Valiokunnan lausunto LiVL 1/2018 vp– U 67/2017 vp

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (henkilö- ja pakettiautojen vuoden 2020 jälkeisiksi CO2 raja-arvoiksi)

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (henkilö- ja pakettiautojen vuoden 2020 jälkeisiksi CO_2 raja-arvoiksi) (U 67/2017 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava suurelle valiokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:
- ylitarkastaja Eleonoora Eilittä, liikenne- ja viestintäministeriö
- neuvotteleva virkamies Marjo Nummelin, ympäristöministeriö
- erityisasiantuntija Keijo Kuikka, Liikenteen turvallisuusvirasto
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- toimitusjohtaja, CEO Tero Kallio, Autotuojat ja -teollisuus ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Ehdotuksen tavoitteena on asettaa sitovat CO_2 raja-arvot uusille henkilö- ja pakettiautoille. Arvioiden mukaan voimassa oleva raja-arvo vuodelle 2020/2021 ei ole riittävä suhteessa kunnianhimoisiin päästövähennystavoitteisiin liikennesektorilla. Ehdotus sisältää tavoitteet vuodelle 2025 ja vuodelle 2030. Vuodelle 2025 asetettavan raja-arvon tarkoituksena on varmistaa autoteollisuudelle kannustimia investointeihin aikaisessa vaiheessa sekä edesauttaa jäsenvaltioita saavuttamaan vuodelle 2030 asetettuja päästövähennystavoitteita. Vuoden 2030 tavoitteilla luodaan autoteollisuudelle tarvittava ennakoitavuus ja pitkän tähtäimen suunta näiden investointien jatka-

miselle. Ehdotuksen keskeisenä tavoitteena on merkittävästi edistää siirtymistä tavanomaisista polttomoottoriajoneuvoista puhtaampaan liikenteeseen.

Asetusehdotuksessa esitetään, että autonvalmistajille asetetaan velvoite vähentää uusien rekisteröityjen keskimääräisiä henkilö- ja pakettiautojen CO_2-päästöjä. Komission esityksen mukaan uuteen asetusehdotukseen ei ole esitetty numeerisia raja-arvoja vuosille 2025 ja 2030, koska päästöjen mittaustapa on parhaillaan muuttumassa.

Asetusehdotuksen mukaan autovalmistajan tai tuottajan hakemuksesta, päästövähennykset, jotka on saavutettu innovatiivisella teknologialla tai tällaisten teknologioiden yhdistelmällä, voidaan komission toimesta ottaa huomioon vähentämään kyseisen autovalmistajan keskimääräisiä päästöjä 7 g CO_2/km asti. Lisäksi komissio esittää, että aikaisemmassa asetuksessa myönnettävät superbonukset sovelletaan vuoteen 2022 asti ja näin ollen eivät enää sovellu vuoden 2025 tai 2030 vaatimusten osalta.

Komissio esittää jäsenvaltioiden velvollisuudeksi kerätä tietoja kalenterivuosittain jokaisesta uudesta sen alueella ensirekisteröidystä henkilöautosta ja kevyestä kaupallisesta ajoneuvosta.

Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto pitää EU:n tasolla tehtäviä toimia päästövähennysten saavuttamiseksi liikennesektorilla tärkeinä. Nykyisen ehdotuksen taustalla on tavoite vähentää liikenteen päästöjä saattamalla markkinoille entistä energiatehokkaampia uusia ajoneuvoja. Valtioneuvosto kannattaa esitettyjä raja-arvoja vähimmäistasona vuosille 2025 ja 2030. Huomioitavaa kuitenkin on, että autokannan tulisi uudistua Suomessa huomattavasti nykyistä nopeammin, jotta saavutamme asetetun päästövähennystavoitteen ajoneuvojen energiatehokkuuden parantamisen osalta.

Valtioneuvosto pitää tarkoituksenmukaisena tapana esittää uudet raja-arvot vuosille 2025 ja 2030 prosentuaalisena kiristyksenä vertailuvuoden raja-arvoon huomioiden mittaustavan muutos asetuksen voimassaoloaikana. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan on kuitenkin tärkeää huomioida jatkokäsittelyssä, että mittaustavan muutos ei vaikuta raja-arvoihin siten, että päästötavoitteet tosiasiallisesti heikentyvät.

