi on Euroopan unionin syrjäseutua ja täällä oman auton käyttö on perustellumpaa kuin missään muualla Euroopassa. Suomen pitääkin nyt huolehtia siitä, että meidän olosuhteemme huomioidaan EU:n päätöksenteossa. Liikenne on tärkeä osa kilpailukykyä harvaan asutussa maassa, jossa auto on paras ja usein jopa ainoa vaihtoehto niin ihmisten kuin tavaroiden liikkumiselle.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry