Trafi Liikenteen turvallisuusvirasto
Trafiksäkerhetsverket

LAUSUNTO

Päiväys/ Datum 22.5.2017

Dnro/Dnr TRAFI/162844/03.03.01/2017

Viite/ Referens U 55/2016 vp / Asiantuntijapyyntö

Liikenne- ja viestintävaliokunta
tiistai 23.5.2017 klo 12

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

Liikenne- ja viestintävaliokunta on kutsunut Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin asiantuntijana kuultavaksi asiassa. Trafi kiittää mahdollisuudesta lausua.

Asetusehdotuksessa Suomelle esitetty 39 prosentin päästövähennysvelvoite vuodelle 2030 on kunnianhimoinen ja tarkoittaa liikennesektorin päästötavoitteiden merkittävää kasvua. Suomelle esitetty 39 prosentin päästövähennysvelvoite tarkoittaisi Suomen osalta noin 20 miljoonan hiilidioksidiekvivalenttitonnin sallittua päästömäärää vuonna 2030.

Taakanjakosektorin merkittävin päästövähennyspotentiaali on todettu olevan liikennesektorilla. Tämän vuoksi tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä noin puolella vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Kotimaan liikenteen osuus taakanjakosektorin päästöistä on noin 40 prosenttia (vuonna 2015 noin 11 miljoonaa tonnia). Päästövähennystoimenpiteet tulevat kohdistumaan pääasiassa tieliikenteeseen. Keskeiset keinot liikenteen päästöjen vähentämiseksi ovat fossiilisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla ja vähäpäästöisillä vaihtoehdoilla sekä ajoneuvojen ja liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen.

Trafi on ollut kuultavana Liikenne- ja viestintävaliokunnassa taakanjakoasetuksesta lokakuussa 2016. Kuten tuolloin lausunnossamme todettiin, keskeinen keino tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi on ajoneuvokannan uudistaminen vähäpäästöisempään suuntaan. Tehokkain keino autokannan uudistamiseksi on autojen kierron nopeuttaminen. Trafi näkee, että henkilöautoilun hinnoittelun päästöohjaavuutta tulisi lisätä ja painopistettä tulisi siirtää hankinnasta käyttöön. Raskaan liikenteen osalta on tärkeää tarkastella mahdollisten vaihtoehtoisten käyttövoimien soveltuvuutta ottaen huomioon toimenpiteiden kustannustehokkuus ympäristövaikutuksiin nähden. Koska ajoneuvokanta uusiutuu hitaasti, vaihtoehtoisia käyttövoimia vuonna 2030 koskeviin tavoitteisiin johtavalle uralle on tärkeä päästä nopeasti.

Nyt käsiteltävänä olevassa jatkokirjeessä kuvataan keskeisiä tämänhetkisiä neuvottelukysymyksiä koskien Komission vaikutusarviointia, laskentamenetelmiä, joustoja, ns. one-off -mekanismia sekä päästövähennyspolkua ja sen lähtötasoa. Neuvottelut on tarkoitus saada päätökseen syksyn aikana. Voidaan pitää hyvänä, että asian jatkokäsittelyssä on päästy mahdollistamaan Suomen joustomekanismien hyödyntäminen päästövähennysten kustannustehokkuuden parantamiseksi. On tärkeää ylläpitää keskustelua kustannustehokkuudesta sekä seurata tiiviisti liikenteen päästövähennystavoitteiden toteutumista ja vaikutuksia.

Kuten jatkokirjeessä on todettu, päästökauppamarkkinoilla tapahtuu muutoksia ja päästöyksiköiden hinta saattaa kasvaa niin, että mekanismin tavoite kustannustehokkuuden lisääjänä ei enää toimisi. Päästökauppasektori kattaa myös lentoliikenteen, joten on tärkeä tarkastella liikenteen päästövähennystoimenpiteiden kustannustehokkuutta myös kokonaisuutena.

Katja Lohko-Soner
Johtava asiantuntija