Komission ehdotus asetukseksi kuljetuspalveluiden kasvihuone-päästöjen laskemiselle

- Pekka Aaltonen SKAL

 © SKAL

CountEmissions

- 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.
- 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.
- Laskenta perustuu ISO 14083:2023 standardiin, joka on globaali. On tosin lainsäädännöllisesti hankalaa, että velvoitetaan maksullisen standardin käyttöön. Standardi hyvin uusi ja kehittyy – komissio haluaa tämän vuoksi delegoituja säädösoikeuksia. Laajuus tulee arvioida tarkemmin jatkoneuvotteluissa.

.

 © SKAL

CountEmissions

- Esitys ei velvoita ketään laskemaan ja raportoimana päästöjä, mutta jos raportoidaan tulee käyttää tätä laskenta menetelmää. Tämä on hyvä, sillä kaikilla ei ole tarvetta ainakaan vielä ja läheskään kaikki asiakkaat eivät raportointia vaadi.
- Myös riittävän pitkä siirtymäaika 42 kuukautta on hyvä, jotta pienimmilläkin kuljetusyrityksillä on aikaa sopeutua. Tätä laskentamenetelmää aletaan varmasti käyttämään jo aikaisemmin kuljetusyritysten omasta halusta ja asiakkaiden vaatimuksesta. Tähän johtaa muun muassa EU:n CSRD direktiivi, joka vaatii yrityksiä raportoimaan myös välillisistä kuljetuksista syntyneet päästöt. Koskee suuria yrityksiä jo vuoden 2024 alusta.
- Laskenta ja raportointi edistää myös käyttövoimasiirtymää.
- Laskennassa suositaan ensisijaisia lähteitä eli suoraan mittauksiin perustuvia määrällistä arvoa.
- Sallitaan toissijaisia eli mallinnettua tietoa ja oletusarvoja. Mainittu erityisesti pk-yritykset, mutta oikeus toissijaisten arvojen käyttöön tullee olla selkeämpi ja aluksi mahdollinen kaikille, joille ensisijaisten arvojen saaminen on hankalaa tai kallista.
- Yleisestikin tarvitaan tarkennuksia asetukseen. Asetusehdotuksessa käytetään esim. termiä third party kolmas osapuoli, mutta sitä ei ole määritelty.

 © SKAL

CountEmissions

- Raportoidessa tulee ilmoittaa vähintään hiilidioksidiekvivalentin kokonaismäärä kuljetuspalvelua kohden sekä sama tieto tonnikilometriä, rahtitonnia tai vastaavaa kohden. Tulisi suosia tonnikilometriä, koska se antaa vertailussa parhaan tiedon.
- On hyvä, että laskenta ottaa huomioon polttoaineen koko jakeluketjun (well-to-wheel) eikä vain polttoaineen käytöstä syntyviä päästöjä tank-to-wheel.
- Toissijaista laskentaa varten EU-perustaa maksuttoman ydintietokannan. Laskennassa sallitaan päästöintensiteetti arvojen kolmansien osapuolien tietokannat alakohtaisten, kansallisten ja alueellisten erityispiirteiden vuoksi.
- Tämä on tärkeää Suomelle, koska meillä on huomattavasti keskimääräistä suuremmat raskaat yhdistelmät, joilla päästöt tonnikilometriä kohden ovat pienemmät kuin muualla. Samoin sähkön tuotamme on vähäpäästöisempää kuin esim. Saksassa. Nämä tietokannat tulee Suomessa toteuttaa julkisin varoin, jotta ne ovat kaikkien käytettävissä maksutta.

 © SKAL