Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta U 70/2017 vp

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta U 70/2017 vp. Valiokunta on pyytänyt kirjallista asiantuntijalausuntoa Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä, joka esittää lausuntonaan seuraavaa.

Direktiiviehdotuksessa määritellään ajoneuvojen yhdistettyjen hiilidioksidi- ja ilmansaastepäästöjen pohjalta ns. ”puhdas ajoneuvo”. Direktiiviehdotuksen mukaan puhtaita ajoneuvoja ovat kevyet hyötyajoneuvot, joiden CO2 –päästöt vuonna 2025 ovat enintään 25 (M1- ja M2–luokan ajoneuvoilla) – 40 g/km (N1 –luokan ajoneuvoilla). Vuonna 2030 nämä päästörajat tiukkenevat nollaan kaikilla kevyillä hyötyajoneuvoilla. Muiden kuin CO2-päästöjen osalta ajoneuvo katsotaan puhtaaksi ajoneuvoksi, jos ajoneuvojen ”todelliset” päästöt (”real driving emissions”) ovat enintään 80 % auton ilmoitetuista päästöistä vuonna 2025.

Raskaan kaluston osalta (M3, N2, N3 ajoneuvot) ajoneuvo katsotaan puhtaaksi, jos se voi liikenteessä hyödyntää joko sähköä, vetyä tai maa- tai biokaasua (nesteytettynä tai paineistettuna). Komission ehdotuksen mukaan myös raskaalle kalustolle annettaisiin ajoneuvojen CO2-päästöihin pohjautuvat hankinnan raja-arvot sen jälkeen, kun niitä koskevat hiilidioksidipäästörajat on vahvistettu EU:n tasolla.

SKAL katsoo, että myös ns. toisen sukupolven biodieselin käyttö olisi tässä huomioitava. SKAL:n mielestä on myös tarpeen tavarankuljetusajoneuvojen osalta paremmin huomioida kuljetusten tehokkuus. Mikäli direktiivin vaatimukset ohjaavat suosimaan tarpeettomasti pienempää kalustoa tavarankuljetuskaluston hankinnoissa, ajetaan sama tavaramäärä useammalla pienellä autolla yhden suuremman sijasta. Tällöin kokonaispäästöt lisääntyvät, eikä haluttu hiilidioksidipäästävähennys toteudu.

Valtioneuvoston tavoin SKAL katsoo, että edistyneiden biopolttoaineiden huomioiminen direktiiviehdotuksessa olisi tärkeää erityisesti raskaan kaluston kohdalla. Raskaissa ajoneuvoissa edistyneillä biopolttoaineilla, kuten esimerkiksi uusiutuvalla dieselillä, voidaan päästä merkittäviin päästövähennyksiin. Kuten valtioneuvosto, myös SKAL pitää tärkeänä, että jatkovalmistelussa löydetään keinot edistyneiden biopolttoaineiden laajemmalle hyväksymiselle raskaan kaluston puhtaiden ajoneuvojen määritelmässä.

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

Kirjelmässä todetaan myös, että Suomen energia- ja ilmastostrategian mukaan tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä 50 % vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. 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.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen	Ari Herrala
toimitusjohtaja	johtava asiantuntija