20.10.2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: 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)

Kiitämme mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

Autoliitto pitää nyt esitettäviä uusien autojen tiukentuvia päästörajoja kannatettavina keinoina ohjata autonvalmistajia kehittämään ja valmistamaan entistä vähäpäästöisempiä ajoneuvoja yhtenä keinona päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Jäsenvaltioiden pitää puolestaan huolehtia muun muassa hankintatuin ja verotuksen keinoin siitä, että näitä uusia ajoneuvoja saadaan tehokkaasti myös liikenteeseen.

Uudet, entistä runsaammin kehittynyttä teknologiaa sisältävät ajoneuvot ja erityisesti sähköautot tarvitsevat aiempaa enemmän tiettyjä komponentteja ja raaka-aineita. Ongelmaksi erittäin tiukkojen päästörajojen kohdalla voi muodostua näiden komponenttien ja raaka-aineiden pula, joka johtaa pullonkauloihin tuotannossa. Tämä on ollut jo nyt nähtävissä autotehtaiden joutuessa supistamaan tuotantoaan. Tämä saattaa hidastaa autokannan uusiutumista.

Päästörajojen kiristyessä on voitava varmistaa, että asetettavat tavoitteet ovat teknistaloudellisesti mahdollisia saavuttaa. Päätösten pitää olla pitkäjänteisiä, jotta investoinnit ja tuotekehitys kannattavat ja maksavat itsensä takaisin. Pitkällä aikavälillä kuluttajien kannalta on tärkeää, että markkinoilla on riittävästi kilpailevia käyttövoimia ja autonvalmistajia.

Teknologianeutraalius on myös tärkeä lähtökohta, jotta eri käyttövoimien välinen sekä niiden sisäinen kilpailu voi toteutua. Mitään käyttövoimia ei pidä kategorisesti kieltää ja päästövähennyksiin pitää pyrkiä kustannustehokkaalla tavalla. Sähköautojen yleistymisen edistämiseksi pitää myös huolehtia siitä, että kuluttajilla on varaa niitä hankkia, ja että latausinfrastruktuuria rakennetaan vastaamaan kysyntää.

Päästövähennyksiä tavoiteltaessa on tärkeää muistaa myös, että lopulliset päästöt ratkeavat well-to-wheel periaatteella, jossa otetaan huomioon päästöt sekä ajoneuvojen että käytettävien polttoaineiden tuotannosta lähtien. Tässä tilanteessa onkin tärkeää huolehtia, että olemassa oleva ja tulevaisuudessa hankittava autokanta on mahdollista käyttää järkevästi loppuun. Tässä asiassa isossa roolissa ovat muun muassa biopolttoaineet sekä niiden kustannukset.

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

U-kirjeen kohdassa 5.2 Taloudelliset ja markkinavaikutukset arvioidaan, että ajoneuvojen tuotantokustannukset nousevat tulevaisuudessa kireämpien vaatimusten takia. Hintojen nousun uskotaan kuitenkin kompensoituvan alemmilla käyttökustannuksilla. Käyttökustannuksia on todellisuudessa kuitenkin hyvin vaikea arvioida, sillä niihin liittyy paljon epävarmuustekijöitä, kuten eri energiamuotojen hinnat sekä kansalliset ja EU-tason poliittiset päätökset.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry