Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

26.2.2024

Asia: E 58/2023 vp Valtioneuvoston selvitys: Suomen avaintavoitteet EU-vaalikaudelle 2024–2029

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton yhteinen lausunto Suomen avaintavoitteista EU-vaalikaudelle 2024–2029

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto Suomen tavoitteista alkavalle EU-vaalikaudelle.

Suomen avaintavoitteet strategisen kilpailukyvyn ja talouden ja rahoituksen osa-alueilla ovat kannatettavia. Avaintavoitteissa esille nostettu varojen suuntaaminen aiempaa enemmän tutkimukseen, innovaatioihin, osaamiseen ja digitalisaatioon sekä puhdasta siirtymää edistäviin toimiin on tärkeä linjaus. Myös esille nostettu resurssitehokkuus, kiertotalouden toimivuus ja hiilineutraalisuus sisämarkkinoiden ja teollisuuspolitiikan painopisteenä on tärkeää. Kiertotalouteen perustuvat uusiutuvat energiamuodot vahvistavat Suomen ja EU:n energiaomavaraisuutta, luovat uusia elinkeinomahdollisuuksia ja ovat myös kestävyyskriteereiltään helpommin raportoitavia ja läpinäkyviä.

Autoala puoltaa kunnianhimoisia EU-laajuisia yhtenäisiä ilmastotavoitteita. Talouden ja rahoituksen sekä puhtaan ja digitaalisen siirtymän osa-alueilla liikennesektorin yksi suurimmista muutoksista on seuraavalla vaalikaudella käynnistyvä polttoainejakelun päästökauppa.

Suomen tavoitteena tulisi olla liikenteen irrottaminen taakanjakosektorilta päästökaupan käynnistyessä, sillä liikennesektoriin kohdistuu jo ensi vaalikaudella päällekkäistä sääntelyä sekä taakanjakoasetuksen että päästökauppalainsäädännön kautta. Lisäksi tavoitteena tulisi olla sosiaalisen ilmastorahaston oikeudenmukaiseen tulonjakoon vaikuttaminen.

Ajoneuvorahoituksessa ja autoalan investoinneissa ongelmalliseksi on muodostumassa EU-taksonomian teknisten kriteerien jäykkyys. Vuodesta 2026 alkaen esimerkiksi vain täyssähköiset ja vetykäyttöiset henkilöautot täyttävät EU-taksonomian ehdot. EU-taksonomian teknisten arviointikriteerien, samoin kuin ajoneuvojen hiilidioksidiraja-arvoasetusten, tulisi olla teknologianeutraaleja ja niihin tulisi sisällyttää myös muut hiilineutraalit käyttövoimat kuin sähkö ja vety.

Suomen tavoitteena tulisi olla, että liikenne- ja kuljetusjärjestelmiä koskeva lainsäädäntö tunnistaisi jatkossakin Pohjoismaiden erityistarpeet. Pohjoinen ulottuvuus nostaa esille muun muassa talvimerenkulun erityispiirteet sekä tiekuljetuksissa käytettävän kaluston poikkeavat mitat ja massat. Suomen kuljetusjärjestelmän energia- ja kustannustehokkuus on viime vuosikymmenten aikana parantunut ensisijaisesti suurempien mittojen ja massojen vaikutuksesta. Liikennesektoria koskevassa EU-lainsäädännössä on tärkeää ottaa huomioon, että Suomen kuljetus- ja logistiikkajärjestelmä nojaa Euroopan mittakaavassa poikkeuksellisen raskaisiin tieliikenteen ajoneuvoyhdistelmiin. Vaikka raskaiden yhdistelmien kilometrikohtaiset päästöt ovat pienikokoisia yhdistelmiä suuremmat, tonnikilometrien määrään suhteutettuna päästöt ovat huomattavasti pieni- ja keskikokoisia ajoneuvoja alemmat. On tärkeää, että kansallinen liikkumavara, joka koskee muun muassa pohjoismaisia

raskaita ajoneuvoyhdistelmiä, sisällytettäisiin jatkossakin liikenne- ja kuljetusjärjestelmiä ja ajoneuvoja koskevaan EU-lainsäädäntöön.

Digitaalisten ratkaisujen mahdollisuuksien esille nostaminen energiatehokkuuden parantamisessa sekä kasvihuonekaasupäästöjen ja ympäristökuormituksen vähentämisessä on perusteltu tavoite. Digitaalinen seurantajärjestelmä parantaisi myös liikenteen käyttövoimamurroksessa ja ajoneuvoteollisuudessa tärkeää akkujen arvoketjujen seurantaa akkumineraalin hankinnasta tuotteen loppujalostukseen ja kierrätykseen asti. Suomella on tulevaisuudessa mahdollisuus nousta yhdeksi akkuteollisuuden merkittäväksi toimijaksi.

Puhtaan ja digitaalisen siirtymän osa-alueella tärkeänä tavoitteena on esillä puhtaan energian investointien edistäminen ja fossiilisten polttoaineiden käytön vähentäminen. EU-laajuinen energiaomavaraisuuden lisäämisen tavoite on tärkeää, jotta voitaisiin vähentää riippuvuutta EU:n ulkopuolisista maista tuodusta energiasta. Biotalouden kasvun mahdollisuudet tulisi ottaa EU:n talouspolitiikassa aiempaa vahvemmin huomioon ja biokaasun tuotannon laajentamista tulisi tukea koko arvoketjussa. Suomen kannalta biokaasun rinnastaminen liikennettä koskevassa EU-raja-arvolainsäädännössä maakaasuun vähentää biometaanin potentiaalia raskaan kaluston polttoaineena.

Euroopan strategisen kilpailukyvyn ja häiriönsietokyvyn vahvistamisessa on tunnistettu digitaalisen infrastruktuurin ja kyberturvallisuuden merkitys. Strategisen kilpailukyvyn ja liikkuvuuden sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta olennaisen tärkeitä ovat myös fyysinen liikenneinfrastruktuuri ja liikennettä palvelevat energiaverkot. Euroopan kannalta strategisen TEN-T-verkon tulisi vastata myös kansallisia liikenneinfrastruktuurin kehittämistavoitteita. Suomen kannalta on tärkeää, että TEN-T-verkon vaatimusten ja EU-rahoituksen tulisi vastata paremmin toisiaan. Ulkomaan kuljetusten kannalta olennaisia ovat erityisesti satamia ja lentoasemia palvelevan tieverkon kehittämistarpeet, sillä Suomen aluerakenteen takia satamien ja lentoasemien keräilyalueet ovat laajat. Ydinverkon ja kattavan verkon lisäksi EU-tasolla tulisi tunnistaa kotimaisen elinkeinoelämän ja aluerakenteen kannalta tärkeän alemman tieverkon kehittämistarpeet.

Kunnioittavasti

Tero Lausala, toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto

Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Lausunnon liitteeksi olemme koonneet autoalan yhteisiä meneillään oleviin lainsäädäntöhankkeisiin liittyviä tavoitteita seuraavalle EU-vaalikaudelle.

Autoalan tavoitteita vuosien 2024–2027 EU-lainsäädäntöhankkeille

Käyttövoimamurroksen nopeuttaminen ja fossiilisten polttoaineiden käytön vähentäminen liikenne- ja kuljetussektorilla	Jakelu- ja latausinfran kehittyy etupainotteisesti ajoneuvokannan tarpeisiin nähden. Vedyn jakeluinfraa kehitetään erityisesti raskaan liikenteen tarpeisiin. Biokaasun käyttö kuorma- ja linja-autoliikenteessä mahdollistetaan ottamalla hiilidioksidiraja-arvosääntelyssä huomioon polttoaineiden koko elinkaaren aikainen vaikutus. Latausinfran kehittämisessä ja taustalainsäädännössä otetaan huomioon kuorma-autojen latausinfran erityistarpeet. Latausinfran käytettävyyttä parannetaan. B-kortilla sallitaan sähkö- ja kaasukäyttöisillä ajoneuvojen kuljettaminen 4 250 kg:aan asti.
Liikenteen päästöjä vähennetään kustannustehokkaasti	Liikenne irrotetaan taakanjakosektorilta polttoainejakelun päästökaupan alkaessa. Polttoainejakelun päästökauppa otetaan kansallisesti käyttöönotto siten, että se ei lisää liikenteen vero- ja maksutaakkaa, ja päästömaksutulot kohdennetaan tieliikenteen päästövähennystoimiin, kuten ajoneuvojen hankintakannusteisiin. Uusiutuvien ja hiilineutraalien synteettisten polttoaineiden minimiverotasoja alennetaan niiden hintakilpailukyvyn lisäämiseksi. Varmistetaan kiertotalousasetuksella kierrätykseen palautuvien autojen määrän kasvu. Katsastussääntelyä kehitetään siten, että ajoneuvomanipulaatiot ja päästöiltään suurimmat vikaantuneet ajoneuvot voidaan tunnistaa paremmin katsastuksessa.
EU:n sisämarkkinat toimivat autokaupan, auton ostajien ja tuottajavastuun kannalta optimaalisesti	Vaurioituneiden autojen rekisteristä poistaminen ja epass-järjestelmä vähentävät vilppiä käytettyjen autojen maahantuonnissa. Ajoneuvoakkujen alkuperä on tunnistettavissa digitaalisen akkupassin avulla. Romuajoneuvojen määritelmää selkeytetään autojen viennissä ja tuonnissa. Ajoneuvomateriaalien kiertotaloustavoitteiden saavuttamiseksi tuottajavastuu määritellään jatkossakin selväpiirteisesti siten, että ajoneuvolla on vain yksi tuottajavastuullinen, kuten ajoneuvon valmistaja tai jäsenvaltioon autoja maahantuova yritys.
Ajoneuvolainsäädäntö ottaa huomioon Suomen erityispiirteet	Kuorma-autojen mitta- ja massalainsäädäntö hiilidioksidiraja-arvot ottavat huomioon Suomessa käytettävät poikkeuksellisen raskaat ajoneuvoyhdistelmät. VECTO-järjestelmä laajennetaan kattamaan myös raskaimmat EHC-ajoneuvoyhdistelmät.
Liikenne- ja kuljetusjärjestelmä parantaa elinkeinoelämän kansallista kilpailukykyä, kansalaisten liikkumismahdollisuuksia ja liikenneturvallisuutta	TEN-T –tieverkon rahoitus- ja kehittämismahdollisuudet paranevat. EU-laajuinen digitalisaatiokehitys tulee logistiikan digitalisaation kehitystä. Autokannan liikenneturvallisuutta parannetaan autokantaa nuorentamalla. Nopeudeltaan rajoitettujen autojen ajo-oikeus (B1-ajokortti) mahdollistaa nuorten turvallisen omaehtoisen liikkumisen alueilla, joissa joukkoliikenteen palvelutaso on heikko.