Trafi Liikenteen turvallisuusvirasto
Trafiksäkerhetsverket

LAUSUNTO

Päiväys/ Datum 18.10.2016

Liikenne- ja viestintävaliokunta
kskiviikko 19.10.2016 klo 11:15

Dnro/Dnr TRAFI/375208/03.03.01/2016

Viite/ Referens U 55/2016 vp / Asiantuntijapyyntö

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle Euroopan komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (taakanjakoasetus)

Liikenne- ja viestintävaliokunta on kutsunut Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin asiantuntijana kuultavaksi asiassa.

Kotimaan liikenteen osuus taakanjakosektorin päästöistä on noin 40 prosenttia (v. 2015 noin 11 miljoonaa tonnia). Asetusehdotuksessa Suomelle esitetty 39 prosentin päästövähennysvelvoite vuodelle 2030 tarkoittaa Suomen liikennesektorin päästötavoitteiden merkittävää kasvua. Liikennesektorin sisällä päästövähennykset tulevat kohdentumaan erityisesti tieliikenteeseen, sillä yli 90 % kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä syntyy tieliikenteessä, ja siitä 58 % henkilöautoista 37 % paketti- ja kuorma-autoista.

Keskeinen keino tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi on ajoneuvokannan uudistaminen. Tehokkain keino autokannan uudistamiseksi on autojen kierron nopeuttaminen. Yli 12-vuotiaat ajoneuvot tulisi saada poistettua autokannasta nykyistä nopeammin erilaisten kannustimien avulla. Ajoneuvokannan uudistumista vähäpäästöiseksi koskevien tavoitteiden toteutuminen edellyttää monipuolisia keinoja, joiden tulisi olla hyvin tehokkaita. Toimenpiteiden vaikutuksia on vaikea arvioida etukäteen ja Trafi pitääkin tärkeänä seurata toimenpiteiden vaikuttavuutta.

Trafi näkee, että henkilöautoilun hinnoittelun päästöohjaavuutta tulisi lisätä ja painopistettä tulisi siirtää hankinnasta käyttöön. Trafi pitää tärkeänä, että mikäli yhtenä toimenpiteenä on hankintatukimalli henkilöautoille, sen tulisi olla sidottu romutuskomponenttiin. Tällöin liikenteestä saataisiin samalla pois vanhoja, pelkästään fossiilisia käyttövoimia hyödyntäviä autoja saman verran kun uusia käyttövoimia hyödyntäviä autoja myydään. Tämä nuorentaisi autokannan keski-ikää ja vaikuttaisi positiivisesti vaihtoehtoisten käyttövoimien osuuteen koko autokannassa. Lisäksi romutuskampanjan tulisi olla voimassa myös jatkuvana, tai ainakin useiden vuosien ajan, jotta vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävän auton hankintahinta olisi kuluttajalle kilpailukykyinen yksinomaan fossiilisia käyttövoimia hyödyntävän autoon verrattuna. Tämä ohjaisi valintoja ympäristön kannalta oikeaan suuntaan. Myös ns. panttimallin soveltuvuutta ja toimivuutta olisi hyvä selvittää.

Ajoneuvokannan uudistuminen vaikuttaisi myönteisesti myös turvallisuus-kehitykseen, koska uudet autot ovat turvallisempia kuin vanhat. Myös työsuhde-autojen verotusta tulisi painottaa nykyistä enemmän päästöjen lisäksi myös auton turvavarustuksen mukaisesti. Tässä julkiset hankinnat voisivat toimia esimerkkinä.

Vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien ajoneuvojen osuuden merkittävä kasvu on mahdollista vain, jos tälle "uralle" päästään nopeasti. Tällä hetkellä vaihtoehtoisia käyttövoimia voi hyödyntää vain n. 0,8 % kaikista vuosittaisista ensirekisteröidyistä henkilöautoista ja kuluvana vuonna tullaan myymään reilusti alle 1000 tällaista autoa.

Trafi toteaa, että ajoneuvoveron ympäristöohjaavuutta voisi lisätä edelleen, eli kiristää verotusta suuripäästöisille ajoneuvoille. Tosin tämä vero-ohjauksen tie on pian loppuun käyty, mikäli lähitulevaisuudessa suurin osa autokannasta on käytännössä alhaisen ajoneuvoveron piirissä. Tällöin tulisi kehittää uusi asteikko tai uudenlainen veroperuste.

Raskaan liikenteen puolella Trafi kehittää tieliikenteen kuljetusyrityksille ns. *vastuullisuusmallia* edistääkseen kuljetustoiminnan energiatehokkuutta ja ammattiliikenteen turvallisuuskulttuuria. Malli on vapaaehtoinen ja sen on tarkoitus olla helposti käyttöönotettavissa kaiken kokoisiin kuljetusyrityksiin. Samalla se tuo hyvän työkalun tilaajille kuljetusyritysten vastuullisuuden arviointiin. Raskaan liikenteen puolella myös tulisi edistää myös rautatiekuljetuksia, jolloin raskas tieliikenne toimisi syöttöliikenteenä. Trafi edistää julkisten ajoneuvo- ja kuljetuspalveluhankintojen energiatehokkuuden, hiilidioksidipäästöjen ja muiden epäpuhtauspäästöjen huomioimista kestävien hankintojen neuvontapalvelun kautta yhteistyössä Motivan kanssa.

Suomen ilmastopaneelin selvityksessä 2015 esitetään arvio kustannustehokkaista politiikkatoimista, joiden avulla Suomea koskevat päästötavoitteet voidaan saavuttaa. Tutkituista toimenpiteistä yhteiskunnalle kannattavin ja kustannustehokkain toimenpidekokonaisuus oli siirtyminen yksityisestä henkilöautoilusta sosiaaliseen lisäämällä kimppakyytejä ja yhteiskäyttöautoja.

Liikenne palveluna -ajatteluun siirtyminen katsotaan osaltaan mahdollistavan tieliikenteen päästöjen vähentämistä. Se edellyttää kuitenkin asenteiden muutosta, teknologisia innovaatioita sekä osin myös liikennemarkkinoiden avaamista ja sääntelyn purkamista.

Ns. VTT-VATT:n raportissa selvitetyistä liikenteen eri käyttövoimista kansantalouden kannalta edullisin ratkaisu on, jos päästövähennykset saavutetaan pääasiassa kotimaisten biopolttoaineiden avulla. Biopolttoaineiden saatavuutta tulisi edistää erityisesti niille liikennemuodoille, jotka eivät ole sähköistettävissä. Kaupunkien rooli alueidensa päästöohjauksessa kasvaa. Sähköisen jakeluliikenteen ja joukkoliikenteen edistäminen kaupunkiseuduilla toisi monia etuja mm. ilmasto-, ilmanlaatu-, melu- ja kustannusnäkökulmista.

Tärkeää on vaikuttaa myös EU:n henkilö- ja pakettiautovalmistajille vuodelle 2030 asettamien sitovien CO_2-raja-arvojen syntymiseen sekä EU:n raskaan kaluston CO_2-ominaispäästöjen ilmoittamiseen liittyvän lainsäädäntöehdotuksen valmisteluun. Lisäksi autovalintoihin liittyvää informaatio-ohjausta tulisi jatkaa ja tehostaa. Trafi on esimerkiksi kehittänyt uuden tai käytetyn auton hiilidioksidipäästöjen ja energiankulutukseen tarkkailuun *Autovertaamo*- palvelun.

Katja Lohko-Soner
Johtava asiantuntija