18.10.2017

Moottoriliikenteen Keskusjärjestö ry MOLIKE

Lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle VNS 7/2017 vp

Valtioneuvoston keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaa koskevasta selonteosta

Kiitämme mahdollisuudesta esittää Moottoriliikenteen Keskusjärjestön näkemyksiä valtioneuvoston selonteosta, joka koskee keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaa vuoteen 2030. Moottoriliikenteen Keskusjärjestöön kuuluvat Autoalan Keskusliitto, Autoliitto, Autotuojat ja -teollisuus, Linja-autoliitto, Suomen Autokoululiitto, Suomen Autoteknillinen Liitto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka sekä Suomen Taksiliitto.

Selonteossa on todettu, että perusskenaarion toimenpiteet eivät riitä liikennesektorille asetetun vuotta 2030 koskevan 50 prosentin vähentämistavoitteen saavuttamiseksi, vaan niiden saavuttamiseksi tarvitaan jo ilmasto- ja energiastrategiassa esille nostettuja lisätoimia. Lausuntoomme on koottu näkemyksiä suunnitelmassa esitetyistä liikenteen päästöjä vähentävistä nykytoimista sekä niitä täydentävistä lisätoimenpiteistä.

Biopolttoaineiden lisääminen tieliikenteessä

Biopolttoaineiden käytön lisääminen tuo päästövähennyksiä nopeasti ja pääosin ilman kalustoinvestointeja. Se on vuoteen 2030 asti ensisijainen päästövähennyskeino, erityisesti raskaassa kalustossa. Suomella on erinomaiset edellytykset kehittyneiden uusiutuvia kotimaisia raaka-aineita hyödyntävien polttoaineiden tuotekehitykseen ja tuotantoon. Biopolttoaineiden jakeluvelvoitetta tulisi ajaa Euroopan laajuisena toimenpiteenä. Jakeluvelvoite on kustannustehokkain vaihtoehto biopolttoaineiden laajamittaiseen yleistymiseen, sillä se luo luontaisen kysynnän polttoaineiden biokomponenteille.

Samalla on tärkeää huolehtia siitä, että polttoaineiden hinta ei nouse, sillä kehittyneiden biokomponenttien tuotanto on vielä toistaiseksi perinteisten polttoaineiden jalostusta kalliimpaa. Mahdollisissa verotuksen muutoksissa on varmistuttava siitä, että fossiilisen polttoaineen jo ennestään korkea verotus ei saa kiristyä, jotta liikenteen kokonaiskustannukset eivät kasva. Tämä olisi erityisesti ammattiliikenteelle erittäin haitallinen kehityssuunta. Samalla olisi varauduttava uusiutuvan polttoaineen saatavuuden lisäämiseen, jotta tuotantokapasiteetti olisi riittävä liikenteen energiatarpeisiin.

Jotta biopolttoaineiden kysyntä kasvaisi, markkinoille tulisi lisäksi saada nykyistä enemmän etanoli- ja kaasukäyttöisiä ajoneuvoja. Suomen tulisi aktiivisesti vaikuttaa päästöjä koskevien raja-arvojen määrittelyyn siten, että autonvalmistajille asetettavien sitovien raja-arvojen määrittelyssä otetaan huomioon polttoaineiden päästöt koko elinkaaren ajalta. Nykyiset pakoputken päästä mitattavat hiilidioksidipäästöjen tavoitearvot eivät suosi biopolttoaineiden yleistymistä, sillä biopolttoaineiden hiilidioksidipäästöjä vähentävä vaikutus syntyy uusiutuvien raaka-aineiden kasvun

aikana. Mikäli tulevaisuudessakin vain pakoputken päästä mitattavat arvot ovat raja-arvojen määrittelyn perusteena, valmistajia sitovat hiilidioksidipäästötavoitteet ohjaavat tuotekehitystä ainoastaan sähköautoihin eikä markkinoille tule biokaasua tai bioetanolia käyttäviä autoja.

Työkoneille esitetään suunnitelmassa biopolttoaineiden sekoitevelvoitteeksi ainoastaan 10 prosenttia. Työkoneille voitaisiin hyvin esittää samaa sekoitevelvoitetta kuin tieliikenteelle, sillä työkoneiden moottorit ovat pääosin samanlaisia kuin tieliikenteessä käytettävien ajoneuvojen.

