2.4.2024

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

**Asia: E 10/2024 vp Valtioneuvoston selvitys: Komission tiedonanto - EU:n vuoden 2040 ilmastotavoite sekä eteneminen kohti ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä**

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi tässä asiassa.

Lausunnossamme tarkastelemme asiaa erityisesti liikenteen ja suomalaisten autonkäyttäjien näkökulmasta.

Ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi liikenteen osalta on asetettu aiemmin useita tavoitteita ja toimenpiteitä, joilla on tarkoitus edistää liikenteen päästöjen vähentämistä. Nämä toimenpiteet ovat joko käynnissä tai käynnistymässä. Suomen kanta pitää tarkoituksenmukaisena sitä, että komissio ei nyt esitä uusia politiikkatoimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi, on oikea. Käynnissä olevien toimenpiteiden huolellinen vaikutusarviointi on edellytys mahdollisille jatkotoimille. Erityisen tärkeää on arvioida sitä, miten vaikutukset jakautuvat eri jäsenmaiden ja niiden yritysten sekä kotitalouksien kesken.

Suomi korostaa joustoja säädöskehikossa ja ilmastotoimissa vuoden 2030 jälkeisen ajan ilmasto- ja energiapolitiikassa kustannuspaineiden hillitsemiseksi. Tämä tavoite on erityisen tärkeä liikenteen näkökulmasta. On erityisen tärkeää huomioida se, että jäsenmaiden välillä eri liikennemuotojen toimintaedellytykset vaihtelevat ja tämän vuoksi myös päästövähennysten keinovalikoimat ovat erilaisia. Harvaan asutussa Suomessa taloudelliset edellytykset joukkoliikenteen järjestämiseksi ovat tiheästi asuttuja alueita ja maita heikommat, minkä pitäisi näkyä myös tavoiteasetannassa maiden välillä. Liikenteen osalta myös kansallisessa päätösvallassa oleva verotus ja sen taso vaihtelee eri jäsenmaiden välillä. Liikenteen fiskaalisuuden merkityksen erilaisuus asettaa jäsenmaiden välille erilaisia haasteita päästötavoitteisiin sopeutumisessa, kun ensisijaisena tavoitteena on mahdollistaa päästöjen väheneminen verotuottojen alentuessa.  Laskentaperuste, jossa liikenteen tai ylipäätänsä minkä tahansa sektorin, päästövähennystavoitteet asetetaan puhtaasi BKT/asukas perusteella, ei ole hyväksyttävä ratkaisu.

Päästövähennysten ja niiden täytäntöönpanon toimien asetannassa tulee huomioida aina niiden vaikutukset kansalaisiin. Euroopan unionissa esiin nostettu huoli liikenneköyhyydestä on oikea riskitekijä. Liikenteen sähköistymisen aiheuttama kustannusten nousu on merkittävää erityisesti tällä hetkellä vanhemmalla autokannalla liikkuvien kohdalla. Suomessa tällaisia autonkäyttäjiä on paljon, mutta tästä huolimatta, me tuemme EU:n rahastojen kautta ensisijaisesti muiden jäsenmaiden siirtymää vähäpäästöiseen liikenteeseen.

Komission tiedonannon skenaarioarvioineissa uusien teknologioiden käyttöönoton merkitys on suuri. Asiaan liittyy paljon mahdollisuuksia, mutta samalla myös riskit kasvavat. Mikäli uusien teknologioiden käyttöönotto viivästyy tai osoittautuu ennakoitua tehottomammaksi, niin samalla kasvaa riski siitä, että toimenpiteet kasautuvat yksittäisille sektoreille, kuten liikenteeseen. Suomen kaltaisten maiden kannalta tämä olisi vahingollista.

Erityisesti skenaario 3 edellyttäisi Suomessa autokannan nopeaa uusiutumista. Tänään käyttöönotettu henkilöauto romutetaan keskimäärin vuonna 2045. Samaan aikaan liikenteen sähköistyminen edellyttää uutta sähköntuotantoa ja riittävän jakeluinfrastruktuurin rakentamista.

**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

Komissio on arvioinut eri energiajärjestelmien kustannuksia, mutta siitä ei voi vetää johtopäätöksiä, miten liikkumiskustannusten arvioidaan kehittyvän Suomessa. Eri vaihtoehtojen keskinäinen arviointi on siten vaikeaa ellei mahdotonta. Toisaalta arvioinneissa on esitetty ilman tarkempia perusteluja, että eri skenaarioilla ei ole kustannusvaikutuksia kotitalouksiin. Se miten tähän on päädytty ei selviä käytettävissä olevasta aineistosta.

Suomen kannalta on keskeistä löytää vastaukset kysymykseen siitä, miten meillä turvataan energian kilpailukykyinen ja saavutettavuuden varmistava hintataso. Miten kansalliset osittain ristiriitaiset fiskaaliset tavoitteet sovitetaan yhteen EU:n yhteisten ilmastotavoitteiden kanssa? Miten varmistetaan eurooppalaisen autoteollisuuden kilpailukyky liikenteen sähköistyessä? Samaan aikaan puhutaan teknologiariippuvuuden vähentämisestä ja huoltovarmuudesta, mutta tosiasiallisesti poliittisten valintojen seurauksena riippuvuus näyttää kasvavan.

Skenaarioarvioiden punninnassa on todettu myös, että sähkö halpenee, kun fossiilisista polttoaineista hankkiudutaan eroon. Samassa yhteydessä on arvioitu, että fossiilisten polttoaineiden hintakehitys on epävakaata, mutta viime vuosina olemme saaneet huomata, että samat poliittiset, tuotannolliset ja markkinariskit koskevat myös sähkömarkkinoita, jotka eivät ole myöskään toimineet ilman hintashokkeja. Mikä tahansa energiamuoto valitaan, niin kysynnän ja tarjonnan pitää olla tasapainossa, jotta markkinat toimivat ennustettavasti.

Komission esittämät eri skenaarioiden tosiasialliset vaikutustenarvioinnit ovat varsin vähäisiä, puutteellisia ja osin yksipuolisia. Niiden perusteella on mahdotonta vetää johtopäätöksiä vaikutuksista liikkumiseen ja liikkumiskustannuksiin. Suomen kannalta olennaista on varmistaa käyttövoimasiirtymä tavalla, joka mahdollistaa eikä rajoita ihmisten kykyä liikkua ja asua koko Suomessa.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry