

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (U 53/2021 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava suurelle valiokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Maria Hyvönen, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava asiantuntija Aki Tilli, Liikenne- ja viestintävirasto
- energia-asiantuntija Vesa Peltola, Suomen Kuntaliitto
- liiketoimintajohtaja Elias Pöyry, Liikennevirta Oy
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Mikael Ohlström, Neste Oyj
- toimitusjohtaja Jari Ängeslevä, Parkkisähkö Oy
- kehitysjohtaja Markku Peräniitty, Parkkisähkö Oy
- johtaja Timo Huhtisaari, St1 Nordic Oy
- Public policy and government affairs manager, Nordics Patrik Gayer, Tesla
- johtava asiantuntija Heikki Karsimus, Teknologiateollisuus ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- työ- ja elinkeinoministeriö
- Gasum Oy
- Suomen Biokierto ja Biokaasu ry
- Suomen Satamaliitto ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- ympäristöministeriö

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausinfrastruktuurista säädellään vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönnotosta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/94/EU (*jäljempänä AFI-direktiivi*). Euroopan komissio on 14.7.2021 antanut ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönnotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta¹. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin edistämistä koskevan lainsäädännön uudistaminen on osa komission Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa (*Green Deal*) toteuttavaa niin sanottua 55 –valmiuspakettia (*jäljempänä myös valmiuspaketti*).

Komission vihreän kehityksen ohjelman mukaan on otettava käyttöön selkeitä toimia, jotta liikenteeseen liittyviä kasvihuonekaasupäästöjä saadaan vähennettyä 90 % vuoteen 2050 mennessä. Ajoneuvokannan uudistuminen vähä- ja nollapäästöiseksi sekä fossiilisten polttoaineiden korvaaminen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla ovat keskeisiä edellytyksiä tavoitteeseen pääsemiseksi. Jotta siirtymä ilmastoystävällisempään liikkumiseen olisi mahdollista, on samalla vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria kehitettävä ajoneuvokannan kanssa samassa suhteessa. Ehdotuksen tarkoituksena on varmistaa, että koko Euroopan unionin (EU) alueella vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuri olisi riittävän laaja ja tiheä, ja että sen saatavuus ja käytettävyys olisivat mahdollisia kaikille.

Ehdotuksessa esitetään sitovia kansallisia vähimmäisvaatimuksia sekä tieliikenteen ajoneuvojen, alusten että ilma-alusten vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja tankkausinfrastruktuurille. Ehdotus koskee julkista infrastruktuuria, eli lataus- ja tankkausasemia, joihin kaikilla on vapaa pääsy. Lisäksi ehdotuksessa asetetaan yleiset tekniset edellytykset lataus- ja tankkauspisteille sekä vaatimuksia infrastruktuuria ja palveluja koskevien tietojen saatavuudelle, tiedonsiirrolle sekä maksutavoille. Asetusehdotus sisältää myös säännökset jäsenvaltioilta vaadittavien vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevien kansallisten suunnitelmien sisältövaatimuksista sekä suunnitelmien edistymistä ja infrastruktuurin kehittymistä koskevasta raportoinnista.

Tieliikenteen infrastruktuurivaatimukset koskevat sähkön latausinfrastruktuuria kevyille ajoneuvoille, sähkön latausinfrastruktuuria raskaille ajoneuvoille, vedyn jakelua sekä nesteytetyn maakaasun (LNG, liquified natural gas) jakelua. Kevyiden ajoneuvojen osalta jäsenvaltion tulee varmistaa, että latausinfrastruktuuri kehittyy samassa suhteessa sähköautojen ajoneuvokannan kanssa siten, että asetuksen voimaan tulon jälkeen jokaisen vuoden lopussa julkista sähkölatausta on tarjolla 1 kilowatti (kW) jokaista rekisteröityä täyssähköautoa kohden sekä 0,66 kW jokaista rekisteröityä lataushybridia kohden. Lisäksi jäsenvaltion tulee varmistaa, että TEN-T ydinverkon varrella on 31 päivänä joulukuuta 2025 mennessä vähintään 60 kilometrin välimatkoin vähimmäistehovaatimukset täyttävä latausasema (recharging station). Vuoden 2030 loppuun mennessä 60 kilometrin välimatkavaatimus laajenee koskemaan myös TEN-T kattavan verkon tieverkkoa.