Valtioneuvosto pitää ehdotuksen oikeusperustaa asianmukaisena. Valtioneuvosto katsoo myös, että ehdotus on suhteellisuusperiaatteen ja toissijaisuusperiaatteen mukainen.

Valtioneuvosto pitää lähtökohtaisesti tarkoituksenmukaisena asetusehdotuksen mukaista komission mahdollisuutta täytäntöönpanosäädöksillä määrittää tarpeelliset monitorointi- ja raportointitoimenpiteet sekä päivittää asetusehdotuksen liitteen I kaavat vastaamaan voimassaolevaa päästöjen mittaustapaa. Valtioneuvosto katsoo myös tarkoituksenmukaiseksi komission mahdollisuutta antaa delegoituja säädöksiä liittyen asetuksen teknisluontaisten liitteiden muuttamiseksi sekä mahdollisuutta täsmentää eko-innovaatioille määrättyä ylärajan ja tarkentaa 10 artiklan kriteerejä, joiden myötä on mahdollista myöntää poikkeuksia päästörajoihin.

Valiokunnan lausunto LiVL 1/2018 vp

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Valiokunta pitää valtioneuvoston tavoin EU:n tasolla tehtäviä toimia päästövähennysten saavuttamiseksi tärkeinä ja kannatettavina. Autojen valmistajiin kohdistuvat uudet kiristetyt CO_2-tavoitearvot tuleville vuosille edesauttaisivat jäsenmaita niiden pyrkimyksissä vähentää tieliikenteestä aiheutuvaa CO_2-päästökuormitusta. Valiokunnan saaman tiedon mukaan uusien vaatimusten arvioidaan näin tukevan merkittävällä tavalla ilmastonmuutoksen rajoittamistoimia. Hyvänä komission ehdotuksessa on pidetty sen teknologianeutraaliutta, jolloin eri teknologiat kilpailevat keskenään tasapuolisista lähtökohdista.

Samalla valiokunta kantaa huolta siitä, että tavoitteet ovat kovin kunnianhimoiset ja saattavat aiheuttaa ongelmia. On syytä jatkossa kiinnittää huomiota EU:n jäsenvaltioille asetettuihin erilaisiin tavoitetasoihin ja siihen, että niistä ei saa tulla syrjiviä. On myös pidettävä mielessä Suomen maantieteelliset ja muut erityisolot. Valiokunta toteaa, että uuden ajoneuvojen päästöjen mittaustavan ei myöskään tule kiristää vaatimuksia tai lisätä kustannuksia suunniteltua enemmän. Kustannusten kokonaiskehitykseen vaikuttavat uusien ajoneuvojen hintakehityksen lisäksi myös vaihtoehtoisten ympäristöystävällisempien polttoaineiden ja käyttövoimien kustannuskehitys.

Tavoitteet asettavat kovia vaatimuksia Suomen autokannan uusiutumiselle, ja valiokunta katsoo, että tulee tarkoin kansallisesti pitkäjänteisesti yli hallituskausien harkita, miten autokannan uusiutumista voidaan edistää. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esiin käytettyjen autojen maahantuonti, mikä osaltaan voi vähentää uusien autojen hankkimista. Keinoja autokannan uusiutumisen nopeuttamiseksi ovat esimerkiksi romutuspalkkion ajoittainen toistaminen sekä ajoneuvoja ja tieliikennettä koskevan kokonaisverotuksen hallittu muuttaminen.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Helsingissä 9.2.2018

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Ari Jalonen sin
varapuheenjohtaja Mirja Vehkaperä kesk
jäsen Mikko Alatalo kesk
jäsen Jyrki Kasvi vihr
jäsen Jukka Kopra kok
jäsen Susanna Koski kok
jäsen Eeva-Maria Maijala kesk
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Markku Pakkanen kesk

jäsen Jari Ronkainen ps
jäsen Satu Taavitsainen sd
jäsen Katja Taimela sd
jäsen Ari Torniainen kesk

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker