3.10.2022

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: Valtioneuvoston selonteko Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma Kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa 2035 (VNS 4/2022 vp)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi tässä asiassa

Päästöjen vähentäminen kaikilla osa-alueilla on tärkeää. Päästövähennystavoitteiden tulee olla oikeudenmukaisia niin kansallisesti kuin EU-maiden kesken. Euroopan unionin päätöksenteossa Suomen on toimittava niin, että sen näkökulmat ja olosuhteet tulevat päätöksenteossa huomioiduiksi.

Henkilöautojen päästöt ovat vähentyneet ja vähenevät jatkossakin merkittävästi. Kehitys kiihtyy nopeasti toisin kuin monen muun osa-alueen päästöjen kohdalla. Valtiolla on myös tarvittaessa käytettävissä useita kannustinkeinoja autokannan uudistumisen nopeuttamiseksi.

Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltavien toimenpiteiden kohdalla on varmistettava se, että liikkuminen on Suomessa jatkossakin mahdollista. Käytännössä henkilöauto on nyt ja tulevaisuudessa ohuiden liikennevirtojen harvaan asutussa ja pinta-alaltaan suuressa maassa välttämätön liikkumismuoto. Henkilöautojen päästöjen nopea aleneminen tekee autosta myös koko ajan paremman ympäristön kannalta.

Autokannan uudistamisessa ja julkisen latausinfran rakentamisen edellytysten parantamisessa sekä olemassa olevalle autokannalle tarkoitettujen biopolttoaineiden tarjonnan edistämisessä pitäisi olla enemmän kunnianhimoa. Bio-osuuksien lisääminen nostaa polttoaineiden hintoja, joten tätä hinnannousua tulee kompensoida verotuksen avulla. Biokomponenttien saatavuuden, tarjonnan ja kilpailun lisäämiselle tulee luoda riittävät edellytykset. Verotuksen tulee olla mahdollistava, ei rajoittava ja estävä tekijä tavoitteiden saavuttamisessa. Myös valtion pitää osoittaa kunnianhimoa tavoitteiden saavuttamiseksi. Sen tulee arvioida, halutaanko jatkossa kerätä mahdollisimman paljon verotuloja vai saavuttaa asetetut tiukat ilmastotavoitteet tavalla, joka varmistaa kansatalouden kilpailukyvyn. Jos valtio pitää kiinni korkeista veroista, kansalaiset pitävät kiinni vanhoista autoistaan.

Suomessa on keskimäärin 12,5 vuoden ikäinen autokanta. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää autokannan voimakasta uusiutumista. On tärkeää huomioida, että yhtä uutta autoa kohden Suomessa myydään kuusi käytettyä autoa ja suurin osa suomalaisista ei osta koskaan uutta autoa. Automarkkinan kannalta on keskeistä, että meillä on saatavilla hyviä käytettyjä autoja. Markkinan pitää olla mahdollisimman toimiva ja sujuva myös tuotaessa autoja ulkomailta. Esimerkiksi käytettyjen sähköautojen tarjonta on Suomessa vielä hyvin pientä moniin muihin Euroopan maihin verrattuna, vaikkakin viime aikoina siinä on ollut nähtävissä positiivista kehitystä.

Liikenteen sähköistyminen vaatii riittävää latausverkkoa. Toimiva latausverkko tarvitsee kattavaa yön yli tapahtuvan latauksen mahdollisuutta erityisesti asuinalueilla. Sen sijaan, että pysäköintipaikkoja koitetaan karsia auton käytön hankaloittamiseksi, pitäisi pyrkiä pysäköinti- ja latausmahdollisuuksien varmistamiseen. Myös kaupunkilaisilla on jatkossakin autoja, vaikka kaupunkialueen lyhyempiä matkoja olisikin mahdollista tehdä muilla kulkutavoilla. Sähköautojen yleistymisen myötä ja mahdollistamiseksi myös katuverkon varrelle on voitava rakentaa latauspisteitä.

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

Kansallista päästökauppaa ei pidä lähteä edistämään etenkään, kun EU:ssa suunnitellaan liikenteelle päästökauppaa. Suomessa ei kannata luoda uutta verojärjestelmää ja käyttää sen perustamiseen ja operointiin verovaroja.

Liikenteen verotusta ei pidä toteuttaa myöskään niin, että tarvitaan ilmastoimia koskeva sosiaalirahasto. EU:ssa suunnitteilla oleva sosiaalirahasto tarkoittaisi, että hyvin kansallisesti asiansa hoitaneet maat, kuten Suomi, joutuisivat maksamaan muiden EU-maiden vihreän siirtymän kustannuksia.

Uutta sosiaalirahaston kaltaista tulonsiirtojärjestelmää ei pidä toteuttaa myöskään kansallisessa toimintaympäristössä eikä tällaista järjestelmää edellyttäviä toimenpiteitä pidä nyt edistää. Meillä on jo nyt lukuisia tulontasausinstrumentteja, joilla kansalaisia voidaan tarvittaessa tukea.

Autokannan energiatehokkuuden paraneminen sähköistymisen ja latausinfran rakentamisen sekä biojakeluvelvoitteen laajenemisen myötä erityisesti henkilöautoliikenteen päästöjä saadaan vähennettyä. Yleisen talouskehityksen huomioiminen on toimenpiteistä päätettäessä tärkeää, jottei kansalaisten ja yritysten taloutta rasiteta nykyistä enempää.

Suunnitelman vaikutusten arviointia pitää tehdä huolellisesti ja tietoja jatkuvasti päivittäen. Arvioinnissa on huomioitava sekä kansallisten että EU:ssa jo valmisteilla olevien lukuisten toimenpiteiden yhteisvaikutukset. Tiukoista päästövähennystavoitteista huolimatta on pystyttävä varmistamaan kotitalouksien ja elinkeinoelämän toimeentulo ja toimintamahdollisuudet Suomessa.

Nykyisen epävakaan maailmanpoliittisen tilanteen ja sen mukanaan tuoman voimakkaan inflaation ja energiakriisin takia suunnitelman vaikutuksia ihmisten toimeentuloon tulee arvioida entistä tarkemmin. Hintojen nousu vaikuttaa jo nyt muun muassa ihmisten liikkumiseen ja uudet kustannuksia nostavat toimenpiteet olisivat monella tapaa kohtalokkaita.

Liikkumiskustannusten nousun ja liikkumisen mahdollisen rajoittamisen vaikutukset rakennetun ympäristön arvoon on myös arvioitava. Pelkkien suorien vaikutusten arviointi ei riitä, vaan myös välilliset vaikutukset on otettava huomioon. Kustannuskumulaatio ei saa haitata kotitalouksien ja yritysten kilpailukykyä.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry