

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille koskevan asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta vastaamaan unionin nostettua ilmastokunnianhimoa (henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvojen kiristäminen ja uuden raja-arvon asettaminen vuodelle 2035)

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille koskevan asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta vastaamaan unionin nostettua ilmastokunnianhimoa (henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvojen kiristäminen ja uuden raja-arvon asettaminen vuodelle 2035) (U 52/2021 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava suurelle valiokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- ylitarkastaja Emmi Simonen, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava asiantuntija Aki Tilli, Liikenne- ja viestintävirasto
- Public policy and government affairs manager, Nordics Patrik Gayer, Tesla
- erityisasiantuntija, edustaen myös Autotuoajat ja -teollisuus Hanna Kalenoja, Autoalan Keskusliitto ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- ympäristöministeriö
- Gasum Oy
- Neste Oyj
- Autoliitto ry
- Teknologiateollisuus ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Lappeenrannan-Lahden teknillinen yliopisto LUT

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Euroopan komissio julkaisi 14.9.2020 tiedonannon EU:n vuoden 2030 ilmastotavoitteen kiristämisestä¹, jolla toimeenpannaan EU:n ilmastolailla (2021/1119) asetettuja tavoitteita vähentää EU:n nettokasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 %:lla vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta sekä saavuttaa vuoteen 2050 mennessä EU-tasolla ilmastoneutraalius. Komissio julkisti 14.7.2021 lainsäädäntöehdotukset (nk. 55-valmiuspaketti)², joilla se pyrkii varmistamaan, että Euroopan unioni saavuttaa tämän tavoitteen. Osana valmiuspakettia komissio ehdottaa EU:n nykyisten uusien henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästötavoitteiden kiristämistä ja uusien hiilidioksidipäästötavoitteiden asettamista muuttamalla voimassaolevaa asetusta (nk. CO2-raja-arvoasetus). Muita tieliikenteen päästöihin vaikuttavia komission aloitteita ovat mm. päästökauppadirektiivin muutosehdotukset rakennusten erillislämmityksen ja tieliikenteen päästökauppajärjestelmän luomiseksi, taakanjakosektorin asetusehdotus, joka sisältää ehdotuksen Suomen maa-kohtaisen päästövähennystavoitteen nostamiseksi taakanjakosektorille, asetusehdotus vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurista, ja uusiutuvan energian direktiivin muutosehdotus, joka sisältää ehdotuksen liikenteen käyttövoimien kasvihuonepäästöintensiteetin vähennystavoitteesta.

Tieliikenne aiheuttaa lähes 20 prosenttia koko EU:n alueen kasvihuonepäästöistä. CO2-raja-arvoasetuksen merkitys tieliikenteen päästöjen vähentämisessä on merkittävä, sillä henkilö- ja pakettiautojen osuus tieliikenteen päästöistä on noin 70 prosenttia. Uusia henkilö- ja pakettiautoja koskeva CO2-raja-arvoasetus määrittelee autonvalmistajan valmistamien vuosittain ensirekisteröitävien autojen keskimääräiset hiilidioksidipäästötavoitteet eli raja-arvot, joita autonvalmistajat eivät saa ylittää. Mikäli autonvalmistajan ensirekisteröitävien autojen vuosittaiset päästöt ylittävät asetetun raja-arvon, määrätään valmistajalle liikapäästömaksu. Vaikka nykyiset raja-arvot ohjaavat autonvalmistajia valmistamaan energiatehokkaampia ajoneuvoja, ei kehitys ole tarpeeksi nopeaa EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi ilman entistä kireämpiä raja-arvoja. Tämän vuoksi komissio on esittänyt CO2-raja-arvoasetusta muutettavaksi ilmastokunnianhimon takaimiseksi.

Komissio ehdottaa nykyistä vuoden 2030 raja-arvoa kiristettäväksi ja uusia raja-arvoja vuodelle 2035. Esitykset koskevat sekä henkilö-että pakettiautojen valmistusta ja ne määräytyvät valmistajille edelleen vuosittain ensirekisteröitävien autojen käyttövoimasta riippumatta. Lisäksi komissio ehdottaa luopumista kahdesta voimassa olevan asetuksen mukaisesta elementistä vuonna 2030: mukautumiskertoimesta (ns. ZLEV-kerroin) ja pienille ajoneuvonvalmistajille kohdistuvasta poikkeuksesta. Edellä mainittujen elementtien poistamisella pyritään lisäämään asetuksen ilmastokunnianhimon tasoa ja yhdenmukaistamaan sääntöjä autonvalmistajille. Lisäksi asetusehdotus sisältää ehdotuksia komission tiedonsaantioikeudeksi, raportoinniksi, delegoitujen säädök-

1 Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: EU:n ilmastotavoite vuodelle 2030 entistä korkeammalle – Panostetaan ilmastoneutraaliin tulevaisuuteen ihmisten hyväksi, COM/2020/562 final.

2 Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta, COM/2021/550 final.

Valiokunnan lausunto LiVL 25/2021 vp

sen antamiseksi ja mahdollisen uuden muutosehdotuksen antamiseksi vuonna 2028. Asetuksen viittauksia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan voimassaolevaa lainsäädäntöä.

Komission ehdotuksen mukaan EU:n tasolla autonvalmistajakohtaisia raja-arvoja kiristettäisiin niin, että vuodesta 2030 lähtien henkilöautojen raja-arvo olisi vuoden 2021 tavoitteen 55 prosentin vähennys ja pakettiautojen raja-arvo olisi vuoden 2021 tavoitteen 50 prosentin vähennys. Tämä tarkoittaisi merkittäviä kiristyksiä voimassaoleviin raja-arvoihin, sillä vuoden 2030 raja-arvot ovat henkilöautoille tällä hetkellä -37,5 prosenttia ja pakettiautoille -31 prosenttia. Lisäksi komissio esittää uutta raja-arvoa vuodesta 2035 lähtien henkilö-että pakettiautoille niin, että se olisi vuoden 2021 tavoitteen 100 prosentin vähennys. Vuoden 2035 raja-arvo johtaisi käytännössä siihen, että autonvalmistajien kannattaisi valmistaa ainoastaan uusia täyssähkö- ja vetäautoja vuonna 2035. Voimassaolevaa vuoden 2025 -15 prosentin raja-arvoa ei esitetä muutettavaksi, jotta autoteollisuuden investointi- ja tuotekehityssyli huomioitaisiin.

Ensimmäinen vuodelle 2030 kohdistuva elementin poisto koskee nolla- ja vähäpäästöisten autojen valmistamista koskevaa mukautumismekanismeja. Nolla- tai vähäpäästöisellä ajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvoa, jonka päästöt ovat enintään 50 g CO₂/km. Mukautumismekanismin tarkoituksena on vuodesta 2025 alkaen kannustaa autonvalmistajia tuottamaan markkinoille nolla- ja vähäpäästöisiä autoja asetuksessa esitetyn tavoitteen eli kynnysarvon ylittämän määrän. Mikäli autonvalmistaja ylittää kullekin ajankohdalle määritellyn kynnysarvon, se voi saada enintään viiden prosentin helpotuksen asetuksen mukaan määritellyn raja-arvoon. Voimassaolevan asetuksen mukaan mekanismi otettaisiin käyttöön vuodesta 2025 alkaen. Vuoden 2025 kynnysarvo eli tavoite on 15 prosentin osuus nolla- ja vähäpäästöisiä autoja kyseisen ajoneuvonvalmistajan vuotuisesta autokannasta. Vuoden 2030 kynnysarvo on henkilöautoille 35 prosenttia ja pakettiautoille 30 prosenttia. Komissio ei katso erillistä mukautumismekanismeja tarpeelliseksi vuodesta 2030 eteenpäin, koska ehdotetut kiristykset raja-arvoihin ohjaavat jo sinällään nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen valmistamiseen. Koska ajoneuvonvalmistajat saavat mukautumismekanismin kautta helpotuksia raja-arvoihinsa, vähentäisi sen poistaminen komission mukaan riskiä asetuksen tavoitteiden saavuttamisen epäonnistumisesta. Lisäksi kyseisen elementin poistaminen yksinkertaistaisi lainsäädäntöä.

Toinen vuodelle 2030 kohdistuvan elementin poisto koskee pieniä autonvalmistajia. Pienet autonvalmistajat ovat voineet voimassa olevan asetuksen mukaan saada helpotuksia asetuksen mukaisiin laskettuihin raja-arvoihin. Komission ehdotuksen mukaan helpotus koskisi vuoden 2030 jälkeen vain kaikista pienimpiä autonvalmistajia eli alle 1 000 uuden vuosittaisen henkilö- ja pakettiauton valmistajaa. Komissio ehdottaa, että niille autonvalmistajille, jotka kalenterivuodessa valmistavat 1 000—10 000 uutta henkilöautoa tai 1 000—22 000 uutta pakettiautoa, sovellettaisiin vuodesta 2030 lähtien samoja sääntöjä päästörajoituksista kuin muillekin autonvalmistajille. Elementin poiston ilmastovaikutukset olisivat komission mukaan vähäiset, mutta se varmistaisi tieliikenteen tasapuolisia kilpailuolosuhteita.

Komissio ehdottaa lisäksi, että se voisi antaa delegoituja säädöksiä laskentakaavojen muuttamiseksi tietyssä pakettiautojen tyyppihyväksyntää koskevassa tilanteessa. Tilanteet koskisivat niin kutsuttua monivaiheista tyyppihyväksyntää, jossa usea autonvalmistaja valmistaa pakettiauton, jolloin asetuksen mukaiset hiilidioksidipäästöt kohdennetaan perusajoneuvon eli alustan valmistajalle. Komissio voisi antaa delegoituja säädöksiä kaavojen muuttamiseksi silloin, kun se on

Valiokunnan lausunto LiVL 25/2021 vp

välttämätöntä valmistajakohtaisen päästövähennystavoitteen määrittelyksi pakettiautoja koskevassa monivaiheisessa tyyppihyväksyntätilanteessa. Lisäksi komissio esittää täsmennettäväksi, että se voisi tarvittaessa pyytää asetuksen mukaisia seurantatietoja niitä toimittavalta viranomaiselta ja autonvalmistajalta virheellisten monitorointitietojen tilanteissa, joissa se ei nykyinsäädännön mukaan olisi mahdollista. Lisäksi se esittää teknisluontoisia muutoksia asetukseen niin, että viittaukset vanhaan puitedirektiiviin 2007/46/EY sekä sen määritelmiin muutettaisiin vastaamaan voimassaolevaa tyyppihyväksyntäasetusta (EU) 2018/858.

Komissio esittää, että vuoden 2025 lopusta lähtien ja sen jälkeen kahden vuoden välein se raportoi nollapäästöisen tieliikenteen kehityksestä. Raportissa arvioitaisiin erityisesti tarvetta uusille toimenpiteille siirtymän vauhdittamiseksi. Raporttiin sisältyisi tietoja muun muassa nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen määrästä, vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausinfrastruktuurin tavoitteiden kehityksestä ja kuluttajavaikutuksista. Raportin perusteella komissio voisi antaa uuden muutosehdotuksen CO₂-raja-arvoasetuksesta vuonna 2028.

Valtioneuvoston kanta

55-valmiuspaketista julkaistun komission tiedonannon e-kirjeen käsittelyn yhteydessä EU ministerivaliokunta (3.9.2021) linjasi, että Suomi on osana Euroopan unionia sitoutunut Pariisin ilmastopöytäkirjaan. Tavoite edellyttää pitkän aikavälin ilmastotoimien rakentamista siten, että EU:n hiilineutraalius saavutetaan sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä tavalla ennen vuotta 2050. Osana tätä tavoitetta valtioneuvosto pitää tärkeänä, että 55-valmiuspaketista käytävien neuvottelujen lopputuloksena kokonaisuudessaan saavutetaan vuodelle 2030 asetettu vähintään 55% ilmastotavoite, joka voidaan myös ylittää.

Valmiuspaketin ehdotuksilla on lukuisia ristikkäisvaikutuksia, ja valtioneuvosto korostaa, että valmiuspaketin kunnianhimoisuuden ylläpitäminen kokonaisuutena tulee varmistaa.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että neuvottelut edistyvät ripeästi, jotta toimeenpanolle jää riittävästi aikaa. Samalla valtioneuvosto korostaa, että 55-valmiuspaketti myös ohjaa EU:n siirtymää kohti ilmastoneutraalia taloutta. Siirtymä tulee toteuttaa sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä, vaikuttavalla ja kustannustehokkaalla tavalla huomioiden luontokadon ehkäisyyn, digitalisaatioon sekä siirtymän oikeudenmukaisuuteen liittyvät näkökohdat.

Valtioneuvosto arvioi ehdotuksia kansallisen ja eurooppalaisen kokonaisedun näkökulmasta. Ilmastovaikutusten lisäksi ehdotusten tulee monipuolisesti huomioida vaikutukset muun muassa kilpailukykyyn, valtion tulokertymään ja Suomen maksuihin EU:lle. Lisäksi on tärkeää systemaattisesti arvioida päätösten vaikutuksia kansalaisten hyvinvointiin.

Valtioneuvosto kannattaa lähtökohtaisesti esitettyjä raja-arvoja vuosille 2030 ja 2035. Valtioneuvosto korostaa, että kunnianhimoiset raja-arvot edesauttavat nollapäästöisten ajoneuvojen valmistamista ja siten parantavat niiden mallivalikoimaa sekä saatavuutta myös Suomessa. Näin ollen esitys auttaa myös kansallisen autokannan uudistamisessa ja Suomen kansallisen hiilineutraalisuustavoitteen vuoteen 2035 mennessä saavuttamisessa. Jatkokäsittelyssä Suomi voi myös kannattaa komission ehdotusta kunnianhimoisempia raja-arvoja ja lineaarista polkua tulevien raja-arvojen välillä. Huomioitava kuitenkin on, että asetuksen ilmastokunnianhimon tasoon vaikuttaa

Valiokunnan lausunto LiVL 25/2021 vp

esitettyjen raja-arvojen lisäksi asetuksen muut yksityiskohdat. Jatkokäsittelyn osalta Suomen ensisijaisena tavoitteena on varmistaa ehdotuksen kunnianhimon tason riittävyys suhteessa jäsenmaiden taakanjakosektorin 2030 tavoitteisiin sekä EU:n 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiseen.

Komission asetusehdotuksessa ei Suomen ennakkovaikuttamisesta huolimatta huomioida kaasukäyttöisiä henkilö- ja pakettiautoja omana kokonaisuutenaan. Haasteeksi on muodostunut se, että maakaasun ja biokaasun osuutta ei voida autonvalmistuksen osalta erottaa, ja maakaasun osuus on EU:ssa käytettävästä liikennekaasusta erittäin korkea. Biokaasu on kuitenkin sen elinkaari-päästöt huomioiden ilmastoystävällinen vaihtoehto ja se edistää kiertotaloutta. Näin ollen valtioneuvosto katsoo, että jatkoneuvotteluissa tulisi eri yhteyksissä pyrkiä vaikuttamaan siihen, että biokaasun liikennekäyttöä edistetään ja sen jakeluinfrastruktuurin rakentumiselle luodaan muiden vaihtoehtoisten polttoaineiden ohella edellytyksiä. Lisäksi valtioneuvosto katsoo, että asetuksen jatkokäsittelyssä tulisi pyrkiä vaikuttamaan siihen, että kaasukäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen valmistamista kannattaisi edelleen jatkaa esitettyjen raja-arvojen kunnianhimesta tinkimättä.

Valtioneuvosto kannattaa mukautumismekanismin poistamista, koska mekanismin pitäminen voi johtaa asetuksen ilmastokunnianhimon laskemiseen. Valtioneuvosto pitää tarkoituksenmukaisena, mutta ei välttämättömänä, esitystä pienten ajoneuvonvalmistajien poikkeuksesta luopumista tasapuolisten markkinaolosuhteiden takaamiseksi. Jatkokäsittelyssä tulee kuitenkin arvioida pienille ajoneuvonvalmistajille kohdistuvien vaatimusten oikeasuhtaisuutta elementin poistamisesta saataviin hyötyihin nähden.

Valtioneuvosto pitää tarkoituksenmukaisena komission ehdotusta siirtää komissiolle säädösvaltaa, jonka nojalla komissio voisi antaa delegoituja säädöksiä laskentakaavojen muuttamiseksi tietyssä pakettiautojen monivaiheista tyyppihyväksyntää koskevassa tilanteessa, joissa se on välttämätöntä edellä mainittujen ajoneuvojen päästövähennystavoitteiden määrittämisessä.

Valtioneuvosto pitää lähtökohtaisesti tarkoituksenmukaisena komission raportointivelvollisuutta sekä mahdollisuutta esittää asetuksen muuttamista vuonna 2028.

Ehdotus edistää merkittävästi Suomen tavoitteita puolittaa liikenteen päästöt 2030 mennessä ja saavuttaa fossiiliton liikenne 2045. Yksityiskohtaisempien kantojen esittäminen edellyttää lisätietoja komission ehdotuksesta ja yhteisvaikutuksista muiden valmiuspaketin ehdotusten kanssa.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

(1) Valiokunta pitää ehdotuksen tavoitteita lähtökohtaisesti hyvinä. Saadun selvityksen mukaan ehdotus ei valitettavasti ole teknologianeutraali eikä kustannustehokas, minkä vuoksi valiokunta suhtautuu osittain kriittisesti ehdotukseen. Ehdotuksen aikataulu on myös tiukka, ja valiokunta pitää tärkeänä, että toimeenpanolle jää riittävästi aikaa.

Valiokunnan lausunto LiVL 25/2021 vp

Teknologianeutraalius

(2) Saadun selvityksen mukaan komission ehdotus keskittyy tiettyjen teknologioiden hyväksymiseen ja edistämiseen vuoden 2035 jälkeen teknologianeutraaliuden ja kaikkien päästöjä vähentävien ratkaisujen sijaan. Nyt esitetyllä rajauksella komissio sulkee monia teknologisia polkuja, jotka liittyvät erityisesti kehittyneiden uusiutuvien ja hiilineutraalien ei-biologista alkuperää olevien synteettisten polttoaineiden tuotekehitykseen ja tuotantomahdollisuuksiin. Valmistajien raja-arvosääntelyä tulisi asiantuntijakuulemisen mukaan muuttaa siten, että myös kaasukäyttöiset autot ja kehittyneitä biopolttoaineita hyödyntävät energiatehokkaat hybridiautot olisi mahdollista pitää tuotannossa vuoden 2025 jälkeen. Valiokunta korostaa, että lainsäädännön tulisi olla luonteeltaan teknologianeutraalia.

Biokaasu

(3) Valiokunta pitää hyvänä valtioneuvoston kantaa, että asetuksen jatkokäsittelyssä tulisi pyrkiä vaikuttamaan siihen, että kaasukäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen valmistamista kannattaisi edelleen jatkaa esitettyjen raja-arvojen kunnianhimoista tinkimättä. Kaasukäyttöinen liikenne ja erityisesti uusiutuva biokaasu ovat merkittävässä asemassa osana kansallista fossiilittoman liikenteen tiekarttaa.

Kokonaisvaltainen tarkastelu

(4) Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että raja-arvojen laskentatapa on monelta osin ristiriitainen uusiutuvaa energiaa koskevien direktiivien kanssa. Valiokunta kantaa huolta siitä, että EU:n ajoneuvo- ja polttoaineteknologiaa koskeva lainsäädäntö ei ole johdonmukainen. Valiokunta korostaa, että valmiuspaketin ehdotuksia on tarkasteltava kokonaisuutena sekä kunnianhimotason ylläpitämiseksi että ristiriitojen välttämiseksi.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että valmiuspaketin ehdotuksia on tarkasteltava kokonaisuutena sekä kunnianhimotason ylläpitämiseksi että ristiriitojen välttämiseksi ja

että se yhtyy asiassa edellä esitetyin huomautuksin valtioneuvoston kantaan.

Valiokunnan lausunto LiVL 25/2021 vp

Helsingissä 27.10.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk
jäsen Pekka Aittakumpu kesk
jäsen Heikki Autto kok
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Juho Kautto vas
jäsen Jari Kinnunen kok
jäsen Jouni Kotiaho ps
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Jenni Pitko vihr
jäsen Mirka Soinikoski vihr
jäsen Paula Werning sd
varajäsen Matias Marttinen kok
varajäsen Jari Ronkainen ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker

Valiokunnan lausunto LiVL 25/2021 vp
Eriävä mielipide

Eriävä mielipide

Perustelut

Kuten tunnettua, EU on kiristänyt ilmastotavoitteitaan ja sitoutunut vähintään 55 prosentin kasvihuonekaasupäästövähennystavoitteen saavuttamiseen vuodelle 2030 verrattuna vuoteen 1990 ja olemaan ilmastoneutraali vuoteen 2050 mennessä. Tämäkin nyt käsittelyssä oleva esitys liittyy tuohon tavoitteeseen. Näin ollen, tavoitteen saavuttamiseksi komissio ehdottaa EU:n nykyisten uusien henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoasetusten kiristämistä ja uusien raja-arvojen tavoitteiden asettamista muuttamalla voimassa olevaa asetusta.

On totta, että nykyinen päästönormisto on tehokkaasti ohjannut sähköautojen yleistymiseen ja energiatehokkuuden merkittävään lisääntymiseen liikenteessä. Valiokuntaryhmämme näkeekin, että nyt hyvin toimivan kriteeristön ja laajasti uuden teollisen investointitoiminnan pohjana olevan normiston horjuttaminen ei ole viisasta. Näin muiden muassa siksi, koska se asettaa ainakin osan nykyisistä autonvalmistajista liian tiukkaan aikatauluun, jolloin nk. "uusien autojen sektorissa" ei synny riittävää kilpailua, mikä voisi toimia markkinavetoisesti.

Toisaalta valiokuntaryhmämme katsoo, että komission nyt tekemä ehdotus henkilöajoneuvojen valmistajille asetettavien raja-arvojen kiristämisestä ei ole tervetullut, sillä asetetut raja-arvot ja tavoitteet ovat liian kunnianhimoisia ja ylikireitä — etenkin, kun nykyisiä teknologioita on rajallinen määrä käytössä.

Kolmanneksi katsomme valiokuntaryhmänä, että esimerkiksi valmisteilla olevan täyssähköautojen hankintatuen jatko ei alenna oleellisesti auton hankintakynnystä. Täten asia ei toimi kannusteena kansalle — ei etenkin niille kuluttajille, joille sähköautojen hintataso on yhä haastava muutoinkin.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että suuri valiokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 27.10.2021

Sheikki Laakso ps
Jouni Kotiaho ps
Jari Ronkainen ps