Ympäristöministeriö
Tuija Talsi, neuvotteleva virkamies
Muistio, 5.9.2017

Eduskunta, ympäristövaliokunta
- kuuleminen 6.9.2017

Komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seurannasta ja raportoinnista (U 42/2017 vp)

EU:n tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjään – 40 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi komissio on antanut ns. 2030-ilmastopaketin, johon kuuluu mm. ehdotus jäsenvaltioiden päästövähennysvelvoitteista päästökaupan ulkopuolisilla sektoreilla eli ns. taakanjakosektorilla. Tältä osin EU:n yhteinen päästövähennystavoite on – 30 % vuoden 2005 tasoon verrattuna; Suomea koskeva päästövähennysvelvoite on – 39 % vuoden 2005 päästötasosta.

Suomen koskeva päästövähennysvelvoite on tiukka ja siksi tarvitaan kustannustehokkaita toimia kaikilla taakanjakosektoriin kuuluvilla toimialoilla. Liikenne on merkittävimpiä –tai merkittävin - taakanjaon piiriin kuuluva sektori niin Suomessa kuin koko EU:nkin tasolla. Vuonna 2015 taakanjakosektorin kokonaispäästöt Suomessa olivat yhteensä 29,9 Mt CO2-ekv., josta kotimaan liikenteen osuus oli 10,9 Mt CO2 –ekv. eli noin 35 % kokonaispäästöistä. Raskaiden ajoneuvojen päästöt olivat vastaavasti 3,3 Mt CO2-ekv., mikä vastaa puolestaan noin 30 %:a liikenteen kokonaispäästöistä.

Tämän vuoksi on erittäin tärkeää, että liikenteen päästöjä voidaan vähentää erilaisin kustannustehokkain toimin. Raskaiden hyötyajoneuvojen polttoaineen kulutusta ja CO2-päästöjä ei toistaiseksi ole seurattu tai säädelty EU-tasolla siten kuin henkilöautojen, joiden valmistusta ja valmistajakohtaisia, keskimääräisiä CO2-päästöjä koskee EU:n asetus N:o 443/2009. Asetuksen myötä henkilöajoneuvojen ja pakettiautojen päästörajoja on tiukennettu asteittain ja vuonna 2020 uusien henkilöajoneuvojen keskimääräiset ominaispäästöt saavat olla enää 95 g/km nyt voimassa olevan 120 g/km vaatimuksen sijaan. Ympäristöministeriön käsityksen mukaan säädös on ollut toimiva ja käyttökelpoinen ja on yhdessä muiden toimien kanssa johtanut siihen, että autokannan keskimääräiset CO2-päästöt ovat pienentyneet niin Suomessa kuin monissa muissakin Euroopan maissa.

Nyt ehdotetulla asetuksella seurattaisiin ja raportoitaisiin raskaiden ajoneuvojen päästöistä, mikä loisi pohjaa myös myöhemmin mahdollisesti annettavalle, raskaiden ajoneuvojen C02-päästöjä koskevalle sääntelylle. Myös em. henkilöautojen päästöjen säätelyä edelsi aiempi säädös, jonka nojalla seurattiin. ajoneuvojen polttoaineen kulutusta ja raportoitiin siitä. Tällä tavoin saatujen tietojen perusteella voitiin laatia riittävään tietoon perustuva, kaikkia autonvalmistajia koskeva EU-tason säädös

Ympäristöministeriö pitää siten komission ehdotusta hyvänä alkuna myös raskaiden ajoneuvojen CO2-päästöjä koskevalle sääntelylle, joka olisi yksi keino liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Tämä keino ei tietysti yksin ole riittävä, vaan liikenteen osalta tarvitaan kokonaisvaltaisempia suunnitelmia ja laajaa keinovalikoimaa, johon kuuluvat erilaiset järkeistetyt, tehokkaat liikennejärjestelyt sekä sellaisten uusiutuvien energialähteiden (biopolttoaineet, sähköistäminen) käyttö, joilla voidaan korvata fossiilisia liikennepolttoaineita.