Vihreä kasvu
Tiina Haapasalo

1.6.2023

Eduskunnan Suurelle valiokunnalle

Raskaiden ajoneuvojen CO2-raja-arvoasetus

Elinkeinoelämän keskusliitto EK kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi raskaiden ajoneuvojen CO2-raja-arvoasetuksesta ja Suomen kannasta tulevissa neuvotteluissa.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK on sitoutunut EU:n ja Suomen ilmastotavoitteisiin sekä 1,5 asteen ilmastopolitiikkaan. Elinkeinoelämä pitää hyvänä komission Fit for 55-paketin tavoitetta saavuttaa EU:ssa 55 % päästövähennykset vuoteen 2030 mennessä sekä hiilineutraalius vuoteen 2050 mennessä.

Raskaiden ajoneuvojen CO2-raja-arvoasetus on osa tätä kokonaisuutta. Raja-arvosesityksen tavoitteet ovat erittäin tärkeät, sillä kuorma- ja linja-autojen päästöjen vähentäminen edellyttää käyttövoimamurroksen nopeuttamista ja hallittua siirtymää hiilineutraaleihin polttoaineisiin.

Suomessa on Euroopan energiatehokkain maantielogistiikka, jossa hyödynnetään kuorma-autoissa suuria mittoja ja massoja. Komission esitys toisi raja-arvosääntelyn piiriin useita sellaisia kuorma-autojen ajoneuvoryhmiä, jotka ovat EU-markkinassa pieniä, mutta Suomen logistisen järjestelmän kannalta olennaisen tärkeitä. Liikenne- ja logistiikka-alalla sekä teollisuuden ja kaupan piirissä on huoli siitä, että komission esityksellä voisi olla seurausvaikutuksia Suomen logistiseen järjestelmään, jos se johtaisi vaikeuksiin uudistaa raskaimmille ajoneuvoyhdistelmille soveltuvaa kalustoa. Jos nykyisistä mitoista ja massoista jouduttaisiin edes osittain palaamaan pienempikokoisiin ajoneuvoihin, siitä seuraisi logististen kustannusten kasvaminen, kuljettajien ja ajoneuvojen lisätarve sekä ilmastopäästöjen kasvaminen. Suurempien ajoneuvojen hyödyt ovat kiistattomat, ne ovat kustannustehokkaita, tuottavat vähemmän päästöjä ja parantavat liikenneturvallisuutta.

Tarkennukset Suomen kantaan

Komission esittämät vaikutusarvioinnit on toteutettu EU:n keskimääräisillä hyötykuormilla, jotka kuvaavat varsin huonosti autojen todellisia päästöjä Suomessa. Suomen kannassa todetaan, että esityksen jatkovalmistelussa tulee arvioida siihen tehtävien muutosten tarkempia

vaikutuksia Suomen logistiseen järjestelmään sekä raskaampien ajoneuvoyhdistelmien saatavuuteen Suomen markkinoilla. Elinkeinoelämä pitää tätä tärkeänä ja lisäksi tulee arvioida, mitä vaikutuksia esityksellä olisi kaupan ja teollisuuden kuljetuskustannuksiin.

Koska vaikutusarvioita ei ole toistaiseksi käytettävissä, ja mitoiltaan ja massoiltaan suurempien ajoneuvojen saatavuus on Suomen logistisen kilpailukyvyn ja ilmastotavoitteiden kannalta aivan keskeistä, tulisi Suomen kannan ja lähtökohdan neuvotteluissa olla varovaisempi.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK ehdottaa, että Suomen kannassa lähdetään siitä, että säädännöstä rajattaisiin pois ajoneuvoryhmistä 11, 12 ja 16 autot, joiden kokonaismassa tai yhdistelmämassa ylittää tietyn rajan, esimerkiksi kuorma-auton kokonaismassa 32 t tai ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa 60 t.

Näiden ajoneuvojen osuus päästöistä on pieni Euroopassa (5 %) ja niiden kehitys sähkö- tai vetykäyttöiseksi tulee viemään aikaa, kun autoteollisuudessa pääpaino on vielä pitkään EU:ssa laajasti käytössä olevien alempien painojen ajoneuvoissa. Lisäksi näissä ajoneuvoissa voidaan käyttää uusiutuvia tai synteettisiä polttoaineita, kuten 100 % uusiutuvaa dieseliä, jolloin päästöt alenevat jopa 90 % ajoneuvoa kohden.

Myös Suomen kannassa tuki uusien raskaiden ajoneuvojen päästövähennystavoitteilla vuosille 2030 (45 %), 2035 (65 %) ja 2040 (90 %) tulisi olla ehdollinen edellä mainittujen ajoneuvoryhmien osalta siinä tapauksessa, että niitä ei rajattaisi säädännön ulkopuolelle.

Kunnioittavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Ulla Heinonen
Johtaja