

## TALOUSVALIOKUNNAN LAUSUNTO 9/2013 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 talousvaliokunnan on annettava asiasta lausuntonsa suu-  
relle valiokunnalle.

#### *Asiantuntijat*

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- yli-insinööri Maria Rautavirta, liikenne- ja viestintäministeriö
- yli-insinööri Jukka Saarinen, työ- ja elinkeinoministeriö
- asiantuntija Elias Pöyry, Eera Oy
- asiantuntija Petteri Haveri, Energiateollisuus ry
- asiantuntija Matti Spolander, Teknologiateollisuus ry
- toimitusjohtaja Helena Vänskä, Öljyalan Keskusliitto ry
- tekninen asiantuntija Sami Peuranen, Autotuotajat ry.

### VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

#### *Ehdotus*

##### *Tiedonannon pääasiallinen sisältö*

Komission tiedonanto "Puhdasta energiaa liikenteen alalla: eurooppalainen vaihtoehtoisten polttoaineiden strategia" sisältää strategian lisäksi täytäntöönpanon etenemissuunnitelman, joka koskee kaikkia liikennemuotoja ja jonka tavoitteena on luoda Euroopan laajuinen yhteensopiva vaihtoehtoisten käyttövoimien liikenneverkko polttoaineiden saatavuutta koskevien minimivaatimusten, jakelua koskevien yhtenäisten

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.

*Direktiiviehdotuksen pääasiallinen sisältö*

Direktiiviehdotus kohdistuu niihin käyttövoimiin ja liikennemuotoihin, joiden osalta komissio on arvioinut, ettei tavoitetta yhtenäisistä liikennöintiverkoista eri käyttövoimia hyödyntävälle kalustolle saataisi aikaan ilman sitovia minimiperiaatteita.

Ehdotukseen sisältyvät keskeiset pakolliset vaatimukset jäsenmaille ovat:

— sähkö: määritetään latausasemien vähimmäismäärät EU-maille vuoteen 2020 mennessä ja otetaan käyttöön standardipistokkeet, jolloin sähköauton voi ladata kaikkialla EU:ssa

— vety: laaditaan yhteiset tankkausasemien, polttoaineletkujen ja muiden osien standardit ja edellytetään jakeluasemien täydentämistä verkoksi niissä 14 EU-maassa, joissa vetyä tällä hetkellä jaetaan

— nesteytetty maakaasu, LNG: veloitetaan järjestämään laivojen LNG:n saanti 139 TEN-T-ydinverkon merisatamissa vuoden 2020 loppuun mennessä ja sisäsatamissa 2025 mennessä sekä edellytetään TEN-T-ydinverkolla kuorma-autojen tankkausasemia enintään 400 kilometrin välein vuoden 2020 loppuun mennessä

— paineistettu maakaasu, CNG: edellytetään, että vuoden 2020 loppuun mennessä yhteisten standardien mukaisia julkisia autojen tankkausasemia on kaikkialla Euroopassa enintään 150 kilometrin välein.

Nestemäisten biopolttoaineiden osalta edellytetään standardien mukaisia merkintöjä autojen ja polttoaineiden yhteensopivuudesta tankkauspisteiden jakelulaitteisiin, ajoneuvojen ohjekirjoihin ja ajoneuvoihin 18 kuukauden kuluessa säädöksen voimaantulosta.

Jäsenvaltioiden on lisäksi 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 sopimuk-

sen (SEUT-sopimuksen) yhteistä liikennepoliittikkaan 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 kestäväan kaupunkiliikenteen kehittämiseen, joka ottaa huomioon erityisesti joukko liikenteen, 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. Tosiasiallisen kattavuuden ja liikennöitävyyden tulee olla määrällisiä tavoitteita tärkeämpää. Tärkeää on myös, että Suomen osalta kiinnitetään riittävästi huomiota naapurimaiden kanssa kehitettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkkoihin. Maantiiliikenteen 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, mikä 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 direktiivin keskeisistä asioista. Erityisesti merenkulun osalta on huomioitava, että alan globaalin luonteen vuoksi esimerkiksi direktiivin piiriin kuuluvista laivoja koskevista standardeista päätetään myös Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa.

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut kaikki eri liikennemuodot ja polttoaineet kattavan "Tulevaisuuden käyttövoimat liikenteessä"-työryhmän, jonka tehtävä on 30.4.2013 mennessä tehdä ehdotuksia siitä, kuinka vaihtoehtoisia käyttövoimia koskevaa tiekarttaa Suomessa tulisi toteuttaa. Työn tuloksia tulee hyödyntää laadittaessa direktiivin edellyttämää kansallista ohjelmaa. Työn puitteissa on myös valmisteilla merenkulun LNG-toimintaohjelma, jolla edistetäisiin LNG:n käyttöönottoa merenkulussa ottaen myös huomioon synergiaedut teollisuuden ja raskaan liikenteen kanssa. Kansallinen toi-

mintaohjelma vastaa hyvin komission tiedonannon yhteydessä julkaiseman LNG:n edistämistä meriliikenteessä koskevan työasiakirjan tavoitteita.

Valtioneuvosto pitää tuettavana LNG:n käytön edistämiseen liittyviä toimia. Vaikka direktiiviehdotus ei sisällä velvoitteita terminaalien rakentamisesta, niin sillä voidaan arvioida olevan positiivisia vaikutuksia myös LNG:n laajemman käyttöönoton kannalta. Mahdollisten LNG-terminaalien rakentamisen avulla voidaan varmistaa ja edesauttaa huoltovarmuutta, työllisyyttä, kilpailukykyä, ympäristövaikutuksia, kaasusisämarkkinoiden toteutumista ja kotimaisen LNG-tekniikan kehittämistä.

Valtioneuvosto pitää direktiivin lähtökohdistta ymmärrettävänä, että direktiivi kohdistuu erityisesti niihin polttoaineisiin, joiden jakelua ei ole vielä riittävästi järjestetty. Nestemäisten biopolttoaineiden jakelun infrastruktuuri on jo käytännössä olemassa, mutta silti näiden polttoaineiden saatavuuden kehittämistä ja standardien yhdenmukaistamista Euroopan tasolla ei saisi unohtaa, vaikka liikenteelle erikseen säädetty biopolttoaineiden jakeluveto kattaakin näitä polttoaineita koskevat määrälliset tavoitteet. Myös autojen yhteensopivuudesta uusien polttoaineiden kanssa tulee huolehtia kattavasti, jotta sitä kautta ei tarpeettomasti rajoiteta polttoaineiden kysyntää.

Vaikka lentoliikenteen osalta komissio ei ehdota direktiivissä erityisiä säädöstoimia, pitää valtioneuvosto tärkeänä tiedonannossa esille tuotua näkökulmaa kestävästi tuotetun biokerosiinin tuotantokapasiteetin lisäämisestä ja jalostamoiden tukemisesta. Koska Suomessa on jo yksi kolmesta maailman suuren mittaluokan biokerosiinia valmistavista jalostamoista, valtioneuvosto pitää tärkeänä tukea tavoitetta biokerosiinin tarjonnan lisäämisestä myös kansainvälisille operaattoreille Helsinki-Vantaan lentoasemalla.

## VALIOKUNNAN KANNANOTOT

### *Perustelut*

Käsiteltävänä olevalla strategialla luodaan pitkän aikavälin kehys toimille, joiden tavoitteena on liikennesektorin (ajoneuvot ja alukset) öljyriippuvuuden vähentäminen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä lisäämällä. Näin voidaan paitsi parantaa EU:n omavaraisuutta ja huoltovarmuutta myös vähentää liikennesektorin kasvihuonekaasupäästöjä. Strategia sisältää useita toimenpide-ehdotuksia (kuten lisäpanostuksia teknologiahankkeisiin) näiden tavoitteiden eteenpäin viemiseksi. Direktiiviehdotuksessa keskitytään strategian keskeisiin painopistealueisiin eli vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön edellyttämän infrastruktuurin luomiseen, yhteisten standardien kehittämiseen ja kuluttajille suunnatun tiedottamisen kehittämiseen.

Valtioneuvoston tapaan talousvaliokunta pitää sekä strategian että direktiiviehdotuksen tavoitteita kannatettavina. Energiaomavaraisuuden lisääminen ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen myös päästökaupan ulkopuolisilla sektoreilla<sup>1</sup> ovat Suomen keskeisiä energia- ja ilmastopoliittisia tavoitteita. Uuden sääntelyn avulla luodaan uuteen teknologiaan perustuville markkinoille ennakoitavuutta ja toimintavarmuutta lisäävät puitteet. Samalla sääntely antaa pohjaa uusille innovaatioille ja uuden liiketoiminnan kehittämiseksi. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu mm. esille, että Suomen erityiset vahvuusalueet liittyvät älyverkkoteknologiaan, yhteiskäyttöön ja avointen rajapintojen tietojärjestelmäarkkitehtuuriin. Talousvaliokunta painottaa mahdollisimman teknologianeutraalin ja markkinaehtoisen etenemisen tärkeyttä.

Valiokunta pitää myös sääntelyn lähtökohtia perusteltuina. Vaikka nestemäisten biopolttoaineiden käyttö on lähtenyt mm. Suomessa jo hyvin käyntiin, ei niiden ja moottoreiden ener-

giatehokkuuden lisäämisen avulla kyetä täyttämään energia- ja ilmastopoliittisia tavoitteita. Tarvetta on tämän vuoksi edistää muidenkin vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoa. Komission selvitykset osoittavat, että tällä hetkellä tiedossa olevien muiden vaihtoehtoisten polttoaineiden (sähkö, maakaasu ja vety) käytön merkittävä lisääminen edellyttää, että jakeluverkosto tukee uutta teknologiaa hyödyntävien ajoneuvojen ja alusten käyttöönottoa.

Direktiiviehdotuksessa asetetaan jakeluverkkokostolle minimikattavuustavoitteet, jotka tulee saavuttaa vuoteen 2020 mennessä. Talousvaliokunta pitää ehdotusta tältäkin osin päälinjoissaan kannatettavana, mutta painottaa, että sääntelyyn on tarpeen jättää nyt ehdotettua selkeämmin kansallista harkintavaltaa, joka mahdollistaa mm. ilmasto-olosuhteiden ja harvaan asuttujen alueiden huomioimisen. Esimerkiksi direktiivin asettama vaatimus CNG-verkon rakentamisesta siten, että jakelupisteet sijaitsevat 150 kilometrin välein, on liian kategorinen. Direktiivin täytäntöönpano tulee edellyttämään huomattavia investointeja, joiden rasitetta lisää se, että ne toteutetaan etupainotteisesti ennen ajoneuvokannan uusiutumista. Kustannusrasituksen ja investointeihin liittyvän riskin minimoimiseksi määrällisten tavoitteiden peruslähdekohtaksi on aiheellista ottaa, että rakennettavan infran avulla kyetään ensi vaiheessa turvaamaan kaupunkien sisäinen ja keskeisillä kaupunkien välisillä valtateilla tapahtuva liikenne.

Edellä on kiinnitetty huomiota sääntelyn päälinjauksiin. Näiden ohella direktiiviehdotukseen sisältyy yksityiskohtia (kuten mitä julkisella latauspisteellä tarkoitetaan ja millaisia ominaisuuksia latauspisteeltä edellytetään), joiden selvittämiseen tulee kiinnittää huomiota asian jatkovalmistelun yhteydessä. Valtioneuvoston tapaan valiokunta painottaa myös tarvetta varmistaa, että delegointisäännökset ovat tarkkarajaisia ja kohdistuvat vain sääntelyn tekniseen täytäntöönpanoon.

<sup>1</sup> Sääntelyn määrälliset tavoitteet kohdistuvat erityisesti ajoneuvoliikenteeseen ja merikuljetuksiin. Lentoliikenteen päästökauppasääntely on tullut voimaan vuonna 2012.

***Lausunto***

Lausuntonaan talousvaliokunta ilmoittaa,

*että se yhtyy asiassa valtioneuvoston  
kantaan korostaen edellä esitettyjä nä-  
kökohtia.*

Helsingissä 9 päivänä huhtikuuta 2013

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

|      |                                 |                        |
|------|---------------------------------|------------------------|
| pj.  | Mauri Pekkarinen /kesk          | Päivi Lipponen /sd     |
| vpj. | Marjo Matikainen-Kallström /kok | Jari Myllykoski /vas   |
| jäs. | Lars Erik Gästgivers /r         | Martti Mölsä /ps       |
|      | Harri Jaskari /kok              | Sirpa Paatero /sd      |
|      | Johanna Karimäki /vihr          | Arto Pirttilahti /kesk |
|      | Pia Kauma /kok                  | Kaj Turunen /ps.       |
|      | Jukka Kärnä /sd                 |                        |

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Tuula Kulovesi.