¹ Komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönnotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (COM(2021) 559 final).

Valiokunnan lausunto LiVL 27/2021 vp

Raskaan liikenteen osalta vastaavat vaatimukset ovat, että TEN-T ydinverkolla vähimmäistehovaatimukset täyttävä latausasema tulee olla 31 päivänä joulukuuta 2025 mennessä 60 kilometrin välimatkoin ja vastaavasti vuoden 2030 loppuun mennessä TEN-T kattavan verkon tieverkolla 100 kilometrin välimatkoin. Lisäksi tulee varmistaa, että 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä jokaisella turvallisella pysähtymisalueella on vähintään yksi raskaan liikenteen tarpeeseen soveltuva latausasema ja 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä vastaavasti jokaisessa kaupunkisolmukohdassa (urban node) yksi raskaan liikenteen tarpeeseen soveltuva latausasema.

Tieliikenteessä käytettävän vedyn osalta asetusehdotuksen mukaan jäsenvaltion on varmistettava, että TEN-T ydinverkon ja kattavan verkon varrella on 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä vähintään 150 kilometrin välein vetytankkausasema. Lisäksi on varmistettava, että vuoden 2030 loppuun mennessä jokaisessa kaupunkisolmukohdassa on vähintään yksi vetytankkausasema. Vetyasemia koskevat vähimmäistavoitteet ovat sitovia, eikä ehdotuksessa ole esitetty joustomahdollisuuksia esimerkiksi jäsenvaltion ajoneuvokannan, liikennejärjestelmien tai maantieteellisten ominaisuuksien suhteen.

Nesteytetyn kaasun osalta jäsenvaltioiden on varmistettava, että TEN-T ydinverkolla on 1 päivään tammikuuta 2025 saakka riittävä määrä kaasutankkausasemia kaasukäyttöisen raskaan liikenteen tarpeeseen. Kaasun osalta ehdotuksessa käytetään nesteytetyn maakaasun määritelmää. Kaasun tankkausinfrastruktuuri on kuitenkin sama sekä maakaasulle että biokaasulle. Ehdotuksessa paineistetun kaasun infrastruktuuri on jätetty sääntelyn ulkopuolelle. Tämän osalta on syytä huomioda, että kaasukäyttöiset henkilöautot käyttävät pääosin paineistettua kaasua.

Asetusehdotuksessa ehdotetaan vaatimuksia aluksien käyttämälle maasähkölle sekä nesteytetylle kaasulle. Maasähkötä koskevat vaatimukset on eritelty merisatamille ja sisävesisatamille. Merisatamien osalta jäsenvaltion on varmistettava, että TEN-T ydinverkon ja kattavan verkon merisatamissa on 1 päivänä tammikuuta 2030 mennessä saatavilla maasähkötä, joka vastaa 90 prosenttia eri satamien liikennöintimäärään ja alustyyppihin perustuvasta kysynnästä. Vaatimukset on jaoteltu kolmeen tavoitteeseen merisataman liikennöintivilkkauden ja alustyyppien perusteella. Vastaavasti sisävesisatamissa tulee varmistaa, että TEN-T ydinverkon sisävesisatamissa on 1 päivänä tammikuuta 2025 mennessä vähintään yksi maasähkön syöttöön tarkoitettu laitteisto ja TEN-T kattavalla verkolla puolestaan 1 päivään tammikuuta 2030 mennessä vähintään yksi maasähkön syöttöön tarkoitettu laitteisto. Nesteytetyn kaasun osalta ehdotuksessa esitetään, että jäsenvaltion on varmistettava, että TEN-T ydinverkon merisatamissa on 1 päivään tammikuuta 2025 mennessä riittävä määrä kaasutankkausasemia kaasukäyttöisten alusten tarpeeseen.

Lentoliikennettä koskien jäsenvaltioiden tulee varmistaa, että TEN-T ydinverkon ja kattavan verkon lentoasemilla on 1 päivänä tammikuuta 2025 mennessä kaupallisen lentoliikenteen käyttöön saatavilla maasähkötä jokaisella portilla. Vuoden 2030 loppuun mennessä vaatimus kiristyy ja edellytyksenä on, että TEN-T ydinverkon ja kattavan verkon lentoasemilla on kaupallisen lentoliikenteen käyttöön saatavilla maasähkötä myös jokaisella ilma-alusten pysähdyspaikalla, eli niin sanotulla seisontapaikalla. Jäsenvaltioiden on lisäksi varmistettava, että vuoden 2030 tammikuuhun mennessä lentoasemien maasähkö tuotetaan joko sähköverkosta tai uusiutuvalla energialla paikan päällä.

