

Polttoainekustannukset ja työvoimakustannukset ovat kuljetusyritysten kaksi tärkeintä budjetin määrittäjää ja tekijää. Tähän päivään asti ei raskaammille ajoneuvoille ole ollut polttoainekulutuksen tai hiilidioksidipäästöjen määrittelyn menetelmää. Tilanne on ollut Euroopassa tällainen Euro VI –moottoreihin asti ja maailmanlaajuisestikin toimialan visio ja yhteiset määritelmät sekä menetelmät ovat puuttuneet, vaikka lähes kaikkialla keskitytään energiatehokkuuden parantamiseen, polttoainetalouteen ja CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämiseen.

Ajoneuvojen valmistajilla ei ole ollut velvoitetta mitata ja julkaista valmistamiensa ajoneuvojen ja moottoreiden polttoaineenkulutusta tai CO<sub>2</sub>-päästöjä tyyppihyväksynnän saavuttamiseksi. Kansainvälisen, asiaa koskevan kehitystyön yhteydessä – mm. kaksi komission konsultaatiokierrosta 2009 ja 2010 lähtien – valmistajien järjestö ACEA ja kansainvälinen maantiekuljetusliitto IRU sopivat yhteisestä tavoitteesta eli kasvihuonekaasupäästöjen julkaiseminen perustuisi simulointimalliin, joka antaisi kuljetusyrityksille mahdollisuuden valita oikea kuljetusyksikkö tiettyyn kuljetustehtävään huomioon ottaen polttoaineenkulutuksen ja tehdyn työn tasapaino.

Energiankulutuksesta aiheutuva kustannus ja ympäristövaikutus ovat tärkeitä tekijöitä niin luvanvaraista liikennettä harjoittaville ammattilaisille kuin yksityisille autoilijoille. Kuljetusala keskittyy CO<sub>2</sub>-jalanjäljen vähentämiseen erilaisin polttoaineenkulutusta alentavain keinoin. Kaikki kuljetusmuodot tarvitsevat harmonisoidun menetelmän energiankulutuksen laskentaa ja ilmoittamista varten, jolloin nykyisin käytössä oleva polttoaineen kulumisen mittausta ilmoittava ”litraa / 100 km” ei ole enää riittävä määrittely.

SKAL edellyttää realistisen ja harmonisoidun menetelmän käyttöönottoa, varsinkin kun nykyisin maailmanlaajuisesti on käytössä useita erilaisia päästömääritelmiä. Siksi SKAL kannattaa CO<sub>2</sub>-päästöjä vähennettäessä toimenpiteitä ja menetelmiä, jotka

- perustuvat kustannustehokkuuteen ja
- tehdyn työn yhteiseen määritelmään
- ottavat huomioon hyötykuorman ja suurimmat sallitut massat sekä erilaiset yhdistelmätyypit sekä
- käyttävät ajoneuvojen luokitteluun perustuvaa menetelmää.

SKAL edellyttää tulosten ilmoittamista tavarankuljetuksissa muodossa g/tkm tai g/m<sup>3</sup> tai g / muu yksiselitteinen (tilavuus)yksikkö.