Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030

Eduskunnan liikenne-. ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030 (VNS 7/2016 vp). Valiokunta on pyytänyt kirjallista asiantuntijalausuntoa Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä, joka esittää lausuntonaan seuraavaa.

Selonteossa todetaan, että liikenteestä on tarkoitus tehdä pitkällä aikavälillä erittäin vähäpäästöinen ja että liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään 50 % verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Päästöjen vähentäminen on tärkeää, mutta oikeudenmukainen ja kestävä tapa päästöjen vähentämiseen on jakaa ilmastosopimuksen mukainen 39 %:n vähennystavoite tasapuolisesti kaikkien päästökaupan ulkopuolisten sektorien kesken. Strategian mukaisessa taakanjaossa liikennesektori joutuu kantamaan muita sektoreita raskaamman taakan, vaikka liikennesektorilla päästöt ovat viimeisten 15 vuoden aikana vähentyneet keskimäärin enemmän kuin päästökauppasektorilla.

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

Selonteon mukaan liikenteen päästövähennyskeinoina ovat
- liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen,
- ajoneuvojen energiatehokkuuden parantaminen ja
- fossiilisten öljypohjaisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla polttoaineilla

Liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin vastuullisuusmallissa on esitetty kuljetusyrityksille hyviä toimenpiteitä energiatehokkuuden parantamiseksi. Myös liikenteen sujuvuuteen panostamalla ja sitä kautta erityisesti raskaan liikenteen tarpeettomia pysähdyksiä ja hidastuksia vähentämällä voidaan vaikuttaa päästöihin.

Energiatehokkuutta parantaa myös tehtävään sopivan kaluston käyttö, ja siksi onkin todettava, että liikennekaareen sisältyvä pakettiautojen jättäminen ilman pakettiautoliikennelupaa tulee lisäämään usean pienen ajoneuvon käyttöä sopivan kokoisen kuorma-auton sijasta ja näin ollen tarpeettomasti lisäämään päästöjä.

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

Keskieurooppalaisia mittoja ja massoja suurempien mittojen ja massojen hyödyntäminen ja niiden mahdollinen edelleen kasvattaminen vähentäisi päästöjä kuljetettavaa tavaramäärää kohti. Muutos johtanee kalustoinvestointeihin, jolloin on huomioitava myös kaluston hankinnan ja kehittämisen kustannukset.

Mittoja ja massoja pohdittaessa on erityisesti otettava huomioon tiestön kestävyys ja tienhoidon ja kunnossapidon taso etenkin massojen kohdalla. Energiatehokkuus edellyttää, että tiestö kestää olemassa olevat ja tulevat mitat ja massat ongelmitta. Erityisesti tiestön talvihoito tulee saattaa sellaiselle tasolle, jota turvallinen liikennöinti nykyisen kokoisilla ja mahdollisilla tulevilla suuremmilla ajoneuvoilla edellyttää.

Vähäpäästöiset ja päästöttömät liikennevälineet

Vähäpäästöisten liikennevälineiden osalta Suomen tulee osallistua päästöjä koskevien raja-arvojen valmisteluun ja käyttöönottoon EU:ssa. Raskaalle kalustolle ei vielä ole valmistajille määriteltyjä sitovia raja-arvoja ja mittaustapaa ollaan vasta kehittämässä. Raskaan kaluston osalta pitää saada kuljetussuoritteeseen (tonnikilometrit) suhteutetut päästöjen raja-arvot. Kuorma-autokaluston energiatehokkuuden parantamisessa tavoitteena tulisi olla kokoon, kuljetustehtävään ja kuljetuskapasiteettiin nähden mahdollisimman vähäpäästöisen kaluston valinta.

Fossiilisten öljypohjaisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla polttoaineilla

Biopolttoaineiden käytön lisääminen toisi vähennyksiä nopeasti ja ilman kalustoinvestointeja, siksi sen tulee olla ensisijainen päästövähennyskeino. Biopolttoaine on hankintahinnaltaan kalliimpaa, jolloin käyttökustannuksia on kompensoitava. Tämä voisi tapahtua esimerkiksi verotuksen keinoin, mutta samalla on huomioitava, ettei fossiilisen polttoaineen verotus saa kiristyä, etteivät ammattiliikenteen kokonaiskustannukset kasva. Myös uusiutuvan polttoaineen saatavuus voi olla ongelmakohta. Selonteossa todetaankin, että yksittäinen vaihtoehtoinen polttoaine ei voi olla ainoa ratkaisu päästövähennyksiin.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen	Ari Herrala
toimitusjohtaja	johtava asiantuntija