Valiokunnan lausunto LiVL 27/2021 vp

Varmistaakseen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönoton asetusehdotuksen mukaisesti asetusehdotuksessa asetetaan lisäksi jäsenvaltiolle vaatimus vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraa koskevan kansallisen suunnitelman (national policy framework) antamisesta. Suunnitelman tulee sisältää muun muassa nykytila-arvio sekä kansalliset tavoitteet asetuksen sitovia tavoitteita koskevista lataus- ja tankkausasemia koskevista vähimmäisvaatimuksista. Lisäksi suunnitelmassa tulee ilmoittaa kansallisista toimenpiteistä, joilla jäsenvaltio aikoo kehittää jakeluinfraa sitovien tavoitteiden ulkopuolelle jäävillä alueilla. Suunnitelmaluonnos tulee laatia ja toimittaa komissiolle 1 päivään tammikuuta 2024 mennessä ja lopullinen versio tulee notifioida komissiolle 1 päivään tammikuuta 2025 mennessä. Asetuksessa asetetaan lisäksi tarkat säännökset jäsenvaltioiden erilaisista raportointivelvollisuuksista komissiolle.

Valtioneuvoston kanta

55-valmiuspaketista julkaistun komission tiedonannon e-kirjeen käsittelyn yhteydessä EU ministerivaliokunta (3.9.2021) linjasi, että Suomi on osana Euroopan unionia sitoutunut Pariisin ilmastopopimukseen. Tavoite edellyttää pitkän aikavälin ilmastotoimien rakentamista siten, että EU:n hiilineutraalius saavutetaan sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä tavalla ennen vuotta 2050. Osana tätä tavoitetta valtioneuvosto pitää tärkeänä, että 55-valmiuspaketista käytävien neuvottelujen lopputuloksena kokonaisuudessaan saavutetaan vuodelle 2030 asetettu vähintään 55% ilmastotavoite, joka voidaan myös ylittää.

Valmiuspaketin ehdotuksilla on lukuisia ristikkäisvaikutuksia, ja valtioneuvosto korostaa, että valmiuspaketin kunnianhimoitason ylläpitäminen kokonaisuutena tulee varmistaa.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että neuvottelut edistyvät ripeästi, jotta toimeenpanolle jää riittävästi aikaa. Samalla valtioneuvosto korostaa, että 55-valmiuspaketti myös ohjaa EU:n siirtymää kohti ilmastoneutraalia taloutta. Siirtymä tulee toteuttaa sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä, vaikuttavalla ja kustannustehokkaalla tavalla huomioiden luontokadon ehkäisyyn, digitalisaatioon sekä siirtymän oikeudenmukaisuuteen liittyvät näkökohdat.

Valtioneuvosto arvioi ehdotuksia kansallisen ja eurooppalaisen kokonaisedun näkökulmasta. Ilmastovaikutusten lisäksi ehdotusten tulee monipuolisesti huomioida vaikutukset muun muassa kilpailukykyyn, valtion tulokertymään ja Suomen maksuihin EU:lle. Lisäksi on tärkeää systemaattisesti arvioida päätösten vaikutuksia kansalaisten hyvinvointiin.

Valtioneuvosto pitää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua asetusehdotusta tarpeellisenä toimenä infrastruktuurin edistämiseksi koko EU:n alueella. Suomen kannalta on kannatettavaa, että EU:ssa asetetaan yhteiset, kunnianhimoiset tavoitteet vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurille, jotta ilmastoystävällinen liikkuminen ja siirtymä pois fossiilisista polttoaineista olisi mahdollista kaikille. Tieliikenteen sähkölatausinfrastruktuurin osalta valtioneuvosto suhtautuu ehdotukseen pääosin myönteisesti. Suomessa raskaan liikenteen vaatimusten osalta latausverkosto on kuitenkin vaadittavan tehokapasiteetin näkökulmasta vielä varsin rajallinen. Puutteellinen latausverkosto ei saisi muodostua ajoneuvokannan uudistamisen esteeksi, ja tästä syystä on kannatettavaa, että lainsäädännöllä ohjataan vähimmäistavoitteiden saavuttamista. Suomen kannalta on tärkeää, että julkinen latausinfrastruktuuri on riittävän

Valiokunnan lausunto LiVL 27/2021 vp

tehokasta, jotta sähkölatauksen kesto ajomatkojen varrella olisi matka-aikaan nähden tarkoituksenmukainen.

