22.9.2023

Eduskunnan ympäristövaliokunta

ymv@eduskunta.fi

Lausuntopyyntö U 40/2023 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kuljetuspalveluiden kasvihuonepäästöjen laskemiselle

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta. Lausuntomme keskittyy tavaraliikenteeseen.

Tausta ja ehdotuksen tarkoitus

CountEmissions EU -aloite pyrkii luomaan yhteisen viitekehyksen tavara- ja matkustajaliikenteen kasvihuonepäästöjen laskentaa ja raportointia varten. Saatavilla olevan, yhtenäisen ja vertailtavissa olevan tiedon puuttuminen liikennepalveluiden kasvihuonepäästöistä on pääasiallinen ongelma, jota aloitteella pyritään ratkaisemaan. Tiedonpuute johtuu suuresta kirjosta menetelmiä, joilla kuljetuspalveluiden kasvihuonekaasupäästöjä tällä hetkellä lasketaan ja raportoidaan

Komission esitys

Asetus ei velvoittaisi laskemaan tai raportoimaan kuljetuspalveluiden kasvihuonekaasupäästöjä. Sen sijaan sillä luotaisiin yhteinen sääntelykehys kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskemiseen ja raportointiin binding opt-in periaatteella: asetus olisi siis velvoittava vain, jos kuljetuspalveluiden päästöjä lasketaan ja raportoidaan kolmannelle osapuolelle.

Komissio esittää laskentatavaksi ISO 14083:2023 -standardia. Standardi on hyvin uusi ja voi vielä lähivuosina kehittyä. Komissio voisi käynnistää myös vaatimustenmukaisuusarvioinnin kaikista standardiin tehdyistä muutoksista.

Asetusehdotuksen mukaan päästöjen laskennassa tulee priorisoida ensisijaista tietoa, jolla tarkoitetaan suoriin mittauksiin perustuvaa määrällistä arvoa. Tällaiset tietotyypit eivät kuitenkaan aina ole saatavilla tai ne voivat olla kohtuuttoman kalliita joillekin sidosryhmille, erityisesti pk-yrityksille. Toissijaisilla tiedoilla tarkoitetaan mallinnettuja tietoja ja oletusarvoja, jotka olisi johdettu esimerkiksi laskentatyökalua käyttäen tai kirjallisuudesta.

Asetusehdotuksessa esitetään luotavaksi oletusarvojen tietojen saatavuutta ja ylläpitoa varten EU:n ydintietokanta (oletusarvot kasvihuonekaasupäästöintensiteetille) sekä EU:n keskustietokanta (oletusarvot kasvihuonekaasupäästökertoimille). Tietokannat olisivat kaikille avoimia ja maksuttomia.

Päästöintensiteettiarvojen korkean alakohtaisen, kansallisen ja alueellisen erityispiirteensä vuoksi kolmansien osapuolten ylläpitämät tietokannat ja

tietojoukot olisivat sallittuja edellyttäen, että niille tehdään erityinen laatutarkastus.

Päästöjä raportoidessa tulisi ehdotuksen mukaan ilmoittaa vähintään hiilidioksidiekvivalentin (CO2-ekv) kokonaismäärä kuljetuspalvelua kohden. Tämän lisäksi tulisi raportoida CO2-ekv. esimerkiksi tonnikilometriä, rahtitonnia, matkustajakilometriä tai matkustajaa kohden, riippuen kuljetuspalvelun tyypistä.

Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto kannattaa ehdotuksen tavoitteita yhdenmukaistaa kuljetuspalveluiden päästölaskentaa ja tiedon raportointia. Jatkovalmistelussa tulee huomioida kansalliset erityispiirteet eri kuljetusratkaisuissa. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että ehdotuksen mukaisesti päästölaskentamallin käyttöönotto säilyy toimijoille vapaaehtoisena. Valtioneuvosto suhtautuu lähtökohtaisesti myönteisesti siihen, että komissio voi antaa tarkempia delegoituja säädöksiä ja täytäntöönpanosäädöksiä asetusehdotuksen mukaisesti. Valtioneuvosto kuitenkin katsoo, että komissiolle delegoiduilla säädöksillä siirrettävän toimivallan laajuutta ja asianmukaisuutta tulee vielä arvioida huolellisesti jatkovalmistelun aikana.

SKALin huomiot komission esityksestä ja valtioneuvoston kannasta

SKAL pitää Suomen kantaa perusteltuna, koska yhteinen menetelmä ja yhdenmukaiset oletusarvot ovat tarpeen, jotta kasvihuonepäästöjä koskevat tiedot ovat luotettavia ja tarkkoja ja jotta eri liikennepalveluja voidaan tasapuolisesti vertailla. Esitys poistaa logistiikka- ja kuljetusyritysten kannalta sen suuren huolen, että päästöjä jouduttaisiin raportoimaan asiakkaille usealla erilaisella tavalla. Tämä lisäisi tarpeettomasti kustannuksia ja estäisi tasapuolisen vertailun.

On hyvä, että esitys ottaa huomioon polttoaineen koko jakeluketjun well-to-wheel periaatteelle eikä tank-to-wheel, koska well-to-wheel antaa todellisemmat päästötiedot.

On erittäin tärkeää, että esitys ei velvoita laskemaan tai raportoimaan päästöjä ja esitys antaa helpotuksia erityisesti pk-yrityksille kuten valtioneuvoston kannassa esitetään. Monilla varsinkaan pienillä kuljetusyrityksillä ei ole vielä kykyä laskea päästöjä ja myöskään suurin osa asiakkaita ei niitä vielä edellytä.

Voimaantulon siirtymäaika (42 kuukautta) on myös riittävän pitkä, jotta yritykset voivat sopeutua muutokseen. Osalla yrityksiä on nyt käytössä muita laskentatapoja. Todennäköisesti monet kuljetusyritykset alkavat käyttämään komission ehdotuksessa esitettyä laskentatapaa jo ennen voimaan tuloa omasta halusta ja asiakkaiden vaatimuksesta. Tieto tulevasta laskentatavasta estää vaihtoehtoisten laskentatapojen synnyn ja yleistymisen.

Jatkoneuvotteluissa on syytä vaatia seuraavia tarkennuksia asetukseen:

- Artiklassa kaksi, jossa käsitellään asetusehdotuksen laajuutta, on käytetty termiä third party - kolmas osapuoli. Termiä on käytetty muuallakin asetusehdotuksessa. Resitaalien perustella sillä tarkoitetaan jokaista muuta osapuolta kuin itse kuljetusyritystä. Se olisi syytä määrittää artiklassa kolme Definitions.

- Kuten kantaehdotuksessa esitetään, tulee komissiolle annettavan delegoidulla säädöksillä siirrettävän toimivallan laajuutta ja asianmukaisuutta vielä arvioida.
- Asetusehdotuksen mukaan päästöjen laskennassa tulisi priorisoida ensisijaista tietoa, jolla tarkoitetaan suoriin mittauksiin perustuvaa määrällistä arvoa. Kuitenkin toissijaisten tietojen käyttö olisi tietyin edellytyksin sallittu. Edellytykset ilmaistaan asetusehdotuksessa kuitenkin ainoastaan kuvailemalla sallitut toissijaisen tiedon tyypit ja lähteet, ei kuvailemalla millaisissa tilanteissa toissijaisen tiedon käyttäminen on hyväksyttävää. Tätä kohtaa asetuksessa tulisi täsmentää ja sallia alkuvaiheessa kustannus ja tiedon saatavuus syistä toissijaisten tietojen käyttö kaikille pk-yrityksille ja muille, joille ensisijaisen tiedon saatavuus on hankalaa tai kallista.

Lisäksi toteamme, että on aina hankalaa, jos lainsäädännöllisesti velvoitetaan käyttämään maksullista standardia, kuten tässä asetusehdotuksessa. Tämä voi kuitenkin olla hyväksyttävää, koska ketään ei pakoteta raportoimaan ja todennäköisesti pienet yritykset käyttävät raportointiin kolmannen osapuolen tuottamia laskenta- ja raportointivälineitä, jolloin standardia ei tarvitse hankkia.

Päästöintensiteettiarvojen korkean alakohtaisen, kansallisen ja alueellisen erityispiirteensä vuoksi kolmansien osapuolten ylläpitämät tietokannat ja tietojoukot olisivat sallittuja edellyttäen, että niille tehdään erityinen laatutarkastus. Koska Suomessa on huomattavasti muita EU-maita suuremmat ajoneuvot, on saatava nopeasti asetuksen hyväksymisen jälkeen kansallinen julkinen tietokanta, josta näiden suurempien ajoneuvojen päästöt voidaan laskea, kun käytettään toissijaisia tietoja. Samoin sähkön tuotantomme on vähäpäästöisempää kuin esim. Saksassa. Nykyisin myöskään ei ole yhtä määriteltyä tapaa kansallisen biopolttoaineen jakeluvelvoitteen huomioimiseksi päästölaskennassa. Näemme, että nämä tietokannat ja tietojoukot on tehtävä julkisin varoin, jotta ne ovat käytettävissä maksutta.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Pekka Aaltonen
logistiikkajohtaja