

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 13/2013 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission tiedonannosta ja ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (liikenteen vaihtoehtoiset polttoaineet)

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunnan puhemies on 15 päivänä maaliskuuta 2013 lähettänyt valtioneuvoston kirjelmän eduskunnalle komission tiedonannosta ja ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (liikenteen vaihtoehtoiset polttoaineet) (U 9/2013 vp) käsiteltäväksi suureen valiokuntaan ja samalla määrännyt, että liikenne- ja viestintävaliokunnan on annettava asiasta lausuntonsa suurelle valiokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- yli-insinööri Maria Rautavirta, liikenne- ja viestintäministeriö
- lainsäädäntöneuvos Leo Parkkonen, valtiovarainministeriö
- johtava asiantuntija Anita Mäkinen, Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi

- toimitusjohtaja Helena Vänskä, Öljyalan Keskusliitto ry
- toimialapäällikkö Tage Fredriksson, Bioenergia ry
- varapuheenjohtaja, yhteiskuntasuhteista vastaava Esa Salokorpi, Suomen Biokaasuyhdistys
- toimitusjohtaja Petteri Harjula, Sähköajoneuvoyhdistys
- koordinaattori Elias Pöyry, Pääkaupunkiseudun sähköinen liikenne -hanke.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Finnair Oyj
- Gasum Oy
- VR-yhtymä
- Energiateollisuus ry
- Moottoriliikenteen Keskusjärjestö
- Suomen Kaasuyhdistys
- Suomen Varustamot ry.

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Tiedonannon pääasiallinen sisältö

Komission tiedonanto "Puhdasta energiaa liikenteen alalla: eurooppalainen vaihtoehtoisten polttoaineiden strategia" sisältää strategian li-

säksi täytäntöönpanon etenemissuunnitelman, joka koskee kaikkia liikennemuotoja ja jonka tavoitteena on luoda euroopanlaajuinen yhteensopiva vaihtoehtoisten käyttövoimien liikenneverkko polttoaineiden saatavuutta koskevien minimivaatimusten, jakelua koskevien yhtenäis-

ten standardien ja kuluttajahyväksynnän lisäämisen kautta.

Strategisten linjausten lähtökohtana on, että kaikille vaihtoehtoisille käyttövoimille taataan yhteensopivat tekniset järjestelmät. Euroopan ydinverkon laajuinen liikennöintimahdollisuus toteutetaan minimiperiaatteella, jossa jäsenmaille jätetään riittävästi liikkumavaraa maakohtaisille painotuksille.

Tiedonanto kattaa kaikki eri liikennemuodot ja niille soveltuvat vaihtoehtoiset polttoaineet ja käyttövoimat, joita ovat sähkö, vety, kaasu (LNG, CNG, LPG) sekä nestemäiset biopolttoaineet.

Neuvosto ei ole laatimassa tiedonannosta yhteisiä päätelmiä.

Jäsenvaltioiden on 18 kuukauden kuluessa säädöksen voimaantulosta toimitettava komissiolle toimintaohjelma, jossa tulee esittää vaihtoehtoisten käyttövoimien tilannekatsaus, tavoitteet sekä yleistymiseen tarvittava infrastruktuuri ja muut toimenpiteet.

Oikeusperustana säädösten antamiselle on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimuksen) yhteistä liikennepoliitiikkaan koskeva artikla 91 (d kohta) soveltaen tavallista lainsäätämisyjärjestystä, jolloin päätökset voidaan tehdä määränemmistöllä.

Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto tukee vahvasti komission pyrkimystä yhtenäisen ja kattavan vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelun järjestämiseksi Euroopassa. Vuotta 2050 koskevat tavoitteet kuitenkin edellyttävät, että nyt annetun direktiiviehdotuksen toimet kytketään laajempaan kestävä kaupunkiliikenteen kehittämiseen, joka ottaa huomioon erityisesti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuudet.

