Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

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

Eduskunnan liikenne-. ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle Euroopan komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (taakanjakoasetus). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Ehdotus taakanjaoksi ja vähäpäästöisen liikkumisen strategia

Ehdotuksen mukaan Suomen tulee vähentää päästökauppaan kuulumattomilla toimialoilla kasvihuonekaasupäästöjä 39 prosenttia vuoden 2005 päästöjen määrästä vuoteen 2030 mennessä. Liikennesektori on päästökaupan ulkopuolisista sektoreista suurimpia, ja on ilmeistä, että liikennesektorilla tavoitteiden saavuttaminen edellyttää monia erilaisia päästövähennystoimia. Samanaikaisesti taakanjakoasetuksen kanssa EU-komissio on jo linjannut päästövähennystoimia vähäpäästöistä liikkumista koskevassa eurooppalaisessa strategiassaan. Komission ehdottamat kolme toimenpidekokonaisuutta ovat vähäpäästöiset käyttövoimat, vähäpäästöiset ja päästöttömät liikennevälineet sekä liikennejärjestelmän optimointi ja tehokkuus.

Suomelle asetettu päästökaupan ulkopuolisen sektorin vähentämistavoite on haastava, kun otetaan huomioon jo saavutetut liikennesektorin päästöjen vähennykset. Liikenteen hiilidioksidipäästöjen määrä vuonna 2005 oli 12,9 miljoonaa tonnia ja vuonna 2015 noin 11 miljoonaa tonnia vähennyksen ollessa vuosina 2013-2014 yli miljoona tonnia. Tavoite ehdotuksen mukaisella 39 prosentin vähennyksellä on vuonna 2030 7,9 miljoonaa tonnia.

Toimenpiteiden tasapuolisuus

Ehdotuksen toteuttamiseksi vaadittavia toimenpiteitä suunniteltaessa on tärkeää, että päästövähennystavoitteet kohdennetaan tasapuolisesti päästökaupan ulkopuolisella sektorilla eli kullekin sektorille ja toimijalle kohdistetaan taakkaa vain osuutensa mukaisesti. Myös liikennesektorin sisällä on huomioitava liikenteen osa-alueet tasapuolisesti mm. siten, että henkilöliikennesektori vastaa omasta osuudestaan päästövähennyksiä.

Liikennesektorilla vähentämistavoite edellyttää monipuolista eri toimenpiteiden käyttämistä. Tavoitetta ei tulla saavuttamaan pelkillä liikennepalveluihin ja liikennejärjestelmään kohdentuvilla toimilla, vaan kaikki kolme toimenpidekokonaisuutta on oltava mukana keinovalikoimassa.

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA SKAL RY Nuijamiestentie 7 T +358 9 478 999 skal@skal.fi **WWW.SKAL.FI**
Finlands Transport och Logistik SKAL rf | Finnish Transport and Logistics SKAL FI-00400 Helsinki F +358 9 587 8520 Y-0202176-1 www.skal.fi/sv | www.skal.fi/en

Kustannustehokkuus

Liikenteeseen kohdennettavia toimia suunniteltaessa on varmistettava, että toimet eivät heikennä Suomen kilpailukykyä ja kansalaisten hyvinvointia. Päästöjen vähentämiseen liittyvien toimenpiteiden vaikutusten arvioinnissa tulee kiinnittää huomiota keinojen kustannustehokkuuteen ja oikeudenmukaiseen kohdentumiseen. Toimenpiteet eivät saa heikentää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Kuljettamisen kustannukset eivät saa kasvaa, jotta ilmastosopimuksen hyvinvointi- ja kilpailukykyvaikutukset eivät kääntyisi negatiivisiksi.

Kustannustehokkaita keinoja haettaessa on hyvä huomioida muun muassa raskaan kaluston mitat ja massat – esimerkiksi ajoneuvoyhdistelmän pituuden kasvattaminen 32 metriin tuo merkittävää säästöä polttoaineenkulutukseen ja sitä kautta vähentää päästöjä ja samalla kuljetustehokkuus paranee.

Biopolttoaineet

Suomen tulee ottaa kehittyneiden biopolttoaineiden käytön lisääminen tärkeäksi päästöjen vähentämistoimeksi. Suomella on erinomaiset edellytykset biopolttoaineiden tuotantoon ja kehittyneiden polttoaineiden tuotekehitykseen. Suomen on huomioitava tämä, vaikka Euroopassa yleisesti oltaisiinkin suosimassa sähköajoneuvoja. Biopolttoaineet ovat yksinkertainen ja nopea tapa vähentää hiilidioksidipäästöjä ja vaihtoehtojakin on useampia erilaisista biodieseleistä kaasuihin. Suomen tulisi vaikuttaa päästöjä koskevien raja-arvojen määrittelyyn siten, että autonvalmistajille asetettavissa vaatimuksissa otetaan huomioon polttoaineiden päästöt koko elinkaaren ajalta ja että ylipäätään myös raskaan kaluston päästöille olisi yhteneväiset laskentamallit. Kuorma-autoliikenteessä sähköajoneuvot eivät ainakaan täällä pohjoisessa ole pitkään aikaan realistinen vaihtoehto.

Suunniteltavien päästöjen vähentämistoimenpiteiden tulisi olla mahdollisimman tekniikkaneutraaleja, jotta ne eivät jarruttaisi päästöjen vähentämisen ja energiatehokkuuden parantamisen teknologista kehitystä. Tulevaisuuden ajoneuvo- ja polttoaineteknologioiden kehittymistä on hyvin haastavaa arvioida, ja ohjaustoimissa tulisi jättää tilaa uusille teknologisille innovaatioille. Erityisesti biopolttoaineiden kehityksen voi arvioida etenevän vielä huomattavasti vuoteen 2030 mennessä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen	Ari Herrala
toimitusjohtaja	johtava asiantuntija