**Liikenne- ja viestintävaliokunta**

Eduskunta

# Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030

Eduskunnan liikenne-. ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta vuoteen 2030 (VNS 7/2017 vp). Valiokunta on pyytänyt kirjallista asiantuntijalausuntoa Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä, joka esittää lausuntonaan seuraavaa.

Selonteossa todetaan, että taakanjakosektorin merkittävin päästöpotentiaali on liikenteessä ja tämän vuoksi tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä 50 % vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Päästöjen vähentäminen on tärkeää, mutta oikeudenmukainen ja kestävä tapa päästöjen vähentämiseen on jakaa komission ehdotuksen mukainen 39 %:n vähennystavoite tasapuolisesti kaikkien päästökaupan ulkopuolisten sektorien kesken. Suunnitelman mukaisessa taakanjaossa liikennesektori joutuu kantamaan muita sektoreita raskaamman taakan.

Kuten selonteossakin todetaan, päästövähennyskeinoista päätettäessä on kuitenkin samalla huomioitava näiden toimien aiheuttama mahdollinen kustannusten nousu erityisesti ammattiliikenteessä, sekä otettava käyttöön keinoja, joiden kautta tätä kustannusten nousua voidaan tarvittaessa kompensoida.

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 jaotellaan kolmeen kokonaisuuteen:

- fossiilisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla ja vähäpäästöisillä vaihtoehdoilla
- ajoneuvojen energiatehokkuuden parantaminen ja
- liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen

## Fossiilisten öljypohjaisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla polttoaineilla

Biopolttoaineiden käytön lisääminen toisi vähennyksiä nopeasti ja ilman kalustoinvestointeja, siksi sen tulee olla ensisijainen päästövähennyskeino erityisesti raskaassa kalustossa. 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. Liikenteen polttoaine-verotukseen tarvitaan tiekartta, jotta voidaan hallita muutosten vaikutuksia kuljetuskustannuksiin.

## Vähäpäästöiset ja päästöttömät liikennevälineet

Vähäpäästöisten liikennevälineiden osalta Suomen tulee osallistua selonteon mukaisesti 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.

## 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. Edellytyksenä on tiestön hyvä kunto, ja korjausvelan hoitaminen.

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

Keskieurooppalaisia mittoja ja massoja suurempien mittojen ja massojen hyödyntäminen ja niiden mahdollinen edelleen kasvattaminen vähentäisi päästöjä kuljetettavaa tavaramäärää kohti. HCT-kokeilujen pohjalta tulisi pikaisesti linjata tulevaisuuden kaluston kokoa. Erityisesti pituuden kasvattaminen ei lisäisi tierasitusta ja parantaisi mahdollisuutta hyödyntää nykyisiä maksimipainoja. 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.

## Maatalous

Maatalouden päästövähennysmahdollisuuksia pidetään suunnitelmassa hyvin vähäisinä. Siitä huolimatta olisi tarpeen kriittisemmin tarkastella myös maatalouden päästövähennysmahdollisuuksia, eikä vain todeta, että niiden hillitseminen on haasteellisempaa. Maatalouden käyttämät työkoneet tulisi käsitellä selvyyden vuoksi osana maataloussektoria.

## Työkoneet

Työkoneille esitetään suunnitelmassa biopolttoaineiden sekoitevelvoitteeksi vain 10 %. Työkoneille voitaisiin hyvin esittää korkeampaa sekoitevelvoitetta, eli 30 % kuten liikenteelle, moottorit ovat samanlaisia ja voisivat ongelmitta käyttää biopolttoaineita.

## Julkiset hankinnat

Laki ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamisesta julkisissa hankinnoissa (1509/2011) velvoittaa julkisia hankintayksiköitä huomioimaan energiatehokkuuden ja ympäristövaikutukset ajoneuvojen ja henkilökuljetuspalveluiden hankinnoissa. Tähän olisi syytä saada lisättyä myös tavarankuljetuspalvelujen hankinnat.

## Osaaminen ja koulutustarpeet

Ilmastosuunnitelmassa on tunnistettu kohdennettuna koulutustarpeena mm. F-kaasujen talteenoton asiantuntijat ja työkoneiden kuljettajat. Mukaan olisi lisättävä myös ajoneuvojen kuljettajat, joiden taloudellisen ajotavan osaamisella on erityinen merkitys polttoaineen kulutuksen vähentämisessä ja siten päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

| | |
|---|---|
| Iiro Lehtonen | Ari Herrala |
| toimitusjohtaja | johtava asiantuntija |