14.2.2018

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Viite: valiokunnan kirjallinen kuuleminen 16.2.2018

Asia: U 70/2017 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan pyydettyä kirjallista asiantuntijalausuntoa otsikossa mainitusta hallituksen esityksestä Neste Oyj esittää seuraavaa.

Ehdotuksessa uudistettaisiin vuodelta 2009 peräisin olevaa direktiiviä, jonka toimivuus on komission mukaan ollut heikko. Suomessa direktiiviä on kuitenkin hyödynnetty merkittävissä hankinnoissa ja verotuksen perusteena.

Ehdotus laajentaisi direktiivin soveltamisalaa erilaisiin kuljetuspalveluihin, lukitsisi sallitut käyttövoimavaihtoehdot ja poistaisi arvottamismenettelyn, joka on osoittautunut kilpailutuksissa käyttökelpoiseksi.

Neste on vahvasti sitoutunut liikenteen puhtaisiin ratkaisuihin. Liikenteessä päästöjen vähentäminen ja kustannustehokkuus toteutuvat samanaikaisesti uusiutuvien polttoaineiden käyttöä lisäämällä.

Uusiutuvat polttoaineet

Uusiutuvat polttoaineet käyttövoimana on ehdotuksessa käytännössä rajattu kokonaan ulos sallituista käyttövoimista, ainoana poikkeuksena biokaasu raskaissa ajoneuvoissa. Tämä valinta ei ole teknologisesti eikä kaupallisesti neutraali eikä kustannustehokas lähipäästöjen ja ilmastopäästöjen vähentämisen kannalta.

Direktiiviehdotus sulkee täysin "puhtaan ja energiatehokkaan" ulkopuolelle ne polttoaineet, joiden kehittämiseen ja tuotantoon edistyksellinen suomalainen polttoaineala on satsannut jo merkittävästi (Nesteen ja UPM:n uusiutuvat dieselpolttoaineet sekä St1:n ED95-etanoli).

Kaikki uusiutuvaa polttoainetta tai energiaa käyttävät autot on katsottava tasa-arvoisesti nollapäästöisiksi autojen ja liikennesektorin CO_2-päästöjen suhteen niin kuin polttoaineita säätelevät direktiivit jo määrittelevät.

Ajoneuvojen arvottaminen päästöjen mukaan palautettava direktiivin keinovalikoimaan

Nykyisessä direktiivissä ja suomalaisessa laissa on mahdollisuus asettaa ajoneuvoja paremmuusjärjestykseen arvottamalla päästöjen ulkoiskustannuksia euromääräisesti. Uudesta direktiiviehdotuksesta on tämä menettely ehdotettu kokonaan poistettavaksi.

Neste Corporation | Postal Address: POB 95, FI-00095 NESTE, FINLAND | Visiting Address: Keilaranta 21, Espoo | Telephone/Fax: +358 10 45811 | Business ID: FI1852302-9 | Domicile: Espoo
Group functions
www.neste.com

Arvottamismenetelmä on toiminut Suomessa hyvin. Sen perusteella on kilpailutettu julkista liikennettä ainakin pääkaupunkiseudulla (esim. HSL) johtaen puhtaimman mahdollisen diesellinja-autotekniikan käyttöön sekä pakokaasunpuhdistusjärjestelmien asentamiseen vanhempiin autoihin. Arvottamismenettely on jo antanut tasapuoliset mahdollisuudet kaikille vähäpäästöisille autotekniikoille ja energioille, joita uusien dieselien lisäksi ovat myös kaasut, etanoli ja sähkö.

Lisäksi on huomattava, että Suomen polttoaineverotuksessa vähäpäästöistä dieselpolttoainetta kannustava energiaveron laatuporrastus pohjautuu tähän arvottamismenetelmään. Tämän laatukannusteen seurauksena Suomessa kulutettu dieselpolttoaine on nykyisin kenties maailman puhtainta.

Mielestämme arvottamismenetelmä tulee säilyttää myös tulevassa direktiivissä, vähintään vaihtoehtona muille kriteereille. Se tarjoaa ainoan teknologianeutraalin menetelmän asettaa ajoneuvoja ja käyttöenergioita järjestykseen päästöjen kannalta.

Vaikutukset hankinnan kustannuksiin ja mahdollisuus kansalliseen joustoon

Direktiivin perusteluissa on arvioitu julkisen hankinnan kustannusten lisääntyvän uusien vaatimusten myötä. Samalla direktiivin soveltamisalaa ehdotetaan selkeästi laajennettavaksi. Tätä asiaa voisi olla syytä arvioida tarkemmin kytkien mukaan hankinta-alan asiantuntemusta ja ottaen huomioon Suomen olosuhteet. Miten direktiivin ehdottamat tiukat vaatimukset sähköön ja kaasuihin rajatuista käyttövoimista heijastuvat esim. harvaan asuttujen alueiden kuljetuspalveluihin? Sähkö ei ainakaan toistaiseksi ole varteenotettava käyttövoima pitemmille ajomatkoille ja kuorma-autoihin. Kaasumaisten polttoaineiden jakelulogistiikan laajentaminen sekä direktiiviehdotuksen vaatima autokannan uusimistahti tulisivat erittäin kalliiksi.

Vaatimukset nollapäästöisyyteen eivät ole perusteltuja saati kustannustehokkaita harvaan asutussa maassa, jossa lyhytaikaiset lähipäästöongelmat keskittyvät muutamiin taajamiin. Lähipäästöongelmat ratkeavat korvaamalla vanhat autot uusilla, jotka voivat olla mitä tahansa uutta autotekniikkaa mukaan lukien diesel, bensiini, kaasut, etanoli ja sähkö. Tämä tapahtuu suurelta osin luonnostaan vuoteen 2025 mennessä.

Soveltamisalan laajentamisen lisäksi direktiiviehdotus antaa kansallisesti prosenttimääräiset tavoitteet eri ajoneuvotyypeille. Miten tällainen toimeenpannaan tilanteessa, jossa hankintoja tehdään julkishallinnon eri tasoilla? Myöskään mahdollisuuksista kansalliseen joustoon ei ehdotuksessa ole kirjauksia.

Kunnioittavasti,

Seppo Loikkanen
yhteiskuntasuhdepäällikkö