23.4.2023

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Lausunto Valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilidioksidipäästönormien muuttamisesta uusille raskaille ajoneuvoille

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilidioksidipäästönormien muuttamisesta uusille raskaille ajoneuvoille (raskaan kaluston CO2-raja-arvoasetus) (U 128/2022 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Ehdotuksen tavoitteena on asettaa uudet raja-arvot uusien raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöille. Ehdotuksen tarkoituksena on EU:n vuoden 2030 päästövähennystavoitteen (-55%) ja vuoden 2050 ilmastoneutraalisuustavoitteen edistäminen vähentämällä päästöjä raskaista ajoneuvoista kustannustehokkaasti, ja samalla edistäen EU:n energiaturvallisuutta. Ehdotuksen tavoitteena on myös tuoda liikenteenharjoittajien ja käyttäjien saataville yhä energiatehokkaampia ajoneuvoja. Ehdotuksen tavoitteena on lisäksi vahvistaa EU:n ajoneuvoteollisuuden arvoketjujen teknologista ja innovatiivista johtoasemaa ja tukea työllisyyttä.

Vaikutukset suomalaisiin yrityksiin tarpeen selvittää

Kuorma-autojen ensimmäinen valmistajia koskeva hiilidioksidiraja-arvosääntely astui voimaan vuonna 2019. Komission esityksen mukaan asetus laajenisi koskemaan kuorma-autot, joiden kokonaismassa on vähintään 5 tonnia ja linja-autot, joiden kokonaismassa on yli 7,5 tonnia. Komission esitys toisi uusina ajoneuvoryhminä raja-arvosääntelyn piiriin useita sellaisia kuorma-autojen ajoneuvoryhmiä, jotka ovat EU-markkinassa pieniä, mutta Suomen logistisen järjestelmän kannalta olennaisen tärkeitä.

U-kirjeessä on arvioitu, että komission esittämät arviot ehdotuksen vaikutuksista soveltuisivat pitkälti myös Suomessa toimiviin yrityksiin. SKAL katsoo, että esityksellä olisi laajoja seurausvaikutuksia Suomen logistiseen järjestelmään, ja se voi johtaa vaikeuksiin uudistaa raskaimmille ajoneuvoyhdistelmille soveltuvaa kalustoa. Esitys sisältää riskejä sille, että Suomessa käytettävien raskaimpien yhdistelmien vetämiseen käytettyjen autojen saatavuus heikentyisi.

SKAL edellyttää, että vaikutusten kohdentumista ja suuruutta tulee selvittää tarkemmin. SKAL toteaa, että muutokset saattavat nostaa kuljetusyritysten investointikustannuksia ennakoitua enemmän ja heijastua sitä kautta laajemmin kaupan ja teollisuuden kuljetuskustannuksiin. Komission arviot kustannusvaikutuksista vaikuttavat Suomen osalta matalilta, kustannusnousuarviot per ajoneuvo ovat hyvin pieniä, ottaen huomioon, että jo pandemian ja sodan vaikutuksen ajoneuvojen hintoihin ovat olleet moninkertaiset. Vastaavasti arviot käyttökustannusten alenemisesta ovat tässä vaiheessa liian suuria.

Suomen kannalta ongelmalliset muutosesitykset

SKAL katsoo, että olennaista Suomen kannalta on sääntelyn laajeneminen raskaimpiin kalustokokoluokkiin. Nämä ajoneuvoryhmät ovat EU-markkinan kannalta pieniä ryhmiä, joiden päästösimulointi ei kuvaa hyvin ajoneuvojen kuljetustehtäviä Suomen olosuhteissa. Sääntely heikentäisi valmistajien mahdollisuutta saattaa markkinoille raskaimmille ajoneuvoyhdistelmille soveltuvaa kalustoa.

Suomen kuorma-autokannan kannalta ongelmallista on, että sääntelyn piiriin tulisivat 6x4- ja 8x4-akselikonfiguraation kuorma-autot, joita käytetään raskaimmissa ajoneuvoyhdistelmissä. Nämä ajoneuvot kuuluvat ajoneuvoryhmiin 11 ja 12 (akselikonfiguraatio 6x4) ja ajoneuvoryhmään 16 (akselikonfiguraatio 8x4). Sääntely kattaisi näissä ajoneuvoryhmissä kaikki kuorma-autojen painoluokat, teholuokat ja toimintamatkat.

Suomessa neliakselisia kuorma-autoja käytetään yleisesti täysperävaunuyhdistelmien vetoajoneuvona, sillä täysperävaunuyhdistelmän energiatehokkuus on parempi kuin puoliperävaunuyhdistelmän. Tämä kuitenkin nostaa vetävän kuorma-auton tehovaatimusta. Huomattavan suuri osa kolme- ja neljä akselisista autoista on Suomessa telivetoisia (x4), sillä talviset olosuhteet ja isot massat edellyttävät telivetoa. Autoalan arvion mukaan yli 16 tonnin kokoluokassa sääntelyyn liitettävien ajoneuvoryhmien osuus kokonaismarkkinasta oli vuonna 2022 noin puolet.

Suomessa neliakselisten kuorma-autojen kuljetustehtävät poikkeavat huomattavasti vastaavien ajoneuvoryhmien autojen Keski-Euroopan käyttökohteista. Esimerkiksi 8x4-kuorma-autot ovat muualla Euroopassa pääosin maansiirtoautoja, kun Suomessa niitä käytetään pääosin raskaita ajoneuvoyhdistelmiä vetävinä kuorma-autoina. Ajoneuvoryhmäkohtaiset päästösimuloinnit kuvaavat autojen käyttöä Keski-Euroopan olosuhteissa, sillä EU-sääntelyn taustalla olevissa simuloinneissa ei ole voitu ottaa huomioon kansallisesti sovellettavia suurempia mittoja ja massoja. Näin ollen raskaimpien ajoneuvoyhdistelmien tonnikilometriä kohti syntyvää päästövähenemää ei tällä mittaustavalla voida tunnistaa.

Nykyinen simulointijärjestelmä ei havaitse suurempien mittojen ja massojen mahdollistamaa energiatehokkuuden paranemista, jossa samalla ajoneuvokilometrien määrällä voidaan kuljettaa huomattavasti suurempi määrä tonnikilometrejä. Energiatehokkuuden parantuminen onkin ollut keskeinen mitta- ja massauudistukseen johtanut syy, ja energiatehokkuushyödyt on osoitettu useissa eri tutkimuksissa.

Suomessa tiekuljetusten logistinen järjestelmä nojaa keskimääräistä raskaampiin ajoneuvoyhdistelmiin. Vuonna 2021 noin 70 prosenttia tiekuljetusten tonnikilometreistä syntyi vähintään 60 tonnin ajoneuvoyhdistelmistä, vaikka niiden osuus ajokilometreistä oli noin 40 prosenttia.

Muutosesityksiä valtioneuvoston kantaan

SKAL edellyttää, että Suomen kannan muodostamisessa huomioidaan nykyiset mitat ja massat ja se, että jos jouduttaisiin edes osittain palaamaan pienempikokoisiin Keski-Euroopassa yleisiin puoliperävaunuyhdistelmiin, tällöin ajosuorite, logistiset kustannukset ja kuljettajien tarve kasvaisivat ja kuorma-autoliikenteen energiatehokkuus heikkenisi merkittävästi. Myös päästöjen määrä kasvaisi, sillä vielä lähivuosina moniin kuljetustehtäviin ei ole tarjolla nollapäästöistä vaihtoehtoa.

Esitys laajentaisi alustavan arvion mukaan raja-arvosääntelyn piirissä olevan Suomeen rekisteröitävien N3-luokan kuorma-autojen osuuden noin 50 prosentista noin 85 prosenttiin.

Suomessa 6x4- ja 8x4-akselikonfiguraatioiden osuus yli 16 tonnin autoista on suuri ja autot poikkeavat näissä ryhmissä päästösimuloinnissa käytetyistä oletuksista. Kalustoa käytetään Suomessa keskivertoa raskaammissa yhdistelmissä HCT-tehovaatimusten sekä sää- ja keliolosuhteiden vuoksi.

SKAL edellyttää, että Suomessa tärkeiden ajoneuvoyhdistelmiä vetävien kuorma-autojen ajoneuvoryhmistä 11, 12 ja 16 rajataan pois autot, joiden kokonaismassa tai yhdistelmämassa ylittää tietyn rajan, esimerkiksi kuorma-auton kokonaismassa 32 tonnia tai ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa 60 tonnia. Soveltamisalan ulkopuolelle tulee jättää kaikki yli 60 tonnin yhdistelmää vetävät ajoneuvot.

Ajoneuvoryhmien 11, 12 ja 16 osuus raskaan kaluston päästöistä on EU:ssa noin 5 prosentin suuruusluokkaa. Vaikka sääntelyn ulkopuolelle jätettäisiin näihin luokkiin kuuluvien raskaimpien yhdistelmien vetämiseen tarkoitetut kuorma-autot, vaikutus kuorma-autoliikenteen kokonaispäästöihin jäisi pieneksi.

SKAL pitää valtioneuvoston tavoin erittäin tärkeänä, että vuoden 2040 päästövähennystavoitetta ei kiristetä. SKAL katsoo, että jo esityksen mukainen 90 % on liian tiukka, koska voi käydä niin, että polttomoottorilla varustettuja kuorma-autoja ei riitä kaikkiin EU-maihin kesken ja niiden hinnat nousevat kohtuuttomasti. Samoin SKAL yhtyy valtioneuvoston kantaan siinä, että sähkön ja vedyn rinnalla raskaan kaluston käyttövoimina tulee voida käyttää myös uusiutuvaa metaania ja nestemäisiä uusiutuvia polttoaineita.

SKAL edellyttää, että vaikutusten arvioinnissa huomioidaan myös kuljetusjärjestelmän huoltovarmuus. Esityksen mukaisella lainsäädännöllä olisi suoria vaikutuksia myös puolustusvoimien huoltovarmuuteen siviilitoimijoilta hankittavien kuljetuspalvelujen ja ottoajoneuvojen ominaisuuksien kautta.

SKAL suhtautuu varauksella komission esittämiin delegoituihin säädöksiin, sillä ne saattavat johtaa tilanteeseen, jossa vaatimuksia ja ehtoja kiristettäisiin siten, että jäsenmaat eivät voisi vaikuttaa niiden sisältöön tai soveltamiseen. Kuten valtioneuvostokin toteaa, komissiolle delegoitavien toimivaltuuksien tulee olla tarkkarajaisia, oikeasuhtaisia, tarkoituksenmukaisia ja hyvin perusteltuja.

Lisäksi SKAL toteaa, että tätä kantaa on syytä tarkastella vielä uudestaan syksyllä.

Ohessa myös linkki SKALin näkemykseen raskaan kaluton käyttövoimasiirtymästä: https://skal.fi/wp-content/uploads/2023/01/skal_kayttovoimasiirtyma_raportti_20230110.pdf.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala	Ari Herrala
toimitusjohtaja	edunvalvontajohtaja