Valiokunnan lausunto YmVL 28/2018 vp– U 48/2018 vp

Ympäristövaliokunta

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 CO2 raja-arvot) (U 48/2018 vp): Asia on saapunut ympäristövaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava suurelle valiokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:
- ylitarkastaja Elina Vaara, liikenne- ja viestintäministeriö

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:
- ympäristöministeriö

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Asetusehdotuksessa esitetään, että autonvalmistajille asetetaan velvoite vähentää uusien EU:ssa rekisteröityjen raskaiden hyötyajoneuvojen keskimääräisiä CO2-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 CO2 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 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 2030 jälkeen eivät saa ylittää ajoneuvonvalmistajalle asetettua raja-arvoa. Autonvalmistajilla on kuitenkin vuosittain mahdollisuus hyödyntää asetusehdotuksen mukaisia joustoja, jotka mahdollistavat 5% jouston vuosittain. Jouston puitteissa voi lainata tulevilta vuosilta päästövähennyksiä tai säästää etukäteen saavutettuja päästövähennyksiä seuraaville vuosille. Kokonaisuudessaan kuitenkin autonvalmistajan ajoneuvokannan päästöt 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% hyödyn ajoneuvokannan kokonaispäästörajasta.

Asetusehdotuksen mukaan komissio julkaisee vuosittain 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 ensisijaisena 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, 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

Asetusehdotuksen tavoitteena on asettaa hiilidioksidipäästöjen raja-arvot uusille raskaan kaluston hyötyajoneuvoille. Ehdotuksen mukaan hiilidioksidipäästöjen raja-arvoja kiristettäisiin ensimmäisessä vaiheessa sitovasti niin, että vuonna 2025 päästöjä alennettaisiin 15 prosentilla. Sitovan raja-arvon tarkoituksena on varmistaa autoteollisuudelle kannustimia investointeihin aikaisessa vaiheessa ja auttaa jäsenvaltioita saavuttamaan vuodelle 2030 asetettuja päästövähennystavoitteita. Vuodelle 2030 asetettaisiin tavoitteeksi alentaa päästöjä vähintään 30 prosentilla. Tämä olisi suuntaa-antava raja-arvo, josta tehtäisiin lopullinen päätös vuoden 2022 välitarkastelun yhteydessä. Suuntaa-antavan raja-arvon tarkoituksena on luoda autoteollisuudelle tarvittava ennakoitavuus ja pitkän tähtäimen suunta investointeja varten.

Raskaan kaluston päästöistä ja polttoainekulutuksesta saadaan aikaisemmin asetetun mittaus- ja raportointivelvollisuuden mukaisia tietoja ensimmäisen kerran vuonna 2019, joten sitä ehdotetaan vuosien 2025 ja 2030 raja-arvojen vertailuvuodeksi. Valiokunta pitää tätä perusteltuna. Liikenne on merkittävin taakanjakosektoriin kuuluvista toimialoista niin Suomessa kuin koko EU:nkin tasolla. Komissio on arvioinut asetusehdotuksen kattaman raskaan liikenteen (kuormaautot ja linja-autot) aiheuttavan n. 25 % tieliikenteen kokonaispäästöistä EU:ssa. Lisäksi se on arvioinut, että ilman lisätoimia raskaan liikenteen päästöt kasvaisivat lähes 10 % vuoteen 2030 mennessä. Viitaten aikaisempaan lausuntoonsa (YmVL 23/2017 vp) valiokunta pitää tärkeänä kaikkia toimia, joilla vähennetään liikenteen päästöjä kustannustehokkain toimin.

Valiokunta pitää kannatettavana sitä, että hiilidioksidipäästöjen raja-arvot koskisivat mahdollisimman suurta osaa uudesta ajoneuvokannasta. Näiden raja-arvojen lisäksi liikenteen päästöjen vähentämiseksi tarvitaan myös kokonaisvaltaisia suunnitelmia ja muuta laajaa keinovalikoimaa, johon kuuluisivat mm. erilaiset tehokkaat liikennejärjestelyt sekä sellaisten uusiutuvien energialähteiden (biopolttoaineet, sähköistäminen) käyttö, joilla voidaan korvata fossiilisia liikennepolttoaineita. Valiokunta pitää valtioneuvoston kannan tavoin tarkoituksenmukaisena asettaa kannustimia päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen markkinoille saattamiseksi. Samoin on tärkeää varmistaa ajoneuvojen päästöjen mittausmenetelmän (VECTO) luotettavuus siten, että sen antamat tulokset vastaavat todellisessa ajossa tulevia päästöjä.

Valiokunta katsoo valtioneuvoston kannan mukaisesti, että asetusehdotuksen jatkokäsittelyssä tulee huolehtia siitä, että asetettavat raja-arvot mahdollistavat edelleen suurempien massojen ja mittojen hyödyntämisen raskaan kaluston kuljetuksissa. Tällä tavoin tulisi varmistaa, etteivät ase-

tettavat päästöraja-arvot vastoin asetusehdotuksen tavoitteita johtaisi siihen, että ajosuoritteen päästöt kuljetettua tonnimäärää kohden kasvaisivat.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Ympäristövaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Helsingissä 2.10.2018

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Satu Hassi vihr
varapuheenjohtaja Silvia Modig vas
jäsen Anders Adlercreutz r
jäsen Petri Honkonen kesk
jäsen Olli Immonen ps
jäsen Pauli Kiuru kok
jäsen Rami Lehto ps
jäsen Eeva-Maria Maijala kesk
jäsen Riitta Myller sd
jäsen Saara-Sofia Sirén kok
jäsen Katja Taimela sd
jäsen Ari Torniainen kesk

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Lahtinen