Autoliitto ry

Lausunto

20.08.2025

Asia: VN/14961/2024

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

Avovastaus

-

Liikenne

Avovastaus

20.8.2025

Ympäristöministeriö

Asia: Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

Kerran vaalikaudessa laadittava keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma sisältää toimenpideohjelman päästökaupan ulkopuolisten sektoreiden eli ns. taakanjakosektorin päästöjen vähentämiseksi. Se kattaa liikenteen, rakennusten erillislämmityksen, työkoneiden ja jätehuollon päästöt, osan maatalouden päästöistä sekä F-kaasut. Nyt valmisteltavan suunnitelman tarkoitus on

vastata ilmastolain vuodelle 2035 asetettuun hiilineutraaliustavoitteeseen.

Päästöjen vähentäminen kaikilla osa-alueilla on tärkeää, mutta tavoitteiden pitää olla oikeudenmukaisia niin kansallisesti kuin EU-maiden kesken. Suomen on huolehdittava kansallisista eduistaan sekä siitä, että Suomen erityisolosuhteet tulevat huomioiduiksi EU:n päätöksenteossa.

Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltavien toimenpiteiden kohdalla on varmistettava, että liikkuminen on Suomessa jatkossakin mahdollista. Käytännössä henkilöauto on nyt ja tulevaisuudessa ohuiden liikennevirtojen harvaan asutussa ja pinta-alaltaan suuressa maassa välttämätön liikkumismuoto. Henkilöautojen päästöjen nopea aleneminen tekee autosta myös koko ajan vähemmän ympäristöä kuormittavan.

Autoliitto pitää tärkeänä, että ilmastosuunnitelmassa painotetaan teknologianeutraalia kehitystä ja ratkaisuja, jotka vähentävät päästöjä ilman, että liikkumisen kustannukset nousevat kohtuuttomasti.

Ajoneuvokannan uudistuminen on tehokkain keino vähentää tieliikenteen päästöjä ja samalla parantaa liikenneturvallisuutta. Ajoneuvokannan uudistaminen edellyttää kuitenkin edelleen kannustimia, jotka tekevät uusien ja käytettyjen vähäpäästöisten autojen hankinnan mahdolliseksi yhä useammille. Suomessa myydään yhtä uutta autoa kohden kuusi käytettyä, joten käytettyjen autojen tarjonnan ja maahantuonnin sujuvuus on keskeistä. Esimerkiksi kannustimia vähäpäästöisten käytettyjen autojen hankintaan tulisi harkita.

Tieliikenne sähköistyy, mutta kehitystä tulee vauhdittaa ajoneuvojen hankintaan liittyvien kannusteiden lisäksi panostamallla latausinfran laajentamiseen erityisesti asuinalueille sekä kaupunkien katuverkossa.

Jakeluvelvoite on ollut keskeinen väline päästöjen vähentämisessä. Jakeluvelvoitteen kasvu uhkaa nostaa polttoaineiden hintoja kohtuuttoman paljon varsinkin yhdessä tulossa olevan liikennettä koskevan päästökaupan kanssa. Henkilöautoilusta riippuvaisessa Suomessa on huolehdittava, että muutokset eivät johda kohtuuttomaan kustannusten nousuun kotitalouksille. Polttoaineiden hinnannousua on kompensoitava verotuksellisin keinoin.

Liikenteen verotuksen tulee muutenkin olla mahdollistava, ei rankaiseva. Polttoaine- ja ajoneuvoverotuksen ratkaisuissa on huolehdittava siitä, ettei ihmisten toimeentulo vaarannu.

Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn tukeminen ja niiden käytön edistäminen on tärkeää etenkin kaupunkiseuduilla. Edistämisen tulee kuitenkin tapahtua kehittämällä näitä liikennemuotoja houkuttelevammaksi ja paremmaksi eikä tekemällä henkilöautoilusta keinotekoisesti hankalampaa ja kalliimpaa.

Uudet ajoneuvojen CO_2-päästönormit ja liikenteen siirtyminen päästökauppaan (ETS2) ohjaavat liikennettä voimakkaasti jo ilman kansallisia lisätoimia. Vaikka päästöjä tulee vähentää, pitää samalla huolehtia siitä, että Suomen kilpailukykyä ei heikennetä muun muassa muihin EU-maihin verrattuna. Onkin vältettävä kansallisia päällekkäisiä järjestelmiä, jotka nostaisivat kustannuksia.

Sosiaalinen ilmastorahasto hyödyttää Suomea vain rajallisesti, sillä Suomi on sen nettomaksaja eli Suomi maksaa päästökaupan tuloista EU:lle enemmän kuin saa sieltä sosiaalisen ilmastorahaston kautta.

Ilmastopolitiikan on oltava sosiaalisesti kestävää ja kansalaisten sekä yritysten toimeentulo ja kilpailukyky on turvattava päästövähennystavoitteista huolimatta. Liikkumiskustannusten nousu ei saa muodostua esteeksi työnteolle, opiskelulle tai arjen liikkumiselle. Henkilöauto on Suomessa useimmiten välttämätön eikä sen käyttöä saa rajoittaa kustannuksia kohtuuttomasti nostamalla. Autoilun päästöjä voidaan vähentää nimenomaan uudistamalla autokantaa. Suomen liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä on jo lähes 14 vuotta. Keski-iän alentaminen alentaisi jo ilman muita toimenpiteitä päästöjä merkittävästi. Toki muitakin toimia tarvitaan. Valtion tulee joka tapauksessa arvioida huolellisesti, halutaanko kerätä mahdollisimman paljon verotuloja vai saavuttaa ilmastotavoitteet oikeudenmukaisella tavalla.

Vaikka tieliikenteen osuus taakanjakosektorin kokonaispäästöistä on merkittävä, niin siellä on jo tapahtunut voimakasta positiivista kehitystä, joka jatkuu edelleen. Ilmastosuunnitelmassa tulisi arvioida myös muita taakanjakosektorin osa-alueita yhtä tiukasti kuin liikennettä, jonka kustannusten nostamiseen on perinteisesti aina ollut matalin kynnys. Myös päästötavoitteita pitäisi voida tarkastella EU:n laajuisesti uudelleen toimintaympäristön muuttuessa.

Kunnioittavasti,

Pasi Nieminen

Autoliitto Ry

Maatalous

Avovastaus

-

Rakennusten erillislämmitys

Avovastaus

-

Työkoneet

Avovastaus

-

Jätehuolto

Avovastaus

-

F-kaasut

Avovastaus

-

Teollisuus ja muut päästöt

Avovastaus

-

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

Avovastaus

-

Kulutuksen hiilijalanjälki

Avovastaus

-

Julkiset hankinnat

Avovastaus

-

Muut poikkisektorit

Avovastaus

-

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

Avovastaus

-

Muita huomioita

Avovastaus

-

Tolvanen Jukka
Autoliitto ry