Valiokunnan lausunto LiVL 17/2018 vp– U 48/2018 vp

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi päästönormien asettamisesta uusille raskaan kaluston hyötyajoneuvoille (raskaan kaluston CO2 raja-arvot)

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi päästönormien asettamisesta uusille raskaan kaluston hyötyajoneuvoille (raskaan kaluston CO_2 raja-arvot) (U 48/2018 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava suurelle valiokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:
- ylitarkastaja Eleonoora Eilittä, liikenne- ja viestintäministeriö
- ylitarkastaja Elina Vaara, liikenne- ja viestintäministeriö
- neuvotteleva virkamies Tuija Talsi, ympäristöministeriö
- erityisasiantuntija Keijo Kuikka, Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi)
- johtava asiantuntija Ari Herrala, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Ehdotuksen tavoitteena on asettaa sitovat CO_2-raja-arvot uusille raskaan kaluston hyötyajoneuvoille. Ehdotus sisältää sitovan raja-arvon vuodelle 2025 ja suuntaa antavan raja-arvon vuodelle 2030. Vuodelle 2025 asetettavan raja-arvon tarkoituksena on varmistaa autoteollisuudelle kannustimia investointeihin aikaisessa vaiheessa sekä edesauttaa jäsenvaltioita saavuttamaan vuodelle 2030 asetettuja päästövähennystavoitteita. Vuoden suuntaa antavalla 2030-tavoitteilla luodaan autoteollisuudelle tarvittava ennakoitavuus ja pitkän tähtäimen suunta näiden investointien jatkamiselle. Vuoden 2030 tavoite on tarkoitus lyödä lopullisesti lukkoon vuoden 2022 välitarkastelun yhteydessä. Ehdotuksen keskeisenä tavoitteena on merkittävästi edistää siirtymistä tavanomaisista polttomoottoriajoneuvoista puhtaampaan liikenteeseen.

Valmis
5.0

Asetusehdotuksessa esitetään, että autonvalmistajille asetetaan velvoite vähentää uusien EU:ssa rekisteröityjen raskaiden hyötyajoneuvojen keskimääräisiä CO_2-päästöjä. Asetusehdotuksen piiriin kuuluvat ajoneuvoluokan N2, N3, M2 ja M3 ajoneuvot. Käytännössä kategoriat kattavat valtaosan raskaan kaluston ajoneuvoista. Tietyt erityiskäytössä olevat ajoneuvot ovat jätetty soveltamisalan ulkopuolelle, esimerkiksi jätehuoltoon käytettävät ajoneuvot. Komissio esittää, että EU:n tasolla CO_2-raja-arvoja kiristettäisiin niin, että ensimmäisessä vaiheessa vuonna 2025 kokonaisuudessaan päästöjä alennetaan 15 prosentilla. Vuodelle 2030 asetettaisiin tavoitteeksi alentaa päästöjä vähintään 30 prosentilla. Vuoden 2030 raja-arvo lyötäisiin lopullisesti lukkoon vuoden 2022 tarkistuspisteessä. Vuoden 2025 ja 2030 raja-arvon vertailuvuodeksi ehdotetaan vuotta 2019, jolloin aikaisemmin asetetun mittaus- ja raportointivelvollisuuden puitteissa saadaan ensimmäistä kertaa tietoja raskaan kaluston päästöistä ja polttoaineenkulutuksesta. Komissio ei ole esittänyt numeerisia raja-arvoja vuosille 2025 tai 2030, koska päästöjen mittaus- ja raportointivelvollisuuden mukaisia tietoja raskaan kaluston päästöistä saadaan vasta vuonna 2019. Näin ollen komission ehdotuksessa raja-arvot esitetään prosentuaalisesti vuosille 2025 ja 2030.

EU:n laajuisten päästövähennystavoitteiden perusteella asetetaan valmistajakohtaiset raja-arvot kullekin ajoneuvonvalmistajalle. Valmistajakohtaisissa raja-arvoissa otetaan huomioon kunkin ajoneuvonvalmistajan ajoneuvokannan ominaisuudet. Asetusehdotuksen mukaan raja-arvo koskee ajoneuvonvalmistajan vuosittain valmistamaa ajoneuvokantaa kokonaisuudessaan, siten että koko ajoneuvokannan keskimääräiset päästöt vuosien 2025 ja 2029 välillä tai vuoden 2030 jälkeen eivät saa ylittää ajoneuvonvalmistajalle asetettua raja-arvoa. Autonvalmistajilla on kuitenkin vuosittain mahdollisuus hyödyntää asetusehdotuksen mukaisia joustoja, jotka mahdollistavat 5 %:n jouston vuosittain. Jouston puitteissa voi lainata tulevilta vuosilta päästövähennyksiä tai säästää etukäteen saavutettuja päästövähennyksiä seuraaville vuosille. Kokonaisuudessaan kuitenkin autonvalmistajan ajoneuvokannan päästöjen on pysyttävä raja-arvon alapuolella. Mikäli autonvalmistajan autokanta ylittää sille edellä olevan menettelyn pohjalta asetetun raja-arvon, määrätään valmistajalle liikapäästömaksu.

Asetusehdotuksen mukaan päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen valmistajat voivat saada hyötyä näiden ajoneuvojen valmistuksesta. Päästöttömät (0 g/km) ajoneuvot lasketaan valmistajan autokannassa raja-arvojen määrittelyn yhteydessä kertoimella kaksi ja vähäpäästöisten (alle 350 g/km) enintään kahdella. Päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen valmistuksesta yksittäinen ajoneuvonvalmistaja voi kuitenkin saada kokonaisuudessaan enintään 3 %:n hyödyn ajoneuvokannan kokonaispäästörajasta.

Asetusehdotuksen mukaan komissio julkaisee vuosittain vuoden 2020 jälkeen edellisen kalenterivuoden ajalta valmistajakohtaiset tiedot päästöistä sekä valmistetuista päästöttömistä ja vähäpäästöisistä ajoneuvoista.

Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto pitää EU:n tasolla tehtäviä toimia päästövähennysten saavuttamiseksi liikennesektorilla tärkeinä. Nykyisen ehdotuksen taustalla on tavoite vähentää liikenteen päästöjä saattamalla markkinoille entistä energiatehokkaampia uusia ajoneuvoja. Valtioneuvosto kannattaa esitettyjä raja-arvoja vähimmäistasona vuosille 2025 ja 2030. Jatkokäsittelyn osalta Suomen ensisi-

jaisena tavoitteena on varmistaa kunnianhimon tason riittävyys suhteessa taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteisiin sekä Pariisin sopimuksen sitoumukseen.

Valtioneuvosto pitää autonvalmistajakohtaisten raja-arvojen määräytymisperustetta lähtökohtaisesti kannatettavana. Kuitenkin jatkokäsittelyn yhteydessä pidetään tärkeänä huolehtia siitä, että asetettavat raja-arvot mahdollistavat myös jatkossa suurempien massojen ja mittojen hyödyntämisen raskaan kaluston kuljetuksissa.

Valtioneuvosto pitää tarkoituksenmukaisena asettaa kannustimia päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen markkinoille saattamiseksi.

Asetusehdotuksen mukaisiin joustoihin eli pankittamiseen ja lainaamiseen valtioneuvosto suhtautuu lähtökohtaisesti positiivisesti. Jatkokäsittelyssä tulee kuitenkin varmistaa, että joustojen käyttö ei vaaranna kokonaistavoitetta päästövähennysten suhteen.

Valtioneuvosto pitää ehdotuksen oikeusperustaa asianmukaisena. Valtioneuvosto katsoo myös, että ehdotus on suhteellisuusperiaatteen ja toissijaisuusperiaatteen mukainen.

Valtioneuvosto pitää lähtökohtaisesti tarkoituksenmukaisena asetusehdotuksen mukaista komission mahdollisuutta antaa täytäntöönpanosäädöksiä ja delegoituja säädöksiä.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Valiokunta pitää liikenteen päästöjen vähentämistä tärkeänä globaalisti ja toteaa, että tähän tavoitteeseen tarvitaan laajaa keinovalikoimaa.

EU-tason päästötavoitteita koskevassa sääntelyssä on kuitenkin keskeistä varmistaa, ettei sääntelyllä heikennetä alan toimijoiden kilpailun edellytyksiä suhteessa sääntelyn ulkopuolisiin toimijoihin tai lisätä kohtuuttomasti kuljetuskustannuksia. Liikennettä koskevien vaatimusten toteuttamisen lisäksi on tärkeää huolehtia vähennystavoitteen jakautumisesta tasapuolisesti myös muille taakanjakosektorin toimialoille.

Saadun selvityksen mukaan uudet päästövaatimukset nostavat ajoneuvojen hintoja, mutta pitkällä aikavälillä polttoaineen kulutuksen pienentyminen tasaisi kokonaiskustannuksia. Valiokunta on kuitenkin huolissaan ajoneuvojen hintojen noususta aiheutuvista vaikutuksista sekä liikenneturvallisuuden että ympäristötavoitteiden kannalta tärkeään ajoneuvokannan nopeampaan uusiutumiseen. Valiokunta pitää hyvin tärkeänä, että ehdotuksella ei hidasteta jo pitkään tavoitteena ollutta ajoneuvokannan uusiutumista.

Valiokunta yhtyy valtioneuvoston kantaan, jonka mukaan autonvalmistajille ehdotuksella asetettavien päästöraja-arvojen tulee mahdollistaa myös jatkossa suurempien mittojen ja massojen hyödyntäminen raskaissa kuljetuksissa. Asian jatkovalmistelussa on tarpeen arvioida myös toisen sukupolven diesel-polttoaineen asemaa yhtenä käyttökelpoisena vähäpäästöisenä vaihtoehtona.

Valiokunnan lausunto LiVL 17/2018 vp

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Helsingissä 25.9.2018

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Ari Jalonen sin
varapuheenjohtaja Markku Pakkanen kesk
jäsen Olavi Ala-Nissilä kesk
jäsen Mikko Alatalo kesk
jäsen Mia Laiho kok
jäsen Mats Löfström r
jäsen Eeva-Maria Maijala kesk
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Satu Taavitsainen sd
jäsen Katja Taimela sd
jäsen Ari Torniainen kesk
jäsen Sofia Vikman kok

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula