Patrik Gayer
20.10.2021

Teslan asiantuntijalausunto aiheesta: U 52/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille koskevan asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta vastaamaan unionin nostettua ilmastokunnianhimoa (henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvojen kiristäminen ja uuden raja-arvon asettaminen vuodelle 2035)

Asiantuntijalausunto Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle, 20.10.2021

Kiitämme mahdollisuudesta lausua Valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvojen kiristämisestä ja uuden raja-arvon asettamisesta vuodelle 2035.

CO2-raja-arvot osana EU:n ilmastopolitiikkaa

Henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvojen sääntely on tärkein yksittäinen sääntelytyökalu autoilun päästöjen vähentämiseksi Euroopassa ja Suomessa. Asetus on päästöjen vähentämisen lisäksi toiminut erinomaisena esimerkkinä sääntelystä, joka on tukenut teollisuuden vihreää siirtymää. Eurooppalaiset automerkit ovat globaalissa vertailussa tehnyt kunnianhimoisia päästövähennyssuunnitelmia ja ovat liikenteen sähköistymisessä edelläkävijöitä, pitkälti kiitos EU:n kunnianhimoisen ilmastopolitiikan ja CO-raja-arvosääntelyn. Kyseinen sääntely ja Euroopan panostukset liikenteen sähköistymiseen ovat lisäksi houkutelleet merkittäviä investointeja eurooppalaiseen ja myös suomalaiseen akkuteollisuuteen.

Asetus on oikeansuuntainen mutta kunnianhimotasoa ennen vuotta 2030 on nostettava

Ehdotus tieliikenteen päästökauppajärjestelmä ei välttämättä lähettäisi tarpeeksi vahvoja hintasignaaleja ja siirtäisi vastuun päästöjen vähentämisestä teollisuudelta kansalaisille. Tämä voisi johtaa tilanteeseen, jossa jäsenmaiden hallitukset ryhtyisivät kompensoimaan polttoaineiden hinnannousua kansalaisilleen. Tehokkaaksi todetun CO2-raja-arvosääntelyn tulisi olla tarpeeksi vahva myös skenaariossa, jossa tieliikenteen päästökauppajärjestelmä ei tuo toivottuja tuloksia.

Esitettyjä raja-arvoja vuosille 2030 ja 2035 pitäisi aikaistaa kolmella vuodella vuosille 2027 ja 2032. Raja-arvot pitäisi muuttaa vuosittaisiksi vuodesta 2027 autonvalmistajien

muuntautumistahdin varmistamiseksi ja autokannan uusiutumistahdin ylläpitämiseksi. Muuten riskinä on seitsemän menetettyä vuotta (2022-2029), joiden aikana sääntely ei pakota autonvalmistajia vähentämään päästöjä. Lisäksi nolla- tai vähäpäästöisten autojen valmistamista koskevasta mukautumismekanismista olisi luovuttava jo vuonna 2027, jotta kannustimet niin sanottujen transitioteknologioiden kuten lataushybridien valmistumiselle poistuisivat aidosti nollapäästöisten autojen valmistamisen kannustamisen tieltä.

Komission ehdottama raja-arvo vuodelle 2035 – vuoden 2021 tavoitteen 100 prosentin vähennys – on myös mahdollista aikaistaa vuoteen 2032. Useat jäsenmaat ja merkittävät autonvalmistajat ovat jo sitoutuneet komission ehdotusta kunnianhimoisempaan aikatauluun.

Tiukempi sääntely ja aikataulu on myös edellytys Euroopan ja Suomen akkuteollisuuden tuottaman akkukapasiteetin täysimääräiselle hyödyntämiselle vuonna 2030.

Yhteenveto

EU:n CO2-raja-arvosääntely on tärkein työkalu autoilun päästöjen vähentämiseksi Euroopassa ja Suomessa. On tärkeää hyödyntää tehokkaaksi todettua sääntelymekanismia kunnianhimoisten liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi ja EU:n akkuarvoketjun kysynnän varmistamiseksi. Fossiilisista polttomoottoreista on mahdollista luopua uusautomyynnissä ehdotettua nopeammin ja määräaikoja pitäisi kiristää vuosista 2030 ja 2035 vuosille 2027 ja 2032. Lisäksi pitäisi varmistaa, että siirtymävauhti pysyy korkeana myös ennen vuotta 2030 lisäämällä välitarkastuspisteitä.

Helsinki 20.10.2021

Teslan puolesta,
Patrik Gayer
Pohjoismaiden yhteiskuntasuhdepäällikkö
pgayer@tesla.com
+358 40 722 6644