Valtioneuvosto pitää erittäin hyvinä komission työn kahta keskeistä lähtökohtaa eli minimikattavuutta ja teknologianeutraaliutta. Jäsenvaltioille tulee jättää mahdollisuus toteuttaa uusia polttoaineita koskevia toimintalinjojaan omista lähtökohdistaan. Näin säilytetään jäsenmailla mahdollisuus ottaa huomioon polttoaineiden saatavuus ja alueelliset erot sekä käyttää

keinoja, jotka ovat kustannustehokkaimpia direktiivissä määriteltyjen tavoitteiden saavuttamiseksi. Liikkumavaraa tulee olla myös siihen, että jotain erityistä polttoainetta tuotetaan ja käytetään ainoastaan paikallisia erityistarpeita ja -ratkaisuja varten. Teknologianeutraaliuden käsitteen tulee jättää tilaa erilaisille ratkaisuille myös saman polttoaineen erilaisissa jakelun ja tuotannon sovelluksissa.

Erityisesti määrällisiä tavoitteita asetettaessa ja arvioitaessa toimenpiteiden toteutettavuutta ja kustannustehokkuutta tulee erityistä huomiota kiinnittää myös Suomen harvaan asukastiheyteen, pitkiin etäisyyksiin ja kylmiin olosuhteisiin. Tosiasiallinen kattavuus ja liikennöitävyys tulee olla määrällisiä tavoitteita tärkeämpää. Tärkeää on myös, että Suomen osalta kiinnitetään riittävästi huomiota naapurimaiden kanssa kehitettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkkoihin. Maantielikenteen osalta idässä tämä korostuu Venäjän suuntaan. Muihin ilmansuuntiin liikenne tapahtuu pääsääntöisesti aluskuljetuksina, jolloin yhteistyötä LNG:n saatavuuden ja bunkrausasemien varmistamiseksi tulee tehdä erityisesti Ruotsin ja Viron, mutta myös muiden Itämeren valtioiden kanssa.

Esimerkiksi kadunvarsipysäköinnin ja liikennöinnin rajoitukset lumiseen aikaan asettavat käytännön esteitä sille, missä sähköä ja polttoaineita voidaan tarjota aidosti käytettäväksi ympärivuotisesti. Sähkölatauspisteiden määrällisiä tavoitteita tärkeämpää on liikkumisen aito mahdollistaminen jäsenvaltioiden kaupungeissa, taajamissa ja taajamien välillä.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä säilyttää joustava kirjaus LNG:n jakelupisteen osalta, joka mahdollistaa myös liikkuvien jakelupisteiden (ajoneuvojen tai alusten) käytön satamien LNG:n tarjoamisessa. On lisäksi tarpeen kiinnittää huomiota myös talvi- ja jääolosuhteiden vaikutuksiin LNG:n käytölle merenkulussa.

Valtioneuvosto katsoo, että direktiiviehdotuksen jatkokäsittelyssä tulee varmistua siitä, että ehdotettu delegoitujen säädösten käyttö on tarkoituksenmukainen ja rajattu asianmukaisesti niin, että ne täyttävät täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimukset eikä niitä anneta direk-

tiivin keskeisistä asioista. Erityisesti merenkulun osalta on huomioitava, että alan globaalin luonteen vuoksi esimerkiksi direktiivin piiriin kuuluvista laivoja kokevista standardeista pääte-tään myös Kansainvälisessä merenkulkujärjestö IMO:ssa.

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut kaikki eri liikennemuodot ja polttoaineet katta-van "Tulevaisuuden käyttövoimat liikenteessä"-työryhmän, jonka tehtävä on 30.4.2013 mennessä tehdä ehdotuksia, kuinka vaihtoehtoisia käyttövoimia koskevaa tiekarttaa Suomessa tuli-si toteuttaa. Työn tuloksia tulee hyödyntää laa-dittaessa direktiivin edellyttämää kansallista oh-jelmaa. Työn puitteissa on myös valmisteilla merenkulun LNG-toimintaohjelma, jolla edistet-täisiin LNG:n käyttöön ottoa merenkulussa, ot-taen myös huomioon synergiaedut teollisuuden ja raskaan liikenteen kanssa. Kansallinen toi-mintaohjelma vastaa hyvin komission tiedonan-non yhteydessä julkaiseman LNG:n edistämistä meriliikenteessä koskevan työasiakirjan tavoit-teita.

Valtioneuvosto pitää tuettavana LNG:n käy-tön edistämiseen liittyviä toimia. Vaikka direk-tiiviehdotus ei sisällä velvoitteita terminaalien rakentamisessa, niin sillä voidaan arvioida ole-van positiivisia vaikutuksia myös LNG:n laa-jemman käyttöön otton kannalta. Mahdollisten LNG-terminaalien rakentamisen avulla voidaan varmistaa ja edesauttaa huoltovarmuutta, työllä-

syyttä, kilpailukykyä, ympäristövaikutuksia, kaasusisämarkkinoiden toteutumista ja kotimai-sen LNG-teknologian kehittämistä.

Valtioneuvosto pitää direktiivin lähtökohdis-ta ymmärrettävänä, että direktiivi kohdistuu eri-tyisesti niihin polttoaineisiin, joiden jakelu ei ole vielä riittävästi järjestetty. Nestemäisten bio-polttoaineiden jakelun infrastruktuuri on jo käy-tännössä olemassa mutta silti näiden polttoainei-den saatavuuden kehittämistä ja standardien yh-denmukaistamista Euroopan tasolla ei saisi unohtaa, vaikka liikenteelle erikseen säädetty biopolttoaineiden jakeluvelvoite kattaakin näitä polttoaineita koskevat määrälliset tavoitteet. Myös autojen yhteensopivuudesta uusien poltto-aineiden kanssa tulee huolehtia kattavasti, jotta sitä kautta ei tarpeettomasti rajoiteta polttoainei-den kysyntää.

Vaikka lentoliikenteen osalta komissio ei eh-dota direktiivissä erityisiä säädöstoimia, pitää valtioneuvosto tärkeänä tiedonannossa esille tuotua näkökulmaa kestävästi tuotetun biokero-siinin tuotantokapasiteetin lisäämisestä ja jalos-tamoiden tukemisesta. Koska Suomessa on jo yksi kolmesta maailman suuren mittaluokan bio-kerosiinia valmistavista jalostamoista, valtio-neuvosto pitää tärkeänä tukea tavoitetta biokero-siinin tarjonnan lisäämisestä myös kansainväli-sille operaattoreille Helsinki-Vantaan lentoase-malla.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää komission ehdotusta perusteiltaan kannatettavana, sillä lii-kenteen päästöt muodostavat nykyisellään noin 20 % kaikista maamme kasvihuonepäästöistä ja 40 % päästökaupan ulkopuolisista päästöistä. Valiokunta painottaa uusien vähäpäästöisten ja energiatehokkaiden polttoaineiden ja niihin so-veltuvan kehittyvän ajoneuvoteknologian merki-tystä liikennesektorin päästöjen vähentämisessä.

Komission ehdotus tarkoittaa, että vaihtoeh-toisen polttoaineen jakeluinfrastruktuuri raken-

netaan kysyntään nähden etuajassa. Valiokunta toteaa, että kyseisen infrastruktuurin rakentami-sen rahoitus on edelleen ratkaisematta. Valio-kunta korostaa, että vaihtoehtoisten energialäh-teiden käyttöönotosta aiheutuu myös muita kuin infrastruktuuriin kohdistuvia kustannuksia. Mi-käli polttoaine muuttuu, myös alusten polttoai-nejärjestelmät tai maantieliikenteen kuljetuska-lusto tulee uusia. Jos siirtyminen uusiin käyttö-voimiin tapahtuu kaluston ja ajoneuvojen luon-nollista poistumisvauhtia nopeammin, tästä voi aiheutua lisäkustannuksia sekä varustamoille,

satamille että kuljetusalan yrittäjille. Valiokunta korostaa, että nämä näkökohdat ja ongelmat on selvitettävä ja ratkaistava jatkovalmistelussa.

Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää erittäin tärkeänä, että jäsenvaltiot voivat toteuttaa uusia polttoaineita koskevia linjauksiaan omista lähtökohdistaan käsin ja omien liikenteellisten ja maantieteellisten erityistarpeidensa mukaisesti. Väestö on maassamme keskittynyt voimakkaasti taajamiin ja erityisesti maan etelä- ja länsiosiin. Toisaalta pakkastalvet asettavat erityisvaatimuksia polttoaineille. Muun muassa nämä kansalliset erityispiirteet on voitava ottaa järkevällä tavalla huomioon asetettaessa tiedonannossa tarkoitettua jakeluverkkotavoitetta. Tavoitellun jakeluverkon tulee olla pidemmällä tähtäimellä myös kaupallisesti kannattava. Valiokunta toteaa valtioneuvoston tavoin, että verkon tosiasiallinen kattavuus ja tähän perustuva liikennöitävyys tulee olla määrällisiä tavoitteita tärkeämpää. Valiokunta korostaa kansallista liikkumavaraa myös tiedonannossa mainittujen eri polttoaineiden verkkovaatimusten kesken.

Valiokunta pitää LNG:n saatavuutta ja niin sanottujen bunkrausasemien riittävää verkostoa erittäin tärkeänä, kun varaudutaan EU:n rikkidirektiivin aiheuttamaan kuljetuskustannusten nousuun. Näiden osalta on voitava toimia yhteistyössä myös kaikkien Itämeren maiden kanssa. Jatkokäsittelyssä tulee varmistaa mahdollisuus käyttää myös liikkuvia LNG:n jakelupisteitä, jotka osaltaan edistävät myös paikallisen teollisuuden mahdollisuuksia siirtyä käyttämään LNG-polttoainetta.

Julkisen latausverkoston puute on asiantuntijoiden mukaan tutkitusti tärkein yksittäinen sähköautojen leviämisen hidaste. EU:n komission direktiiviesityksessä Suomen latauspisteiden minimimääräksi vuoteen 2020 mennessä ehdotetaan 70 000 kappaletta, joista 7 000 tulisi olemaan julkisia. Suomessa on tällä hetkellä 1,5 miljoonaa sähköpistorasiaa, joita käytetään autojen moottorien ja sisätilojen etukäteislämmitykseen talvella pysäköintialueiden ja -hallien yhteydessä. Näiden sähkönjakelupisteiden muuntaminen hitaiksi latauspisteiksi vaatii sadun selvityksen mukaan vähäisiä muunnoksia,

niiden muuttaminen perustason latauspisteiksi hieman mittavampia. Valiokunta pitää tärkeänä, että mainittujen sähkönjakelupisteiden asema direktiiviehdotuksessa tarkoitettujen sähköautojen latauspisteiden määrän arvioinnissa selvitetään. Valiokunta korostaa myös, että jakeluverkon tavoitteen asettamisessa tulee pyrkiä verkkoon, joka käytännössä omalta osaltaan edistää sähköön käyttöä ajoneuvojen vaihtoehtoisena polttoaineena.

Tiedonannossa ei varsinaisesti käsitellä biopolttoaineita, sillä niiden jakeluverkko on jo olemassa. Valiokunta korostaa kuitenkin, että Suomessa on biopolttoaineiden kehittämiseen ja jalostamiseen riittävästi raaka-ainetta ja korkean tason teknologista tietämystä. Valiokunta painottaa, että nestemäisten biopolttoaineiden käyttö ei vaadi muutoksia nykyiseen infrastruktuuriin tai muutoin merkittäviä lisäinvestointeja jakeluun. Tiedonannon keskittyminen vain eräisiin vaihtoehtoihin polttoaineisiin ei saa johtaa siihen, että kotimainen biopolttoaine, lentoliikenteessä käytettävä biokerosiini, tai kotimainen biokaasu joutuvat tiedonannossa tarkoitettuihin vaihtoehtoihin polttoaineisiin verrattuna epäedullisempaan asemaan esimerkiksi polttoaineen hinnoittelussa tai kehittämisresurssien suuntaamisessa. Näiden osalta on tärkeää panostaa myös Euroopan laajuiseen standardointiin.

Lopuksi valiokunta toteaa, että maamme kansainvälisessä vertailussa vanha ajoneuvokanta samoin kuin pienkonekantakin tarvitsevat jatkossakin nykyisin jakelussa olevia polttoaineita. Mikäli nykyisistä polttoaineista aiotaan tulevaisuudessa luopua muista kuin menekin vähyydestä johtuvista syistä, siirtymäajat on sovitettava ajoneuvo- ja laitekannan uusiutumisen kanalta riittävän pitkiksi.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Helsingissä 16 päivänä toukokuuta 2013

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Kalle Jokinen /kok	Raimo Piirainen /sd
vpj.	Osmo Kokko /ps	Eila Tiainen /vas
jäs.	Markku Eestilä /kok	Ari Torniainen /kesk
	Ari Jalonen /ps	Reijo Tossavainen /ps
	Merja Kuusisto /sd	Oras Tynkkynen /vihr
	Johanna Ojala-Niemelä /sd	Mirja Vehkaperä /kesk.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Kaj Laine.