04.06.2018 91/03.00.00.00/2018

Eduskunta
Ympäristövaliokunta
Ymparistovaliokunta@eduskunta.fi

Viite
Lausuntopyyntö 28.5.2018

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE (HSL) -KUNTAYHTYMÄN LAUSUNTO EDUSKUNNAN YMPÄRISTÖVALIOKUNNALLE KOSKIEN VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄÄ EDUSKUNNALLE EHDOTUKSESTA EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI PUHTAIDEN JA ENERGIATEHOKKAIDEN TIELIIKENTEEN MOOTTORIAJONEUVOJEN EDISTÄMISESTÄ ANNETUN DIREKTIIVIN 2009/33/EY MUUTTAMISESTA

HSL hankkii bussiliikennepalveluja noin 315 miljoonalla eurolla vuosittain. Sopimukset ovat tyypillisesti 7 – 10 vuoden mittaisia ja koko sopimuskannan ja siten bussikaluston uusiutuminen kestää 16 vuotta. Busseja tässä liikenteessä on yhteensä noin 1300. HSL on ottanut kilpailutuksessa huomioon kaluston laadun erityisesti päästöjen osalta tukeutuen bussien todellisiin päästöihin. Todelliset euroluokkiin perustavat päästöt on tutkittu yhteistyössä VTT:n kanssa. Kaluston arviointi kilpailutuksen yhteydessä perustuu siis todellisiin päästöihin ja niiden arvottamiseen direktiivin 2009 /33/EY mukaisiin päästökomponenttien haitta-arvoihin.

HSL:llä on kunnianhimoiset tavoitteet päästöjen leikkaamiseksi 90 %:lla vuoden 2010 tasosta vuoteen 2025 mennessä. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan monipuoliset keinot. Kalusto osalta sähköbussien osuus tulee nousemaan 50 %:iin vuoteen 2030 mennessä. Koska kaluston uusiutuminen kestää pitkään, tarvitaan keinoja päästöjen vähentämiseksi myös sopimuskausien aikana. Tähän tarkoitukseen on kehitetty ympäristöbonus, jota maksetaan liikennöitsijöille päästöjen vähennystoimista. Viime aikoina nämä toimenpiteet ovat olleet tyypillisesti toisen sukupolven korkealuokkaisia biopolttoaineita, jotka on valmistettu jätteistä ja tähteistä. Uusissa sopimuksissa kestävästi tuotetut biopolttoaineet asetetaan vaatimukseksi ja samalla sähköbusseja aletaan vaatia osaksi kalustoa.

Direktiiviehdotuksen mukaan puhtaaksi määritellään raskas ajoneuvo, jos käyttövoimana on sähkö, vety, maa- tai biokaasu. Tämä on erikoinen rajaus, koska maakaasu on fossiilinen polttoaine. Toisaalta dieselajoneuvot rajataan kokonaan pois, vaikka ne pitäisi olla mukana kahdesta syystä. Ensinnäkin Euro VI –tason dieselbussien lähipäästöt (NOx ja PM) ovat todella alaiset ja samalla tasolla kaasubussien kanssa VTT:n mittausten mukaan. Toiseksi käytettäessä toisen sukupolven edistyneitä biopolttoaineita, jotka valmistetaan jätteistä tähteistä, voidaan CO2 päästöjä vähentää jopa 90 % tarkasteltaessa koko ketjua well to wheels eikä pelkästään käyttöä ajoneuvossa, tank to wheels kuten direktiiviehdoksessa on tehty.

04.06.2018 91/03.00.00.00/2018

Suomelle esitetyt tavoitteet puhtaiden linja-autojen osalta, 2025 36 % ja 2030 69% ovat erittäin haastavat direktiivin rajauksilla. Tavoitteet voidaan kuitenkin saavuttaa HSL:n osalta, jos puhtaan raskaan ajoneuvon määritelmää tarkennetaan dieselbussien osalta edellä esitetyn mukaisesti.

HSL yhtyy valtioneuvoston kantaan edistyneiden biopolttoaineiden huomioimisesta erityisesti raskaan kaluston osalta. Samoin HSL yhtyy valtioneuvoston kantaan siitä, että puhtaiden raskaiden ajoneuvojen määritelmää pitäisi laajentaa koskemaan edistyneillä biopolttoaineilla toimivia dieselautoja.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja

LIITE diaesitys

HSL Helsingin seudun liikenne · PL 100 · 00077 HSL · Puhelin (09) 4766 4444 · Faksi (09) 4766 4441 · hsl@hsl.fi · Y-2274586-3
HRT Helsingforsregionens trafik · PB 100 · 00077 HRT · Telefon (09) 4766 4444 · Fax (09) 4766 4441 · hsl@hsl.fi · FO-2274586-3

www.hsl.fi