Valiokunnan lausunto YmVL 3/2018 vp– U 67/2017 vp

Ympäristövaliokunta

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 ympäristövaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava suurelle valiokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:
- ylitarkastaja Eleonoora Eilittä, liikenne- ja viestintäministeriö
- neuvotteleva virkamies Marjo Nummelin, ympäristöministeriö
- johtava tutkija Juhani Laurikko, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy

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 jatkamiselle. 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.

Valtioneuvoston 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. Valtioneuvoton 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 PERUSTELUT

Ehdotuksen tavoitteena on vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä asettamalla sitovat CO_2-raja-arvot uusille henkilö- ja pakettiautoille. Valiokunta katsoo valtioneuvoston tavoin, että EU-tasoiset, autojen valmistajiin kohdistuvat toimet autojen päästöjen vähentämiseksi ovat tärkeitä ja tehokkaita. Pariisin ilmastosopimuksessa sitouduttiin globaalisti vähentämään kasvihuonekaasu-

päästöjä siten, että ilmaston lämpeneminen pysyy selvästi alle 2°C:een ja pyritään kohti 1,5°C:tta. Arvioiden mukaan maiden esittämät päästövähennyslupaukset eivät vielä riitä näiden tavoitteiden saavuttamiseen. On siten hyvin todennäköistä, että keskusteluun tulee pian tarve tiukentaa EU:n nykyistä päästövähennystavoitetta. Tiukat ja jatkossa yhä tiukentuvat päästövähennystavoitteet edellyttävät toteutuakseen päästövähennystoimia kaikilla sektoreilla.

Päästökaupan ulkopuolisen eli taakanjakosektorin merkittävin päästövähennyspotentiaali on liikenteessä. Liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamisen ohella keskeiset päästövähennyskeinot ovat vaihtoehtoisten polttoaineiden lisääminen ja ajoneuvojen energiatehokkuuden parantaminen. Suomen energia- ja ilmastostrategiassa ja keskipitkän ajan ilmastosuunnitelmassa vuoteen 2030 on lähtökohtana tavoite vähentää liikenteen päästöjä noin puolella vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Tavoite on kunnianhimoinen ja edellyttää ajoneuvoteknologian kehittymisen ohella siirtymistä vähitellen uuden teknologian, kuten sähkö- ja kaasuautojen, käyttöön sekä biopolttoaineiden osuuden kasvattamista. Biopolttoaineet ovat tärkeä ylimenokauden keino päästöjen vähentämiseksi, ja Suomen maantieteellisten erityisolosuhteiden vuoksi sähköiseen liikenteeseen siirtyminen on haasteellisempaa kuin tiheään asutuissa maissa. Valiokunta korostaa, että sähköautojen riittävän latauspisteinfran oikea-aikainen rakentuminen on osaltaan edellytyksenä sähköajoneuvokannan merkittävälle yleistymiselle.

Valiokunta korostaa, että teknologianeutraalius on tärkeä lähtökohta sääntelyssä. Uusissa vaatimuksissa ei siten tule asettaa erillisiä vaatimuksia tietyn teknologian ajoneuvoille.

Verotuksella voidaan ohjata uusien autojen kysyntää vähäpäästöisempiin autoihin. Autoveron porrastus hiilidioksidipäästön mukaan on vähentänyt päästöjä merkittävästi. Valiokunta pitää tärkeänä, että ajoneuvoja ja tieliikennettä koskevan kokonaisverotuksen hallitulla muuttamisella tulisi jatkaa verotuksen ohjausvaikutuksen vahvistamista.

Ajoneuvokannan uusiutumista tukemalla voidaan myös edistää vanhojen, suuripäästöisten ajoneuvojen poistumista liikenteestä ja siten päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Myös romutuspalkkiojärjestelmällä voidaan osaltaan vaikuttaa ajoneuvokannan uusiutumiseen. Valiokunta toteaa, että laajamittainen käytettyjen autojen maahantuonti hidastaa autokannan uusiutumista vähäpäästöisemmäksi, sillä käytettynä tuodaan merkittävästi ensirekisteröintiä suuripäästöisempiä ajoneuvoja. Valiokunta viitaten keskipitkän ajan ilmastosuunnitelmasta antamaansa mietintöön (YmVM 1/2018 vp) katsoo, että tulevaisuudessa pitäisi harkita romutuspalkkion hyödyntämistä hankintatukena myös henkilöautosta luopuvien liikkumispalvelujen, kuten sähköpyörien, yhteiskäyttöautopalvelujen tai julkisen liikenteen matkalippujen, hankintaan.

Suomen energia- ja ilmastostrategiassa ja keskipitkän ajan ilmastosuunnitelmassa (KAISU) on linjattu myös tavoite edistää vähähiilistä liikennettä tukemalla täyssähköautojen hankintaa sekä kaasu- tai etanolikonversion tekemistä vanhoihin autoihin. Valiokunta korostaa, että sähköautojen hankintatuen määrän ei ole kuitenkaan arvioitu riittävän pitämään sähköajoneuvokannan kasvua edelläkävijämaiden tasolla, vaan henkilöautoliikenteen laajemman sähköistämistavoitteen ja kaasukäyttöisten autojen lisäämisen kannalta tarvitaan täydentäviä keinoja kehityksen vauhdittamiseksi.

Valiokunnan lausunto YmVL 3/2018 vp

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Ympäristövaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Helsingissä 28.2.2018

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Satu Hassi vihr
varapuheenjohtaja Silvia Modig vas
jäsen Anders Adlercreutz r
jäsen Petri Honkonen kesk
jäsen Pauli Kiuru kok
jäsen Hanna Kosonen kesk
jäsen Rami Lehto ps
jäsen Eeva-Maria Maijala kesk
jäsen Sari Multala kok
jäsen Riitta Myller sd
jäsen Martti Mölsä sin
jäsen Veera Ruoho kok
jäsen Ari Torniainen kesk

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos