

Hallituksen esitys Pariisin sopimuksen hyväksymisestä ja sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Liikenne- ja viestintävaliokunta 14.10.2016

Johtava asiantuntija Ari Herrala, SKAL
Moottoriliikenteen Keskusjärjestö ry



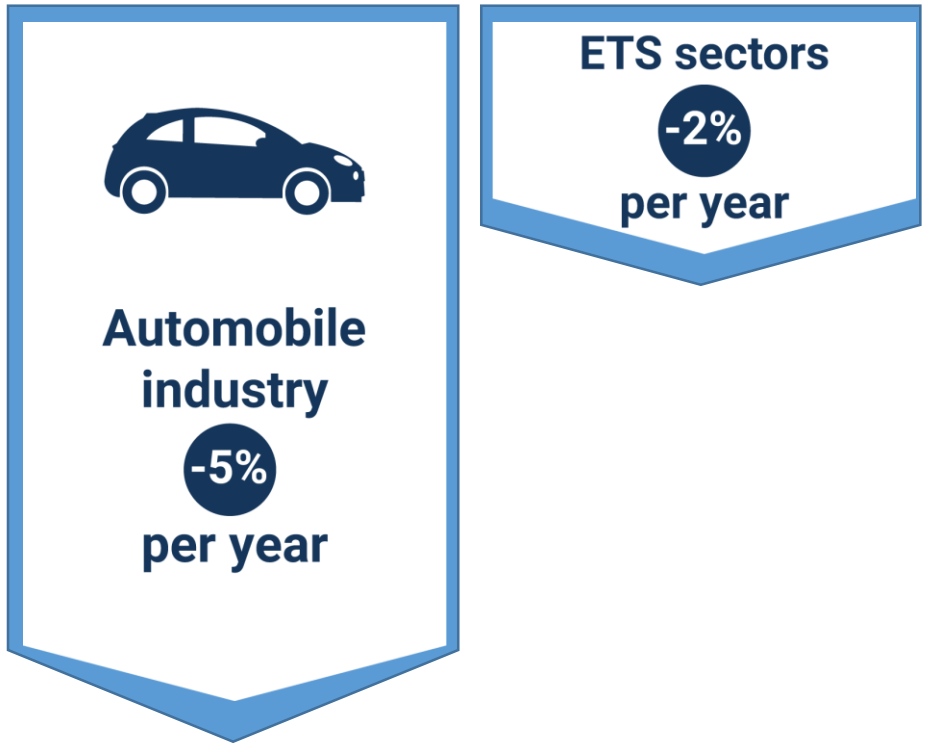
Yleiset linjaukset päästöjen vähentämisessä

- päästökaupan ulkopuolisen sektorin vähentämistavoitteita ei saa kohdentaa yksipuolisesti liikennesektorille, vaan taakkaa on jaettava tasapuolisesti päästökaupan ulkopuoliselle sektorille
- liikenne ei sektorina ole itsenäinen toimiala, vaan se on johdettua kysyntää, joka riippuu elinkeinoelämän ja muun yhteiskunnan tarpeista
- toimenpiteet eivät saa heikentää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kansalaisten liikkumismahdollisuuksia
- kuljettamisen ja liikkumisen kustannukset eivät saa kasvaa, jotta ilmasto-sopimuksen hyvinvointi- ja kilpailukykyvaikutukset eivät kääntyisi negatiivisiksi
- päästöjen vähentämiseen liittyvien toimien toimenpiteiden vaikutusten arvioinnissa tulisi kiinnittää huomiota keinojen kustannustehokkuuteen ja oikeudenmukaiseen kohdentumiseen
- toimenpiteiden tulee olla tekniikkaneutraaleja



Liikenteen päästökehitys on ollut myönteistä

- liikenteen hiilidioksidipäästöjen määrä on vähentynyt 13 % vuosina 1990–2015 ja Suomi tulee näillä näkymin saavuttamaan vuodelle 2020 asetetut tavoitteet
- uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet 36 % vuosina 1995–2005, ja päästöjen on tulevina vuosina ennakoitu vähenevän 2-3 % vuodessa
- ominaispäästöt ovat liikennesektorilla vähentyneet nopeammin kuin päästökauppasektorin toimialoilla
- Suomelle asetettu päästökaupan ulkopuolisen sektorin vähentämistavoite on liikennesektorille haastavana, kun otetaan huomioon liikennesektorin päästöjen vähentämisessä jo saavutetut tulokset





Toimenpidevalikoimassa tarvitaan autokantaa uudistavia toimia

- liikennesektorilla vähentämistavoite edellyttää laajaa ja monialaista keinovalikoimaa
- tavoitetta ei tulla saavuttamaan pelkillä liikennepalveluihin ja liikennejärjestelmään kohdentuvilla toimilla, vaan tarvitaan rakenteellisia autoilun verotukseen pureutuvia toimia, jotta vähäpäästöisen tekniikan yleistymistä voitaisiin nopeuttaa
- autokannan uusiutumisen nopeuttaminen edellyttää autoilun fiskaalisten verotustavoitteiden uudelleen tarkastelua; siirryttävä käytön aikaiseen verotukseen, verorakenteen muutokset toteutettava mahdollisimman pian



Keinovalikoiman suuntaaminen

- kehittyneiden biopolttoaineiden nostaminen tärkeäksi päästöjen vähentämistoimeksi EU-tasolla
  - Suomella on erinomaiset edellytykset biopolttoaineiden tuotantoon ja kehittyneiden polttoaineiden tuotekehitykseen
  - Suomen tulisi ajaa biopolttoaineiden jakeluvelvoitetta euroopanlaajuisena toimenpiteenä
- vaikuttaminen päästöjä koskevien raja-arvojen määrittelyyn siten, että sitovien raja-arvojen määrittelyssä otetaan huomioon polttoaineiden päästöt koko elinkaaren ajalta
  - Mikäli vain pakoputken päästä mitattavat arvot otetaan huomioon raja-arvojen määrittelyssä, markkinoille ei tule riittävästi biokaasua tai etanolia käyttäviä autoja, ja päästötavoitteet ohjaavat tuotekehitystä vain sähköisellä voimalinjalla varustettuihin autoihin
  - Erityisesti kuorma-autoliikenteessä sähköajoneuvot eivät ainakaan täällä pohjoisessa ole pitkään aikaan realistinen vaihtoehto
- raskaan kaluston mitta- ja massamuutoksilla voidaan tukea ilmastotavoitteita – esimerkiksi ajoneuvoyhdistelmän pituuden kasvattaminen 32 metriin tuo merkittävää säästöä polttoaineenkulutukseen ja vähentää päästöjä