Autokannan kiertonopeuden kasvu lisäisi uuden teknologian yleistymisnopeutta

Uusi vähäpäästöinen teknologia uusiutuu autokannassa hitaasti, sillä kannan kiertoaika on kasvanut jo yli 20 vuoteen. Autokannan uusiutumisen nopeuttaminen edellyttää autoilun fiskaalisten verotustavoitteiden uudelleen tarkastelua ja vaiheittaista luopumista autokannan ikää kasvattavasta auton hankinnan verotuksesta. Autoilun ympäristöohjauksen painopiste siirtyisi samalla hankinnasta käytön verotukseen. Autoalan omien autokantamallien mukaan autokannan kierto nopeutuisi 2–3 vuodella ja ensirekisteröintien määrä kasvaisi noin 150 000 ajoneuvoon, jos autovero poistettaisiin vaiheittain. Autoveron poistamisen on arvioitu vähentävän hiilidioksidipäästöjä vuoden 2030 tasolla noin 0,6 miljoonaa tonnia.

Autokannan kiertonopeuden vauhdittamiseksi verotuksen vaiheittaiset muutokset tulisi aloittaa mahdollisimman pian, jotta autokannan uusiutumista voitaisiin nopeuttaa – nykyisellä autokannan uusiutumisnopeudella nykyisestä autokannasta noin kolmannes on vielä tavoitevuonna 2030 liikennekäytössä.

Liikenteen hinnoittelu

Liikenteen hinnoittelun tulisi olla ympäristötavoitteiden saavuttamiseen kannustava ja Suomen kilpailukyvyn huomioiva. Ongelmana on, että liikenteen verotusta tarkastellaan nykyisin pääosin fiskaalisin tavoittein ja yksittäisinä veroina, jolloin verojen kokonaisvaikutusta ei arvioida kuluttajien ja yritysten talouden näkökulmasta kokonaisuutena. Liikenteen verorasituksen nostaminen ei ole mielekästä, sillä liikenne on luonteeltaan johdettua kysyntää, johon sidotut taloudelliset panokset heijastuvat suoraan yritysten kilpailukykyyn ja kotitalouksien ostovoimaan. Kulutussektorina liikenne poikkeaa siten merkittävästi muista energiaa kuluttavista sektoreista.

Selonteossa on nostettu esille myös mahdollisuus päästöporrastettujen ruuhkamaksujen käyttöönottoon. Ennen alueellisten ruuhkamaksujen valmistelua tulisi ratkaista valtakunnallinen maksujärjestelmä. Alueelliset ruuhkamaksut soveltuvat huonosti osaksi valtakunnallista järjestelmää, ja pahimmillaan niiden vaikutukset kertautuisivat tieliikenteen kustannusten kasvuna kasvukaupunkiseuduilla ja niiden kehysalueilla.

Toimenpiteiden tekniikkaneutraalius

Toteutettavien päästöjen vähentämistoimenpiteiden tulee olla tekniikkaneutraaleja, jotta ne eivät aiheuttaisi teknologiariippuvaisia markkinahäiriöitä tai jarruttaisi päästöjen vähentämisen ja energiatehokkuuden parantamisen teknologista kehitystä. Tulevaisuuden ajoneuvo- ja polttoaineteknologioiden kehittymistä on haastavaa arvioida, ja ohjaustoimissa tulisi jättää tilaa uusille

teknologisille innovaatioille. Tähän voidaan päästä vain tekniikkaneutraalein toimin muistaen kuitenkin, että dieselpolttonesteen alhaisempi verotaso on välttämätön kilpailukyvyn kannalta. Yksinomaan tiettyyn käyttövoimaan tai teknologiaan, esimerkiksi sähköautoille, kohdennetut tuet vinouttavat pahimmillaan kysyntää ja aiheuttavat markkinahäiriöitä autojen myynnissä ja jälkimarkkinoilla. Hankintatuet olisikin ensisijaisesti suunnattava hiilidioksidipäästöihin pohjautuen ja niiden määrittelyssä tulisi mahdollisuuksien mukaan ottaa huomioon koko polttoaineen elinkaari, jotta myös biopolttoaineiden päästöjä vähentävä vaikutus voitaisiin ottaa huomioon päästövähennystoimien suunnittelussa.

Julkisiin hankintoihin suunnatut taloudelliset kannustimet vaihtoehtoisten teknologioiden yleistymisen edistämiseksi

Sähkö- ja kaasuautojen hankintatukea tulisi kohdentaa kotitalouksien ja yritysautojen lisäksi julkisen sektorin ajoneuvohankintoihin, kuten vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien kaupunkibussien ja jakeluautojen hankintaan, sillä näiden ajoneuvojen vuosisuoritteet ovat suuria ja autojen elinkaari on suhteellisen lyhyt. Hankintatuella voitaisiin kompensoida vielä toistaiseksi korkeampaa hankintahintaa ja rajatumpaa jakeluinfraa.

Jo nykyisellään laki ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa (1509/2011) velvoittaa julkisia hankintayksiköitä ottamaan energiatehokkuuden ja ympäristövaikutukset huomioon ajoneuvojen ja henkilökuljetuspalveluiden hankinnoissa. Tähän olisi tarpeen lisätä myös tavarankuljetuspalvelujen hankinnat.

Kuljetusyritysten vastuullisuusmalli ja raskaan kaluston mitta- ja massakysymykset

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.

Keskieurooppalaisia mittoja ja massoja suurempien mittojen ja massojen hyödyntäminen ja niiden mahdollinen edelleen kasvattaminen vähentäisi päästöjä kuljetettavaa tavaramäärää kohti. Erityisesti pituuden lisääminen vaikuttaa mahdollisuuksiin hyödyntää kuormatilaa tehokkaammin. Massoja pohdittaessa on erityisesti otettava huomioon tiestön kestävyys ja kehittämistarpeet. Energiatehokkuuden parantaminen edellyttää, että päätieverkko kestää olemassa olevat ja tulevat mitat ja massat ongelmitta. Myös tieverkon talvihoito tulee saattaa sellaiselle tasolle, jota turvallinen liikennöinti nykyisen kokoisilla ja mahdollisilla tulevilla suuremmilla ajoneuvoilla edellyttää.

Raskaan kaluston hiilidioksidipäästöjen raja-arvot

Selonteossa on mainittu, että Suomi osallistuu raskaan kaluston valmistajia sitovien raja-arvojen valmisteluun ja käyttöönottoon EU:ssa. Raskaalle kalustolle ei vielä ole valmistajille määriteltyjä

sitovia raja-arvoja ja mittaustapaa ollaan vasta kehittämässä. Kuorma-autokaluston energiatehokkuuden parantamisessa tavoitteena tulisi olla kokoon, kuljetustehtävään ja kuljetuskapasiteettiin nähden mahdollisimman vähäpäästöisen kaluston valinta.

Raskaalla kalustolla raja-arvojen määrittäminen on huomattavasti haastavampaa kuin henkilö- ja pakettiautoliikenteessä, sillä ajoneuvoyhdistelmiä on lukematon määrä. Ajoneuvojen moottori, alusta, päällirakenteet ja korin ominaisuudet vaihtelevat erilaisiin kuljetustarpeisiin räätälöidyillä ajoneuvoilla. Lisäksi kuljetustapahtumat ovat hyvin erityyppisiä pitkän matkan kuljetuksista kaupunkijakeluun. Päästöjä koskevat raja-arvot tulisi määritellä kuljetussuoritteeseen suhteutettuna (grammaa/tonnikilometri).

EU:n valmisteleman VECTO-työkalun tavoitteena on simuloida erilaisten ajoneuvokombinaatioiden energiankulutusta ja päästöjä, ja sitä on tarkoitus käyttää myös päästöjen todentamiseen. Tällä hetkellä näyttää siltä, että VECTO-järjestelmä ei ainakaan alkuvaiheessa kuvaa hyvin Suomen kuorma-autokantaa, koska ajoneuvojen luokittelu on puutteellinen muun muassa meille tyypillisten kokonaismassojen ja vetotapojen sekä poikkeavien päällirakenteiden osalta. Näin ollen riskinä on, että raja-arvojen määrittelyssä käytetään ajoneuvoyhdistelmiä, jotka eivät ota huomioon Suomen erityisolosuhteita ja keskimääräistä suurempia mittoja ja massoja. Suomen tulisi raskaan kaluston päästöjen monitorointia ja tavoitearvoja koskevassa määrittelyssä tehdä yhteistyötä muiden Pohjoismaiden, erityisesti Ruotsin kanssa, jotta pohjoisten harvaan asuttujen maiden poikkeava kalusto saisi EU-lainsäädännössä tilaa.

Kunnioittavasti,

Martti Korhonen
puheenjohtaja
Moottoriliikenteen Keskusjärjestö ry