Valtioneuvosto toteaa kuitenkin, että tieliikenteen sähkölatausta koskevien vaatimusten osalta on myös hyvä huomioida, että Suomessa on paljon harvaan asuttuja alueita ja välimatkat ovat pitkiä. Raskaan liikenteen vaatimusten osalta on myös todettava, että Suomessa on käytössä paljon hyvin raskasta kalustoa, jonka sähköistäminen voi vielä tulevaisuudessakin olla hankalaa. Tästä syystä olisi tärkeää tarkastella myös jäsenmaakohtaisia joustomahdollisuuksia asetusehdotuksen tavoitteiden asettamisessa. Valtioneuvosto katsoo, että erityisesti raskaan liikenteen latausinfrastruktuurin osalta on tärkeää varmistaa, että latausverkosto kehittyy logistiikka- ja kuljetusketjujen kannalta tarpeellisiin paikkoihin, ja että sähköverkon kapasiteetti on riittävää.

Valtioneuvosto suhtautuu varauksellisesti ehdotuksessa esitettyihin vetyasemia koskeviin sitoviin vaatimuksiin. Vety ja uudet teknologiat ovat Suomessa kiinnostavia ja potentiaalisia tulevaisuuden liikenteen käyttövoimia. Tällä hetkellä vedyn käytölle ei kuitenkaan vielä ole ollut liikenteessä kysyntää, ja siksi Suomessa ei ole yhtään julkista vetyasemaa. Valtioneuvosto katsoo, että Suomen kannalta ehdotuksen sitovia velvoitteita on nykytilanteen valossa vaikea saavuttaa ilman jäsenmaakohtaista joustomahdollisuutta. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että sitovat tavoitteet vetyasemien rakentamiselle suhteutuisivat kysyntään. Valtioneuvosto katsoo, että jäsenvaltion tulee itse voida päättää vetyasemien sijainnista ottaen huomioon ajoneuvokanta, vedyn kysyntä liikenteen käyttövoimana, vedyn tuotanto- ja kuljetusmahdollisuudet sekä jäsenvaltion maantieteelliset ominaisuudet ja etäisyydet.

Valtioneuvosto pitää hyvänä ehdotuksen maasähkön jakelua koskevia tavoitteita. On tarpeellista, että maasähköä on riittävästi saatavilla TEN-T ydinverkon ja kattavan verkon meri- ja sisävesisatamissa sekä lentoasemilla. Merisatamien maasähkövaatimusten osalta valtioneuvosto katsoo tarpeelliseksi, että soveltamisalan piiriin lukeutuvat TEN-T verkon satamat on asetusehdotuksessa määritelty keskiarvoihin perustuvien satamakäyntien ja alustyyppien liikennöinnin mukaan.

Valtioneuvosto katsoo, että myös lentoasemien maasähkövaatimusten osalta vastaavan kaltainen liikennöintiin perustuva määrittely voisi tulla kyseeseen, jotta kaikista pienimpien asemien kohdalla voitaisiin välttää kysyntään nähden mahdollisesti liian raskaat velvoitteet. Valtioneuvosto kiinnittää huomiota ilma-alusten seisontapaikkoja koskeviin velvoitteisiin sekä uusiutuvan energian vaatimukseen, ja pitäisi hyvänä, että jatkossakin seisontapaikalla maasähköä voitaisiin kiinteiden laitteiden ohella tuottaa muun muassa sähkögeneraattorilla, joka voisi käyttää sähköä tuotantoon uusiutuvaa energiaa, mukaan lukien uusiutuvia polttoaineita.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että asetusehdotuksessa on tieliikenteen ja meriliikenteen osalta huomioitu kaasun jakelua koskeva infrastruktuuri. Ehdotuksessa kaasuinfrastruktuurin osalta mainitaan ainoastaan nesteytetyn kaasun jakeluun tarkoitettut asemat ja kaasu on määritelty fossiiliseksi maakaasuksi. Valtioneuvosto kiinnittää huomiota siihen, että liikennekäyttöön tarkoitettu biokaasu nähdään potentiaalisena vaihtoehtoisena käyttövoimana erityisesti raskaassa liikenteessä ja meriliikenteessä. Kaasun jakeluinfrastruktuuri soveltuu sekä maakaasun että biokaasun jakeluun. Tästä syystä valtioneuvosto katsoo, että biokaasun liikennekäytön näkökulmasta riittävän kattavan kaasun jakeluverkoston rakentuminen on tärkeää vielä nykyisen vuosikymmenen aikana.

Valiokunnan lausunto LiVL 27/2021 vp

Ehdotuksessa kaasun jakelua tieliikenteessä on korostettu myös markkinalähtöisyyttä ja vaatimukseen sisältyy mahdollisuus huomioida kysyntä sekä kustannukset suhteessa saavutettavissa oleviin hyötyihin. Valtioneuvosto katsoo, että vastaava markkinoiden tosiasiallisiin tarpeisiin perustuva lähtökohta olisi hyvä sisällyttää myös merisatamia koskevaan LNG-tavoitteeseen.

Valtioneuvosto katsoo, että asetusehdotuksen vaatimukset täyttävän latausinfrastruktuurin rakentaminen kokonaisuudessaan tulee aiheuttamaan kansallisesti kustannuksia. Jatkotyössä tulisi kiinnittää huomiota investointitarpeisiin sekä sähköverkon kapasiteetin riittävyyteen.

Valtioneuvosto pitää hyvänä ehdotuksen infrastruktuuria ja palveluja koskevien tietojen saatavuutta parantavia vaatimuksia. On tärkeää, että käyttäjille on tarjolla selkeää ja yhdenmukaista tietoa vaihtoehtoisten polttoaineiden käytettävyydestä sekä ajoneuvojen ja infrastruktuurin yhteensopivuudesta. Valtioneuvosto pitää tärkeänä myös, että käyttäjille on saatavilla ajantasaista tietoa lataus- ja tankkausinfrastruktuurin saavutettavuudesta. Hintatietojen osalta on tärkeää, että käyttäjille on tarjolla ajantasaista, läpinäkyvää, vertailukelpoista ja helposti ymmärrettävää tietoa.

Yleisesti infrastruktuuria ja palveluja koskevien tietojen vähimmäisvaatimuksiin liittyen valtioneuvosto kuitenkin toivoo, että vaatimuksista säädettäisiin tosiasiaissa käyttäjien kannalta keskeisissä paikoissa ja asiointiyhteyksissä, jotta vältetään tiedon keräämiseen ja ylläpitoon liittyvää raskasta lainsäädäntöä ja hallinnollista taakkaa. Valtioneuvosto katsoo, että ehdotuksen jatkovalmistelussa voisi olla parempi sallia jäsenvaltioille joustoa tiedon saatavuutta ja esittämistä koskevista vaatimuksista ja, että tiedon saatavuutta voitaisiin edistää myös digitaalisia alustoja hyödyntäen.

Maksutapoja koskevien vaatimusten osalta valtioneuvosto kannattaa ehdotusta, jonka mukaan käyttäjä voisi jatkossa maksaa lataus- ja tankkausasemalla myös tavanomaisella maksukortilla. On hyvä, että maksutavoissa hyödynnetään uusia digitaalisia keinoja, esimerkiksi älypuhelimeen ladattavia sovelluksia, mutta kuluttajien kannalta on kuitenkin tärkeää, että maksuvaihtoehdoksi soveltuu myös tavanomaiset maksuvälineet, kuten maksukortti.

Valtioneuvosto pitää hyvänä, että kansallisista tavoitteista ja tavoitteiden etenemisestä raportoidaan komissiolle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittymistä koskevan kokonaiskuvan muodostamiseksi koko EU:n alueella. Valtioneuvosto suhtautuu kuitenkin asetusehdotuksessa ehdotettuihin useisiin erilaisiin ja eri vuosille ajoittuviin raportointivaatimuksiin varauksella. On tärkeää, että raportointi on suhteessa tavoitteeseen, eikä siitä muodostu tahattoman raskasta hallinnollista taakkaa jäsenvaltioille.

