

YMPÄRISTÖVALIOKUNNAN LAUSUNTO 10/2013 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 komission tiedonannosta ja ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (liikenteen vaihtoehtoiset polttoaineet) (U 9/2013 vp) käsiteltäväksi suureen valiokuntaan ja samalla määrännyt, että ympäristövaliokunnan on annettava asiasta lausuntonsa suurelle valiokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- yli-insinööri Maria Rautavirta, liikenne- ja viestintäministeriö
- yli-insinööri Jukka Saarinen, työ- ja elinkeinoministeriö
- yli-insinööri Kaisa Mäkelä, ympäristöministeriö
- liikenneinsinööri Silja Siltala, Suomen Kuntaliitto
- asiantuntija Matti Spolander, Teknologiateollisuus ry
- projektijohtaja Elias Pöyry, Pääkaupunkiseudun sähköinen liikenne -hanke.

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

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, kaasut (LNG, CNG, LPG) sekä nestemäiset biopolttoaineet.

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: velvoitetaan 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 tankkauspienien 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 sopimuksen (SEUT-sopimuksen) yhteistä liikennepoliittikkaa koskeva artikla 91 (d kohta) soveltaen ta-

vallista 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. Tosiasiallisen kattavuuden ja liikennöitävyyden tulee olla määrällisiä tavoitteita tärkeämpää. Tärkeää on myös, että Suomen osalta kiinnitetään riittävästi huomiota naapurimaiden kanssa kehitettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkkoihin. Maantieliikenteen 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 edistettäisiin LNG:n käyttöönottoa merenkulussa ottaen myös huomioon synergiaedut teollisuuden ja raskaan liikenteen kanssa. Kansallinen toimintaohjelma vastaa hyvin komis-

sion 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-teknologian kehittämistä.

Valtioneuvosto pitää direktiivin lähtökohdistä 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 jakeluvaihtoehto 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 valmistavasta jalostamosta, valtioneuvosto pitää tärkeänä tukea tavoitetta biokerosiinin tarjonnan lisäämisestä myös kansainvälisille operaattoreille Helsinki-Vantaan lentoasemalla.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Kotimaan liikenteen osuus kaikista kasvihuonekaasupäästöistä on noin viidennes ja päästökaupparektorin ulkopuolisista päästöistä noin 40 %. Tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen osuus kaikista liikenteen päästöistä on noin 90 %. Kaupunkiliikenteen osuus puolestaan on noin neljäsosa koko liikenteen päästöistä. Pitkän tähtäimen tavoitteena on liikennejärjestelmän muuttaminen kestäväksi, öljyriippuvuuden vähentäminen, nykyaikaisen infrastruktuurin luominen sekä älykkäiden hallinta- ja tietojärjestelmien käyttöönotto.

Käsiteltävänä olevan strategian ja direktiiviehdotuksen taustalla on EU:n tavoite liikenne-sektorin 60 %:n hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä vuoteen 2050 mennessä. Tämä edellyttää liikennejärjestelmän öljyriippuvuuden purkamista järjestelmän tehokkuutta ja liikkuvuutta heikentämättä vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä lisäämällä erityisesti kaupunkiliikenteessä.

Valiokunta tukee valtioneuvoston tavoin vahvasti strategian ja direktiiviehdotuksen pyrkimystä yhtenäisen ja kattavan vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelun järjestämiseksi Euroopassa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi ja energiaomavaraisuuden lisäämiseksi. Suomessa vaihtoehtoisten polttoaineiden tavoitteet on saavutettu biopolttoaineiden osalta hyvin, mutta sähkön, maakaasun ja vedyn käytön merkittävä lisääminen edellyttää toimivaa jakeluverkostoa ja taloudellisia kannustimia uuden kaluston käyttöönoton edistämiseksi.

Sähkö käyttövoimana pienentää merkittävästi liikenteen energiantarvetta, sillä sähkömoottori on polttomoottoria energiatehokkaampi ja myös jarruttamisessa syntyvä energia saadaan talteen. Sähköautokannan yleistyminen vähentäisi myös pienhiukkasia ja melua. Myönteistä on sekin, että lataaminen voidaan suorittaa myös yöllä, kun sähköä on runsaasti tarjolla, eikä kulutuspiikkejä näin voimisteta. Sähkö ei pääsääntöisesti kuitenkaan sovellu toistaiseksi raskaan liikenteen käyttövoimaksi.

Myös nesteytetyn ja paineistetun maakaasun tankkausasemien verkoston rakentaminen edistää liikenteen päästövähentämistavoitteen saavuttamista. Maakaasuverkostoon voidaan syöttää myös uusiutuvista lähteistä valmistettua syntetistä biokaasua.

Valiokunta korostaa samanaikaisesti, että liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan monipuolisesti erilaisia keinoja varsinkin, kun kaupunkiliikenteen osuus on vain neljäsosa liikenteen hiilidioksidipäästöistä. Vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisäämisen ohella tärkeää on kehittää liikenteen kestävyttä muutoinkin sekä vaikuttaa kulkumuotoja-kaumaan. Huomiota on kiinnitettävä siten turhien liikennesuoritteiden määrän hillitsemiseen ja kääntämiseen laskuun. Tähän voidaan vaikuttaa esimerkiksi hyödyntämällä tieto- ja viestintätekniologiaa, yhdyskuntarakenteen suunnittelun keinoin sekä pyrkimällä nostamaan kevyen liikenteen kulkutapaosuutta. Valiokunta korostaa, että kestävä yhdyskuntarakenteen aikaansaamiseksi kaupunkiseuduilla on tarpeen tehokkaampi maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittaminen sekä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen mahdollisuuksien edistäminen ja hyödyntäminen.

Direktiiviehdotukseen sisältyvät vaatimukset koskevat erityisesti sähkön, vedyn sekä nesteytetyn ja paineistetun maakaasun lataus- ja tankkausasemien verkoston täydentämistä sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien teknisten järjestelmien yhteensopivuutta.

Valiokunta tukee teknologianeutraalia lähtökohtaa, joka edistää uusien liiketoimintamahdollisuuksien kehittymistä ja uusia innovaatioita. Suomen erityisten vahvuusalueiden katsotaan liittyvän älyverkkoteknologiaan, latausjärjestelmien yhteiskäyttöön ja avointen rajapintojen tietojärjestelmäarkkitehtuuriin, joista muodostuu suomalaisten teknologiayritysten kasvumarkkina. Taloudellisella ohjauksella tulisi tukea kotimarkkinoiden kehitystä ja siten edistää sekä liikenteen päästöjen vähentämistä että siihen liittyviä liiketoimintamahdollisuuksia.

Valiokunta pitää valtioneuvoston tavoin myös tärkeänä, että jäsenvaltioille jätetään mahdollisuus toteuttaa uusia polttoaineita koskevia toimintalinjojaan kansallisista lähtökohdistaan ottaen huomioon alueelliset ja ilmastolliset erot, jolloin voidaan varmistua mahdollisuudesta kustannustehokkaimpien keinojen käyttöön. Määrällisiä tavoitteita tärkeämpää on liikkumisen tosiasiallinen mahdollistaminen kaupungeissa, taajamissa ja niiden välillä. Vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisääminen vaatii kuitenkin riittävän alkusysäyksen, jotta kehitys saadaa nopeasti vauhtiin. Ilman riittävää valtakunnallista lataus- ja tankkausverkostoa ajoneuvokannan uudistuminen ei lähde käyntiin. Kuntien

on osaltaan kaavoituksen keinoin mahdollistettava tankkausasemaverkoston laajentaminen.

Liikenne- ja viestintäministeriön eri liikenne- muodot ja polttoaineet kattava "Tulevaisuuden käyttövoimat liikenteessä" -työryhmä tekee ehdotuksia siitä, kuinka vaihtoehtoisia käyttövoimia koskevaa suunnitelmaa tulisi Suomessa toteuttaa. Valiokunta toivoo työryhmältä konkreettisia ehdotuksia tavoitteiden edistämiseksi.

Lausunto

Lausuntonaan ympäristövaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Helsingissä 23 päivänä huhtikuuta 2013

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Martti Korhonen /vas
vpj. Rakel Hiltunen /sd
jäs. Jouni Backman /sd
Tarja Filatov /sd
Christina Gestrin /r
Timo Heinonen /kok
Pauli Kiuru /kok
Jukka Kärnä /sd

Jari Lindström /ps
Tapani Mäkinen /kok
Martti Mölsä /ps
Sari Palm /kd
Anni Sinnemäki /vihr
Mirja Vehkaperä /kesk
Juha Väättäinen /ps.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos.