

Talousvaliokunta

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 talousvaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Anu Aavamäki, liikenne- ja viestintäministeriö
- asiantuntija Tuukka Heikkilä, Energiateollisuus ry
- kansainvälisten asioiden sihteeri Nina Kreutzman, Rakennusliitto ry
- toimitusjohtaja Herkko Plit, P2X Solutions

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Lappeenrannan-Lahden teknillinen yliopisto LUT
- Autotuoajat ja -teollisuus ry
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- Kaupan liitto ry
- Keskuskauppakamari
- Suomen Biokierto ja Biokaasu ry
- Suomen Kaasuyhdistys ry
- Suomen Yrittäjät ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT
- Päivittäistavarakauppa ry

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

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.

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 määrittelmää. 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.

Valiokunnan lausunto TaVL 46/2021 vp

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 maasähköt tuotetaan joko sähköverkosta tai uusiutuvalla energialla paikan päällä.

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 ilmastopimukseen. 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.

Valiokunnan lausunto TaVL 46/2021 vp

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 uudistumisen esteeksi, ja tästä syystä on kannatettavaa, että lainsäädännöllä ohjataan vähimmäistavoitteiden saavuttamista. Suomen kannalta on tärkeää, että julkinen latausinfrastruktuuri on riittävän 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 sisävesi-

Valiokunnan lausunto TaVL 46/2021 vp

satamissa sekä lentoasemilla. Merisatamien maasähkövaatimusten osalta valtioneuvosto katsoo tarpeelliseksi, että soveltamisalan piiriin lukeutuvat TEN-T verkon satamat on asetusehdotuksensa 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 sähkön tuottoon 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 tarkoitetut 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.

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 tosiasiallisesti 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.

Valiokunnan lausunto TaVL 46/2021 vp

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 maksuvaihtoehtoksi 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 lukuisiin 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 PERUSTELUT

Ehdotuksen lähtökohdat ja keskeinen sisältö

Ehdotus on osa Euroopan komission 14.7.20201 julkaiseman EU:n ilmastopaketin, ns. 55-valmiuspaketin, kokonaisuutta. Tavoitteena on edistää liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuurin EU:n laajuista kehittymistä.

Ehdotuksessa säänneltäisiin sähkön latausinfraa kevyille ja raskaille ajoneuvoille, vedyn jakelua tieliikenteen ajoneuvoille, maakaasun (LNG) jakelua tieliikenteen ajoneuvoille ja meriliikenteelle sekä maasähkön jakelua satamissa ja lentokentillä. Ehdotus sisältäisi lukuisia, vaihteittain tiukentuvia velvoitteita infrastruktuurin laadulle ja laajuudelle. Sääntely sisältäisi myös velvoitteita infrastruktuurin yhteentoimivuudesta, lataus- ja tankkauspalveluja koskevien tietojen saatavuudesta ja maksutavoista, kansallisista suunnitelmista ja jäsenvaltioiden raportoinnista.

Talousvaliokunta arvioi ehdotuksia toimialansa kannalta korostaen ilmastopaketin ehdotusten kokonais- ja ristikkäisvaikutuksia, keinojen kustannustehokkuuden merkitystä sekä taloudellisen toiminta- ja kilpailuympäristön näkökulmaa.

Ehdotuksen vaikutukset

Ehdotuksella on arvioitu olevan Suomessa lainsäädännöllisiä, taloudellisia ja ympäristövaikutuksia, joita on tarkasteltu myös valtioneuvoston kirjelmässä. Seuraavassa on tarkasteltu ehdotusta erityisesti sen edellyttämien investointien toteutumisen ja eri käyttövoimien aseman kannalta.

Valiokunnan lausunto TaVL 46/2021 vp

Valtioneuvosto on arvioinut, että ehdotuksen vaikutukset toteutuisivat Suomessa osaltaan jo markkinaehtoisesti, sillä esimerkiksi julkisia sähkölatausasemia rakentuu parhaillaan nopeasti vastaamaan kysyntää ja toimijat ennakoivat ajoneuvokannan murrosta nolla- ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin. Tämä koskee erityisesti henkilö- ja pakettiautojen edellyttämää latausinfrastruktuuria. Merkittäviä investointeja on kuitenkin arvioitu tarvittavan erityisesti raskaan liikenteen sähkölatausinfrastruktuurin sekä vetytankkausinfrastruktuurin rakentamiseen.

Ehdotuksen lähtökohtana on infrastruktuurin kehittäminen pitkälti yksityisellä rahoituksella. Ensisijaisessa sen kehittäminen saattaa kuitenkin edellyttää myös julkista tukea. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa julkisen infrastruktuurin tukemiseen on linjattu 34 miljoonaa euroa vuosille 2022—2025, ja EU:n elpymisvälineen Suomen kansallisessa elpymis- ja palautumissuunnitelmassa on varattu yhteensä 20 miljoonan euron rahoitus julkiseen latausinfrastruktuuriin ja kaasutankkausverkkoon. Ehdotuksen perusteella jää kuitenkin vielä epävarmaksi ja jatkovalmistelun aikana arvioitavaksi, miten Suomi pystyy kustannustehokkaasti saavuttamaan ehdotuksessa esitettyt sitovat tavoitteet mahdollisimman tarkoituksenmukaisella ja kustannustehokkaalla tavalla.

Talousvaliokunta pitää latausinfrastruktuurin rakentumista markkinaehtoisesti keskeisenä lähtökohtana. Kuten muidenkin ilmastopakettin säädösehdoitusten osalta, talousvaliokunta pitää tärkeänä, että sääntelyn ja julkisesti rahoitetun infrastruktuurin peruslähtökohtana on teknologianeutraalius eikä voittajateknologioita pyritä valitsemaan ennakoivasti. Siirtymän edistäminen ja mahdollistaminen lainsäädännön ja rahoituksen keinoin on kuitenkin vallitsevassa toimintaympäristössä tarpeen. Vaikka sääntelyssä tulee olla riittävä joustovara, joka mahdollistaa esimerkiksi liikennemäärien, pitkien etäisyyksien tai harvan asutuksen huomioon ottamisen, on tärkeää, että yritysten yhtäläiset kilpailu- ja toimintaedellytykset EU-alueella säilyvät.

Käyttövoimista sähköön ja vedyn voidaan todeta olevan siinä mielessä lähtökohdiltaan toisentyypisiä, että sähkölatausasemia rakentuu jo tällä hetkellä eivätkä ne edellytä vedyn kaltaista uutta raskasta jakeluinfrastruktuuria. Lisäksi sähköön roolin korostuminen henkilöautoliikenteessä on ilmeinen lähivuosien kehityssuunta. Latausinfrastruktuurin rakentumista on pidetty myös nykyisen sähkönjakeluverkon näkökulmasta toteuttamiskelpoisena. Raskaan liikenteen sähköistyminen on kuitenkin olennaisesti hitaampaa kuin henkilö- ja pakettiautokannan. Talousvaliokunta yhtyy lisäksi valtioneuvoston arvioon siitä, että kaasun jakelun infrastruktuurin huomioon ottaminen asetuksessa sekä tieliikenteen että meriliikenteen osalta on tärkeää. Tämän infrastruktuurin etuna on sen soveltuvuus sekä maakaasun että biokaasun jakeluun.

Talousvaliokunta kiinnittää huomiota siihen, että vety ja polttokennoteknologia voivat tarjota varteenotettavia vaihtoehtoja erityisesti raskaaseen liikenteeseen mm. nopean latauksen ja pitkän toimintasäteen vuoksi. Erityisesti raskaimmassa kuorma-autokalustossa vetyä on pidetty todennäköisenä käyttövoimavaihtoehtona jo tällä vuosikymmenellä. Valtakunnallisen jakeluasemaverkon voidaan arvioida olevan edellytys vedyn yleistymiselle liikennekäytössä. Pitkä toimintasäde merkitsee toisaalta myös sitä, ettei tarvittavien tankkausasemien määrä välttämättä olisi kohtuuttoman suuri, vaan verkosto voisi rakentua logististen solmukohtien varaan. Pohdittaessa jakeluinfrastruktuurin toteuttamistapaa on perusteltua etsiä synergiaa myös eri toimialojen välillä, mm. selvittämällä, missä määrin esimerkiksi satamat voivat meriliikenteen lisäksi palvella kuorma-autoliikenteen tarpeita.

Valiokunnan lausunto TaVL 46/2021 vp

Talousvaliokunta kiinnittää huomiota sääntely- ja investointiympäristön ennakoitavuuden tarpeeseen. Latausinfrastruktuurille asetetut aikataulutavoitteet voivat muodostua haasteellisiksi, mikäli sääntelyn käsittelyaikataulu pitkittyy. Myös liikenteenharjoittajien näkökulmasta ennustettavuus on tärkeää; kysyntää ei synny, ellei infrastruktuurin syntymisestä ole riittävää varmuutta.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Talousvaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa edellä esitetyin täydennyksin valtioneuvoston kantaan.

Helsingissä 11.11.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Sanni Grahn-Laasonen kok

varapuheenjohtaja Hanna Kosonen kesk

jäsen Atte Harjanne vihr

jäsen Mari Holopainen vihr

jäsen Hannu Hoskonen kesk

jäsen Eeva Kalli kesk

jäsen Pia Kauma kok

jäsen Riitta Mäkinen sd

jäsen Matias Mäkyne sd

jäsen Minna Reijonen ps

jäsen Janne Sankelo kok

jäsen Veikko Vallin ps

jäsen Tuula Väättäin sd

jäsen Johannes Yrttiaho vas

varajäsen Kai Mykkänen kok

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Lauri Tenhunen

Valiokunnan lausunto TaVL 46/2021 vp
Eriävä mielipide

Eriävä mielipide

Perustelut

Perussuomalaiset pitävät selvänä, että autoliikenne on siirtymässä pois fossiilisista polttoaineista kohti sähköä, neste- ja biokaasua, biopolttoaineita ja vetyä. Mikäli ajoneuvojen latausverkosto ei ole riittävä, tämä johtaa joko hitaampaan siirtymään kohti vähäpäästöistä liikennettä, tai liikenteen oleelliseen vähenemään katvealueilla, millä olisi kielteinen aluepoliittinen vaikutus.

Velvoittava latausverkon rakennuttaminen on tämän johdosta perussuomalaisen mielestä suositeltavaa, erityisesti, jos Suomen erikoispiirteet, erot eri käyttövoimien suosiossa ja teollisuudellemme tärkeän raskaan tieliikenteen edut pystytään huomioimaan.

Suomen erikoispiirteet huomioitava

Suomi on harvaan asuttu ja pitkien välimatkojen maa. Siten infrastruktuurivelvoite tulisi Suomessa kalliimmaksi per asukas kuin monissa muissa maissa. Olisi perusteltua vaatia etenkin ydinliikenneverkon ulkopuolelle pidempiä latausasemien välejä tai pitempiä siirtymäaikoja. Todennäköisesti harvaan asuttuja ja liikennöityjä alueita löytyy myös muista EU-maista, ja tätä kohtaa olisi mahdollista vielä jalostaa jatkoneuvotteluissa.

Vetylatausinfrastruktuurille vaikea keksiä kysyntää

Teknologiseen neutraliteettiin vedoten sekä sähkölataus- että vetytankkausinfrastruktuurin velvoittava rakentaminen on todennäköisesti tarpeetonta. Vaikka voidaan pitää epäselvänä, kumpi käyttövoimateknologioista selviää kilpailussa voittajana, vedyllä ei ole kysyntää tällä hetkellä juuri ollenkaan ja investoinnit jouduttaisiin toteuttamaan nollatasosta ilman markkinaehtoisien kysynnän tukea. Vihreä siirtymä tulee muutenkin maksamaan paljon, joten on perusteltua kysyä, onko tämä välttämätöntä vai olisiko perusteltua vaatia suurempaa kansallista liikkumavaraa.

Latausverkolle asetettuja määritelmiä tulisi löysätä

Liian ahtaat säännöt voivat ohjata tarpeettomiin investointeihin. Esimerkiksi työpaikkojen yhteydessä yhteiskäytössä olevat latauspisteet pitäisi pystyä tulkitsemaan julkiseksi latauspisteeksi. Olisi tärkeää, että sellaista infraa, joka on jo olemassa, ei rakennettaisi turhaan, sillä turha rakentaminen maksaa, ja sillä on kielteisiä ilmastovaikutuksia.

Raskas tieliikenne ei pärjää vielä pelkällä sähköllä

Suomen tieliikenteessä on poikkeuksellisen paljon erittäin raskasta kalustoa, jonka sähköistymiseen on vielä pitkä matka. Sähkö ei ole ainakaan toistaiseksi realistinen korvaava käyttövoima raskaimmille ajoneuvoille, mutta mikäli vetyteknologiaan ei haluta investoida, vaihtoehtoisiksi jäävät pitkät siirtymäajat tai biopolttoaineiden nykyistä suurempi käyttö. Esitys mainitsee nestekaasun mahdollisena käyttövoimana, mutta vain fossiilista alkuperää olevan nestekaasun. Olisi tärkeää, että biokaasu lisättäisiin esitykseen.

Valiokunnan lausunto TaVL 46/2021 vp
Eriävä mielipide

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että suuri valiokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 11.11.2021

Veikko Vallin ps

Minna Reijonen ps