Lopuksi valtioneuvosto huomauttaa, että asetusehdotuksella on merkittäviä yhteenliittymiä lukiisiin muihin voimassa oleviin EU-säädöksiin sekä komission julkaisemiin uusiin ehdotuksiin. Valtioneuvosto painottaa, että yhdenmukaisuus eri säädösten välillä muun muassa käytetyissä määritelmissä ja viittauksissa on ensiarvoisen tärkeää, ja että mahdollista päällekkäistä lainsäädäntöä tulee välttää.

Valiokunnan lausunto LiVL 27/2021 vp

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

(1) Valiokunta pitää vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin kehittämistä ja edistämistä TEN-T-verkon puitteissa tarpeellisenä ympäristötavoitteiden edistämiseksi koko EU:n alueella. Vaihtoehtoisten käyttövoimien ja polttoaineiden jakelun kysynnän mukaan mitoitettu infrastruktuuri on välttämätön edellytys henkilöliikenteen ja logistiikkaketjujen päästöttömyyden toteutumiselle tulevaisuudessa.

Infrastruktuurin rakentamista koskevat vaatimukset

(2) Valiokunta pitää sääntelyn riittävää teknologianeutraalisuutta erittäin tärkeänä teknologian kehittymisen ja toimeenpanon riittävän joustavuuden varmistamiseksi.

(3) Valiokunta kiinnittää myös huomiota infrastruktuurin rakentamista koskevaan varsin nopeaan aikatauluun. Erityisesti raskaan liikenteen osalta ehdotuksessa ehdotetaan tässä vaiheessa merkittäviä kustannuksia vaativan infrastruktuurin rakentamista ajoneuvoille, joita on vielä hyvin vähän liikenteessä ja joiden yleistymisen tulee viemään vielä aikaa. Lisäksi valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että ehdotuksen mukaan latausasemia tulisi olla henkilöliikenteelle 60 kilometrin välein ja raskaalle liikenteelle taas 100 kilometrin välein. Käytännön toteutuksen ja kustannusten kannalta voisi olla tarkoituksenmukaista määritellä raskaan liikenteen vaatimus siten, että raskaan liikenteen asemat voidaan tarvittaessa toteuttaa henkilöliikenteen asemien yhteyteen.

(4) Vedin jakeluinfrastruktuurin osalta asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että kysyntä vedylle on vielä hyvin vähäistä, mikä tulee ottaa huomioon velvoitteiden ja kansallisten joustomahdollisuuksien määrittelyssä. Valiokunta katsoo, että vetyasemia ja lähtökohtaisesti muutakin lataus- ja tankkausverkkoa koskevien vaatimusten tulee perustua keskeisiltä osin kysynnän kehittymiseen ja aitoon tarpeeseen tarpeettomien kustannusten välttämiseksi. Asiantuntijakuulemisessa on kiinnitetty huomiota myös siihen, että suuri osa sähköautojen käyttäjistä lataa autonsa joko kotona tai esimerkiksi työpaikoillaan, mikä käytännössä vähentää latausmahdollisuuksien tarvetta tienpäällä. Valiokunta korostaa, että myös tämä seikka tulee huomioida julkisia latausasemia koskevissa vaatimuksissa ja joustomahdollisuuksien määrittelyssä.

(5) Valiokunta pitää lähtökohtaisesti hyvänä, että tieliikenteen sähkön latausinfrastruktuuria pyritään kehittämään myös sääntelyn keinoin. Valiokunta kiinnittää kuitenkin samalla huomiota siihen, että liikenteen käyttövoimanäkymät ovat varsin monimuotoiset ja liikenteen päästövähennystavoitteiden edistämiseksi tullaan tarvitsemaan useita polttoaine- ja käyttövoimavaihtoehtoja. Asiantuntijakuulemisessa on ehdotettu, että noin vuoteen 2040 saakka ulottuvan siirtymäajan aikana raskaan liikenteen sähköistämisen lisäksi voitaisiin pyrkiä käyttämään e-polttoaineita (RFNBO) biopolttoaineiden lisäksi dieselissä. Valiokunta katsoo saamansa selvityksen perusteella, että jatkossa tulisi käynnistää selvitys, jossa arvioidaan, missä määrin nykyiset jakelukanavat riittävät RFNBO:n jakeluun.

Valiokunnan lausunto LiVL 27/2021 vp

(6) Asetusehdotuksen vaatimukset täyttävän latausinfrastruktuurin rakentaminen kokonaisuudessaan tulee aiheuttamaan kansallisesti merkittäviä kustannuksia. Asian jatkovalmistelussa on välttämätöntä arvioida tarkemmin investointitarpeita ja sähköverkon kapasiteetin riittävyyttä.

(7) Valiokunta kiinnittää huomiota ehdotuksen raportointi- yms. hallinnollisiin velvollisuuksiin ja painottaa, että näistä velvoitteista ei saa syntyä tarpeetonta hallinnollista taakkaa.

Kansallisten erityispiirteiden huomioon ottaminen

(8) Valiokunta korostaa, että vaatimusten osalta tulee huomioida erityisesti Suomen harvaan asutut alueet ja pitkät etäisyydet. Raskaan liikenteen osalta on myös tarpeen huomioida, että tekniikan nykyinen kehitystaso ei mahdollista käytännössä sähköön siirtymistä erityisesti Suomessa käytössä olevien raskaimpien ajoneuvojen osalta. Raskaan liikenteen latausinfrastruktuurin osalta on tärkeää myös varmistaa, että latausverkosto kehittyy logistiikka- ja kuljetusketjujen kannalta tarkoituksenmukaisiin paikkoihin ja että sähköverkon kapasiteetti on riittävää.

(9) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että Suomi on yksi Euroopan harvimminkin asutuista maista, joten tiheän jakeluinfrastruktuurin luominen Suomessa on suhteellisesti merkittävästi kalliimpaa kuin monissa muissa Euroopan maissa. Valiokunta painottaa tästä syystä, että sääntelyn tulee mahdollistaa riittävät joustomahdollisuudet ja kansallinen harkintavalta kansallisten erityispiirteiden huomioimiseksi sääntelyn toimeenpanossa.

Latausinfrastruktuurin määritelmä

(10) Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että latausinfrastruktuurin määritelmän muutos, jossa termi "julkinen" on muutettu "yleisesti saatavilla olevaksi" aiheuttaisi ongelmia nykyisiä latausasemia koskevien sopimusten osalta. Käytännössä ehdotettu muutos voisi johtaa useiden latausasemien sulkemiseen. Valiokunta pitää tärkeänä, että asiaa arvioidaan huolellisesti ehdotuksen jatkokäsittelyssä.

Biokaasun asema

(11) Ehdotuksessa kaasuinfrastruktuurin osalta mainitaan ainoastaan nesteytetyn kaasun jakeluun tarkoitetut asemat ja kaasu on määritelty fossiiliseksi maakaasuksi. Valtioneuvoston kannassa kuitenkin kiinnitetään huomiota siihen, että liikennekäyttöön tarkoitettu biokaasu nähdään tärkeänä vaihtoehtoisena käyttövoimana erityisesti raskaassa liikenteessä ja meriliikenteessä. Valiokunta katsoo, että jatkovalmistelussa tulee arvioida, tulisiko biokaasun rooli huomioida ehdotettua enemmän asetusehdotuksessa.

Maksuvaihtoehdot

(12) Valiokunta kiinnittää huomiota myös lataus- ja tankkausasemien maksuvaihtoehtoja koskevaan sääntelyyn. Saadun selvityksen mukaan esimerkiksi maksukorttien käyttöä koskevat vaatimukset voivat vanhentua hyvinkin pian. Ehdotuksessa on tärkeää huomioida sääntelyn teknologianeutraalisuus, erilaisten maksupalvelujen kehittyminen ja uuden teknologian tuomat mahdollisuudet.

Valiokunnan lausunto LiVL 27/2021 vp

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Helsingissä 29.10.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk
jäsen Pekka Aittakumpu kesk
jäsen Heikki Autto kok
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Juho Kautto vas
jäsen Jari Kinnunen kok
jäsen Jouni Kotiaho ps
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Jenni Pitko vihr
jäsen Mirka Soinikoski vihr
jäsen Paula Werning sd
varajäsen Jari Ronkainen ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula