

Ympäristövaliokunta

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 ympäristövaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Maria Hyvönen, liikenne- ja viestintäministeriö
- teollisuusneuvos Pekka Grönlund, työ- ja elinkeinoministeriö
- apulaisjohtaja Kirsti Tarnanen-Sariola, Suomen Satamaliitto ry
- hallituksen puheenjohtaja Matti Rae, Sähköinen liikenne ry
- kestävän kehityksen johtaja Mikko Viinikainen, Finavia Oyj

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- ympäristöministeriö
- Lappeenrannan-Lahden teknillinen yliopisto LUT
- Suomen ilmastopaneeli

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Suomen luonnonsuojeluliitto ry

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Eurooppa-neuvosto hyväksyi -55 %:n päästövähennystavoitteen 11.12.2020. Komissio julkisti 14.7.2021 lainsäädäntöpaketin (55-valmiuspaketti), jolla se pyrkii varmistamaan, että EU saavut-

Valiokunnan lausunto YmVL 25/2021 vp

taa tämän tavoitteen. Osana 55-valmiuspakettia komissio antoi asetusehdotuksen vaihtoehtoisten polttoaineiden käytöstä infrastruktuurin käyttöönotosta.

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 ilmastopöytäkirjaan. 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 kunnianhimoisuuden 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 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 latausinfra-

Valiokunnan lausunto YmVL 25/2021 vp

struktuurin 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 sähkönsä 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 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 jakeluverkon 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.

Valiokunnan lausunto YmVL 25/2021 vp

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 lukuksiin 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

Komission ehdotuksen tarkoituksena on edistää vaihtoehtoisiin käyttövoimiin siirtymistä kaikissa liikennemuodoissa mahdollistamalla riittävän kattava ja laaja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri maanteilla, satamissa ja lentoasemilla. Tavoitteena on paitsi varmistaa vähimmäisvaatimukset täyttävän jakeluinfrastruktuurin käyttöönotto kaikissa jäsenvaltioissa EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi myös infrastruktuurin yhteensopivuus ja helppokäyttöisyys.

Kevyiden ajoneuvojen osalta tavoitteena on, että latausinfrastruktuuri kehittyy samassa suhteessa sähköautojen ajoneuvokannan kanssa siten, että asetuksen voimaantulon jälkeen jokaisen vuo-

Valiokunnan lausunto YmVL 25/2021 vp

den lopussa julkista sähkölatausta on tarjolla 1 kilowatti (kW) jokaista rekisteröityä täyssähköautoa kohden sekä 0,66 kW jokaista rekisteröityä lataushybridia kohden. TEN-T-ydinverkon varrella tulee esimerkiksi olla vuoden 2025 loppuun mennessä vähintään 60 kilometrin välimatkoin vähimmäistehovaatimukset täyttävä latausasema. Raskaan liikenteen osalta TEN-T-ydinverkolle vähimmäistehovaatimukset täyttävä latausasema tulee olla vuoden 2025 loppuun mennessä 60 kilometrin välimatkoin. Vuoden 2030 loppuun mennessä jokaisella turvallisella pysähtymisalueella tulee olla vähintään yksi raskaan liikenteen tarpeeseen soveltuva latausasema, ja vuoden 2025 loppuun mennessä vastaavasti jokaisessa kaupunkisilmukohdassa yksi raskaan liikenteen tarpeeseen soveltuva latausasema. Kaasutankkauksen osalta vaatimus on, että vuoteen 2025 riittävä määrä kaasutankkausasemia on kaasukäyttöisen raskaan liikenteen tarpeeseen TEN-T-ydinverkon varrella.

Ympäristövaliokunta katsoo valtioneuvoston tavoin, että asetusehdotus on tarpeen EU:n yhteisen infrastruktuurin rakentumiseksi, jotta fossiilisista polttoaineista voidaan luopua ja siirtyä hiilineutraaliin liikkumiseen. Infrastruktuuri rakentuu osin jo markkinaehtoisesti. Vähäpäästöisten vaihtoehtojen käyttövoimien kysyntää tukemaan tarvitaan kuitenkin riittävästi panostuksia infrastruktuurin rakentamiseen, jotta kunnianhimoiset päästövähennystavoitteet voidaan saavuttaa. Merkittäviä investointeja tarvitaan erityisesti raskaan liikenteen sähkölatausinfrastruktuurin sekä vetytankkausinfrastruktuurin rakentamiseen. Infrastruktuurin rakentamisen nopeus suhteessa kasvavaan kysyntään muodostaa vaikean kokonaisuuden: yhtäältä infraa on oltava kysynnän edistämiseksi ja toisaalta sen tulisi rakentua sopivalla vauhdilla suhteessa kysyntään kustannusten pitämiseksi järkevällä tasolla. Yhteensopiva julkinen infrastruktuuri on kuitenkin keskeinen edellytys vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen yleistymisessä.

Valiokunta korostaa, että latausverkkoa on järkevää kehittää erityisesti logistiikkayhteyksien kannalta olennaisiin paikkoihin. Sellaisilla reiteillä, joilla on paljon hyvin raskasta liikennettä tai pitkänmatkan liikennettä, joiden sähköistyminen on haasteellista vielä lähivuosina, on vaihtoehtojen polttoaineiden tankkausmahdollisuuksista huolehtiminen tärkeää. Parempi latausinfra palvelutaso on tarkoituksenmukaista suunnata sellaisille reiteille, joilla liikennemäärät ovat suuremmat ja raskaan liikenteen kalusto pääosin sellaista, jonka voidaan odottaa sähköistyvän lähivuosina.

Valiokunnan asiantuntijakuulemisissa on tullut esiin, että Suomen olosuhteissa on tarkoituksenmukaista keskittyä ennen muuta sähkölatausasemaverkoston kehittämiseen ja hiilineutraalien synteettisten ns. sähköpolttoaineiden (RFNBO) käyttöönottoon raskaassa liikenteessä. Meri- ja lentoliikenteen pitkänmatkan kuljetuksissa tullaan käyttämään RFNBO-lentokerosiinia ja metanolia. Arvioiden mukaan autonvalmistajat eivät todennäköisesti tule enää tekemään kaasukäyttöisiä henkilö- ja pakettiautoja lähitulevaisuudessa. Biokaasun ja vedyn rajallinen tuotantokapasiteetti on siten tarkoituksenmukaista kohdentaa raskaisiin yhdistelmiin henkilöautojen sijaan. Valiokunta pitää valitettavana, että komission esitys ei huomioi riittävästi biokaasun potentiaalia raskaan liikenteen ja meriliikenteen osalta. Biokaasulla voi olla merkittävä rooli ainakin siirtymäkaudella, kun nykyistä kalustoa on vielä liikenteessä.

Asetusehdotuksen mukaan vetytankkausasemia rakennetaan niin, että TEN-T-ydinverkon ja kattavan verkon varrella on vuoden 2030 loppuun mennessä vähintään 150 kilometrin välein vetytankkausasema. Vuoden 2030 loppuun mennessä jokaisessa kaupunkisilmukohdassa tulee olla

Valiokunnan lausunto YmVL 25/2021 vp

vähintään yksi vetytankkausasema. Valtioneuvosto suhtautuu varauksellisesti esitettyihin vaatimuksiin katsoen, että vety ja uudet teknologiat ovat kiinnostavia ja potentiaalisia tulevaisuuden liikenteen käyttövoimia, mutta tällä hetkellä vedyn käytölle ei kuitenkaan vielä ole ollut liikenteessä kysyntää, ja siksi Suomessa ei ole yhtään julkista vetyasemaa. Valiokunta toteaa, että päälekkäiset investoinnit sekä sähkö- että vetyverkkoon eivät ole Suomen oloissa lähtökohtaisesti niin kannattavia kuin maissa, joiden suhteellinen asukastiheys on suurempi ja kysyntä voimakkaampaa. Samalla valiokunta kuitenkin korostaa, että ilman näkymää infrastruktuurin kehityksestä ei sille synny myöskään kysyntää. Vetyinfrastruktuurin kehittyminen tarjoaa mittavat markkinat vetyteknologioiden kehittämiseksi, ja tavoitteeseen tulee tältä pohjalta suhtautua lähtökohtaisesti myönteisesti. Raskaiden ajoneuvoyhdistelmien osalta käyttövoimavaihtoehtoina tulevat olemaan nesteytetty biokaasu, vety tai edelleen vedystä jalostetut synteettinen metaani tai synteettinen diesel. Vedyn ja nesteytetyn biokaasun arvioidaan tarjoavan elinkaaritarkastelussa parhaan energiahyötysuhteen ja pienimmät päästöt, joten näiden tankkausverkoston kehittämiseen kannattaa keskittyä. Kustannuksia tulisikin arvioida myös laajemmin teknologiakehityksen tukemisen näkökulmasta.

Sähköisen liikenteen edellytysten parantamisen ohella on arvioitu tarkoituksenmukaiseksi edistää sähköpolttoaineiden (RFNBO) valmistusta vihreän sähkön ja vedyn avulla. Sähköpolttoaineita tullaan edelleen tarvitsemaan laivaliikenteessä ja lentoliikenteessä. RFNBO-polttoaineiden valmistuksen pilot-hankkeita tulisi käynnistää teknologian kehityksen ja osaamisen vastaamiseksi vuonna 2030 tapahtuvaan massiiviseen kysynnän lisääntymiseen.

Valiokunta pitää lähtökohtaisesti hyvinä asetusehdotuksen tavoitteita maasähkön jakelun osalta niin lentoasemille kuin satamille. Satamille asetusehdotuksessa asetettava velvoite tarjota maasähköä tukee uusiutuvien käyttöä meriliikenteessä koskevassa asetusehdotuksessa (U 50/2021 vp, FuelEU MARITIME) asetettuja tavoitteita meriliikenteen päästövähennyksille. Maasähkön käyttö vähentää myös lähipäästöjä, millä on positiivisia vaikutuksia ilmanlaatuun ja terveyteen erityisesti satamakaupungeissa ja suurten lentoasemien läheisyydessä.

Teknologianeutraalius on tärkeä tavoite, kun infrastruktuurin kehittämisen kautta tehtävät valinnat voivat johtaa polkuriippuvuuteen ja lukkiintumiseen, joka määrittää ja rajoittaa energia- ja liikennejärjestelmien kehitystä tulevaisuudessa. Tämän tavoitteen on oltava lähtökohtana samalla kun eri vaihtoehtojen ympäristö-, kustannus- ja muita yhteiskunnallisia vaikutuksia arvioidaan jatkokäsittelyssä. Teknologianeutraalisuutta tulee kunnioittaa myös jakeluinfrastruktuurin teknisten yksityiskohtien ja asiakasrajapinnan palvelumenetelmien sääntelyssä. Esimerkiksi korttimaksupäätteen edellyttäminen voimanlähteiden jakelupisteessä voi luoda ylimääräisiä kustannuksia, kun maksujärjestelmissä kehittyy vaihtoehtoisia tapoja.

Valiokunta pitää tärkeänä ehdotuksen infrastruktuuria ja palveluja koskevien tietojen saatavuuden parantamista. Selkeää ja yhdenmukaista tietoa vaihtoehtoisten polttoaineiden käytettävyydestä sekä ajoneuvojen ja infrastruktuurin yhteensopivuudesta tulee olla helposti saatavilla. Myös lataus- ja tankkausinfrastruktuurin saavutettavuudesta ja hinnoista tulee olla ajantasaista, vertailukelpoista ja helposti ymmärrettävää tietoa. Näidenkin tietojen keräämiseen ja ylläpitoon liittyvä hallinnollinen taakka tulee pystyä pitämään mahdollisimman kevyenä esimerkiksi digitaalisia välineitä hyödyntäen.

Valiokunnan lausunto YmVL 25/2021 vp

Valtioneuvoston tavoin valiokunta korostaa komission useiden samansuuntaisten ehdotusten yhteisvaikutusten tunnistamisen tärkeyttä, jotta 55-valmiuspaketin päästövähennyksiä koskevan tavoitetasen saavuttaminen voidaan varmistaa ja mahdollisuuksien mukaan myös ylittää. Valiokunta korostaa vielä erityisesti viitaten Glasgow'n ilmastokokouksen loppuasiakirjaan, että kun kaikki maat ovat nyt sitoutuneet tarkastelemaan vuosittain kansallisia panoksiaan (NDC) 1,5 °C:een tavoitteen valossa, tulee myös EU:n pyrkiä ilmastotoimien kokonaisuuden osalta Pariisin sopimuksen ja eurooppalaisen ilmastolain mukaiseen yhteiseen vähintään 55 %:n päästövähennystavoitteeseen eli pyrkiä se myös aktiivisesti ylittämään.

Valiokunta pitää tärkeänä ilmastotoimien kokonaistarkastelua siten, että tavoite saavutetaan sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävästi tavalla, joka on myös kustannustehokas ja ottaa huomioon luontokadon ehkäisemiseen, digitalisaatioon ja siirtymän oikeudenmukaisuuteen liittyvät näkökohdat. Valiokunta korostaa myös, että 55-valmiuspaketin taloudellisten yhteisvaikutusten arviointi on haastavaa ja siihen tulee jatkossa vielä panostaa sääntelytavan kustannustehokkuuden varmistamiseksi. Komissio ei ole arvioinut vaikutuksia riittävästi jäsenvaltioitasolla, eikä arvioissa ole aina otettu huomioon muuttuneita olosuhteita, kuten päästöoikeuden kohonnutta hintaa. Kokonaiskuvan muodostamisen kautta tulee välttää toimialaan kohdistuvien taloudellisten vaikutusten hallitsematon kumuloituminen, koska kustannusvaikutus Suomelle on pohjoisen sijainnin, pitkien välimatkojen ja harvan asutuksen vuoksi väistämättä raskaampi kuin muulle muulle jäsenmaalle.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Ympäristövaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Valiokunnan lausunto YmVL 25/2021 vp

Helsingissä 17.11.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Juha Sipilä kesk

jäsen Petri Huru ps

jäsen Mai Kivelä vas

jäsen Hanna Kosonen kesk

jäsen Johan Kvarnström sd

jäsen Niina Malm sd

jäsen Kai Mykkänen kok

jäsen Mikko Ollikainen r

jäsen Mauri Peltokangas ps

jäsen Jenni Pitko vihr

jäsen Saara-Sofia Sirén kok

jäsen Katja Taimela sd

jäsen Mari-Leena Talvitie kok

jäsen Ari Torniainen kesk

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos

Valiokunnan lausunto YmVL 25/2021 vp Eriävä mielipide

Eriävä mielipide

Perustelut

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.

Samaten esitys on sekä osa EU:n 55-ilmastopakettia että Pariisin ilmastosopimusta, jossa Suomi on osana Euroopan unionia sitoutunut Pariisin ilmastosopimukseen. Tällaiset hallituksen tavoitteet edellyttävät 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 %:n ilmastotavoite, joka voidaan myös ylittää.

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

Toisaalta näemme, että sekä sähkölataus- että vetytankkausinfrastruktuurin velvoittava rakentaminen on todennäköisesti tarpeellista. Niin ikään voidaan pitää epäselvänä, kumpi käyttövoimateknologioista selviää kilpailussa voittajana, sillä vedyllä ei ole kysyntää tällä hetkellä juuri ollenkaan ja investoinnit jouduttaisiin toteuttamaan nollatasosta ilman markkinaehtoisien kysynnän tukea. Perussuomalaisten mielestä tällaisen verkoston rakentaminen tulisi hyvin kalliiksi. Muutoinkin on hyvä pitää mielessä, että ns. Vihreä siirtymä tulee muutenkin maksamaan paljon, joten on perusteltua kysyä: Onko tämä välttämätöntä, vai olisiko perusteltua vaatia suurempaa kansallista liikkumavaraa?

Lopuksi valiokuntaryhmämme haluaa kiinnittää huomiota myös siihen, että 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. Olisikin tärkeää, että biokaasu lisättäisiin esitykseen. Joka tapauksessa näemme kuitenkin nyt tehdyn esityksen liian kalliina ja kunnianhimoisena, minkä johdosta se tulisi hylätä.

Valiokunnan lausunto YmVL 25/2021 vp
Eriävä mielipide

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että suuri valiokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 17.11.2021

Mauri Peltokangas ps

Petri Huru ps