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

Suuri valiokunta 2.6.2023

Edunvalvontajohtaja Ari Herrala
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Komission ehdotus ja tavoitteet

- Ehdotuksen tavoitteena on asettaa uudet raja-arvot uusien raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöille
- Ehdotuksen tarkoituksena on EU:n vuoden 2030 päästövähennystavoitteen (-55%) ja vuoden 2050 ilmastoneutraalisuus-tavoitteen 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



Asetuksen soveltamisala

- Kuorma-autojen ensimmäinen valmistajia koskeva hiilidioksidiraja-arvosääntely astui voimaan vuonna 2019
- Asetus koskee uusia EU:ssa ensirekisteröitäviä raskaita ajoneuvoja
- 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 raskaampien kuorma-autojen ajoneuvoryhmiä, jotka ovat EU-markkinassa pieniä, mutta Suomen logistisen järjestelmän kannalta olennaisen tärkeitä

Ehdotuksen CO2 raja-arvotavoitteet

- 2019 hyväksytyn asetuksen tavoitteena on uusien kuorma-autojen CO2-päästöjen väheneminen -15 % vuonna 2025 ja -30 % vuonna 2030
- Komission ehdotuksen mukaan raja-arvoja kiristettäisiin niin, että verrattuna vuoteen 2019 EU:n tasolla uusien raskaiden ajoneuvojen päästöt vähenisivät
  - vuodesta 2030 lähtien 45%
  - vuodesta 2035 lähtien 65%
  - vuodesta 2040 lähtien 90%
- Uusille kaupunkibusseille erillinen nollapäästötavoite (-100%) vuonna 2030
- Perävaunuja koskevana tavoitteena on -7,5 %

- 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 vaikutukset 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

 © SKAL

- 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 ajoneuvoryhmät 11, 12 (6x4) ja 16 (8x4) tulee rajata pois soveltamisalasta, tai näiden ryhmien 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 (biokaasu) 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

Ari Herrala, ari.herrala@skal.fi
Puh. +358 50 368 4248