Ympäristöministeriö
Tuija Talsi, neuvotteleva virkamies
Muistio, 11.9.2018

Eduskunta, liikenne- ja viestintävaliokunta
- **Asiantuntijakuuleminen 12.9.2018**

Komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi päästönormien asettamisesta uusille raskaan kaluston hyötyajoneuvoille (U 48/2018 vp)

EU:n on osana Pariisin ilmastosopimusta sitoutunut vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään vähintään – 40 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi EU:ssa on vastikään hyväksytty päästökauppadirektiivin uudistus, jonka avulla päästökauppasektorin päästöjä vähennettäisiin 43% verrattuna vuoden 2005 tasoon, sekä taakanjakoasetus, jonka mukaan päästökauppaan kuulumattomien sektoreiden päästöjä vähennettäisiin vastaavasti 30 %. Taakanjaossa Suomea koskeva päästövähennysvelvoite on – 39 % vuoden 2005 päästötasosta.

Suomen päästövähennysvelvoite on tiukka ja sen saavuttamiseksi tarvitaan toimia kaikilla taakanjakosektoriin kuuluvilla toimialoilla. Liikenne on näistä merkittävin niin Suomessa kuin koko EU:nkin tasolla. Komissio on arvioinut asetusehdotuksen kattaman raskaan liikenteen (kuorma-autot, linja-autot) aiheuttavan n. 25 % tieliikenteen kokonaispäästöistä EU:ssa. Lisäksi se on arvioinut, että ilman lisätoimia raskaan liikenteen päästöt kasvaisivat lähes 10 % vuoteen 2030 mennessä.

Suomessa liikennesektori tuottaa n. 40% taakanjakosektorin päästöistä ja tästä n. 90 % syntyy tieliikenteestä. Tieliikenteessä puolestaan n. 37 % päästöistä syntyy tavarankuljetukseen tarkoitetuista paketti- ja kuorma-autoista, n. 58 % henkilöliikenteestä ja loput linja-autoista, moottoripyöristä sekä muista kulkuneuvoista.

Tämän vuoksi ympäristöministeriö pitää erittäin tärkeänä, että liikenteen päästöjä voidaan vähentää erilaisin kustannustehokkain toimin sekä EU-tasolla että kansallisesti. EU-tasolla henkilöautojen ja pakettiautojen CO2-päästöjä on säädelty jo pidemmän aikaa (asetus N:o 443/2009) ja kyseistä asetusta ja sen sisältämiä päästöraja-arvoja ollaan parhaillaan tiukentamassa komission vuonna 2017 tekemän asetusehdotuksen (COM(2017) 283 final; U 43/2017 vp) pohjalta.

Sen sijaan raskaille hyötyajoneuvoille ei toistaiseksi ole asetettu vastaavia päästönormeja. Uusien raskaiden ajoneuvojen CO2-päästöjen seurannasta ja polttoaineenkulutuksesta hyväksyttiin kuitenkin kesäkuussa 2018 asetus, jonka mukaan jäsenvaltioiden ja ajoneuvojen valmistajien tulee vuodesta 2019 lähtien raportoida vuosittain komissiolle uusien raskaiden hyötyajoneuvojen päästöistä ja polttoaineen kulutuksesta (vrt. U 42/2017 vp). Näitä tietoja käytettäisiin jatkossa tämän päästörajoja koskevan asetusehdotuksen vaikuttavuuden seurannassa ja asetuksen uudelleen tarkastelussa.

Ympäristöministeriö pitää hyvänä, että raskaiden ajoneuvojen C02-päästöjä koskevat päästörajoja koskeva ehdotus on annettu näinkin pian yllämainitun ajoneuvojen päästöjen seurantaa koskevan säädöksen jälkeen. Tätä taustaa vasten on kuitenkin perusteltua, että päästövähennystavoitteet on esitetty prosentuaalisina eikä numeerisina (CO2 g/km). Päästöjen raja-arvojen tulevat tiukennukset perustuisivat nykyistä kattavampaan tietoon.

Ympäristöministeriö pitää myös kannatettavana, että CO2-päästöjen raja-arvot koskisivat mahdollisimman suurta osaa uudesta ajoneuvokannasta. Näiden raja-arvojen lisäksi liikenteen päästöjen vähentämiseksi tarvitaan myös kokonaisvaltaisia suunnitelmia ja muuta laajaa keinovalikoimaa, johon kuuluisivat mm. erilaiset tehokkaat liikennejärjestelyt sekä sellaisten uusiutuvien energialähteiden (biopolttoaineet, sähköistäminen) käyttö, joilla voidaan korvata fossiilisia liikennepolttoaineita. Tämän vuoksi on hyvä, että uudessa asetusehdotuksessa luotaisiin myös kannustimia päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen markkinoille saattamiseksi.

Ympäristöministeriö katsoo myös valtioneuvoston kannan mukaisesti, että asetusehdotuksen jatkokäsittelyssä tulee huolehtia siitä, että asetettavat raja-arvot mahdollistavat edelleen suurempien massojen ja mittojen hyödyntämisen raskaan kaluston kuljetuksissa. Tällä tavoin tulisi varmistaa, etteivät asetettavat päästöraja-arvot vastoin asetusehdotuksen tavoitteita johtaisi siihen, että ajosuoritteen päästöt kuljetettua tonnimäärää kohden kasvaisivat.