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

Liikenne- ja viestintävaliokunta

25.4.2023

Edunvalvontajohtaja Ari Herrala

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

- **Ehdotuksen tavoitteena on asettaa uudet raja-arvot uusien raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöille**
- **Ehdotuksen tarkoituksena on EU:n vuoden 2030 päästövä-hennystavoitteen (-55%) ja vuoden 2050 ilmastoneutraalisuustavoitteen edistäminen vähentämällä päästöjä raskaista ajoneuvoista**
- **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**

- **Kuorma-autojen ensimmäinen valmistajia koskeva hiilidioksidiraja-arvosääntely astui voimaan vuonna 2019**
- **Komission esityksen mukaan asetus laajenisi koskemaan kuorma-autoja, joiden kokonaismassa on vähintään 5 tonnia ja linja-autoja, joiden kokonaismassa on yli 7,5 tonnia.**
- **Komission esitys toisi uusina ajoneuvoryhminä sääntelyn 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 suuria riskejä sille, että Suomessa käytettävien raskaimpien yhdistelmien vetämiseen käytettyjen autojen saatavuus heikentyy**

- **Vaikutusten kohdentumista ja suuruutta tulee selvittää tarkemmin**
- **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**

- **Olennaista Suomen kannalta on sääntelyn laajeneminen raskaimpiin kalustokokoluokkiin**
- **Nämä ajoneuvoryhmät ovat EU-markkinan kannalta pieniä ryhmiä, joiden päästösimulointi ei kuvaa 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**

- **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, eikä EU-sääntelyn taustalla olevissa simuloinneissa ei ole voitu ottaa huomioon kansallisesti sovellettavia suurempia mittoja ja massoja**
- **Raskaimpien ajoneuvoyhdistelmien tonnikilometriä kohti syntyvää päästövähenemää ei tällä mittaustavalla voida tunnistaa**

- **Simulointijärjestelmä ei havaitse suurempien mittojen ja massojen mahdollistamaa energiatehokkuuden paranemista, jossa samalla ajoneuvokilometrien määrällä voidaan kuljettaa huomattavasti suurempi määrä tonnikilometrejä**
- **Energiatehokkuuden parantuminen on 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**

Valtioneuvoston kanta

- **Suomen kannan muodostamisessa on huomioitava 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**
- **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**

Valtioneuvoston kanta

- **Suomessa tärkeiden ajoneuvoyhdistelmiä vetävien kuorma-autojen ajoneuvoryhmistä 11, 12 (6x4) ja 16 (8x4) tulee rajata pois autot, joiden kokonaismassa tai yhdistelmämassa ylittää tietyn rajan, esimerkiksi kuorma-auton kokonaismassa 32 tonnia tai ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa 60 tonnia**
- **Soveltamisalan ulkopuolelle tulee jättää ainakin 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.**

Valtioneuvoston kanta

- **SKAL pitää valtioneuvoston tavoin erittäin tärkeänä, että vuoden 2040 päästövähennystavoitetta ei kiristetä**
- **Jo esityksen mukainen 90 % on liian tiukka, koska voi käydä niin, että polttomoottorilla varustettuja kuorma-autoja ei riitä kaikkiin EU-maihin 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**

Valtioneuvoston kanta

- **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**