19.10.2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: U 59/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1999 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä, sekä neuvoston direktiivin (EU) 2015/652 kumoamisesta

Kiitämme mahdollisuudesta tulla kuulluksi tässä asiassa. Keskitymme lausunnossamme tieliikennettä koskeviin kysymyksiin.

Nyt käsiteltävänä oleva asia on osa EU:n niin kutusutta 55-valmiuspakettia. Tähän pakettiin liittyy myös keskeisenä osana autokannan päästösääntelyä, biopolttoaineiden laadun ja jakeluvelvoitteen sääntelyä, polttoaineverotusta, julkisten hankintojen ja investointien velvoittavaa ohjauksen sääntely sekä taakanjakosektorin päästövelvoitteet. Tämän lisäksi on selvityksessä joukko kansallisia toimenpiteitä, kuten päästökauppa, liikenneinvestoinnit ja liikenteen verotus.

Tämä kokonaisuus on erittäin suuri ja siinä pöydällä olevilla asioilla on niin paljon ristikkäisiä vaikutuksia, että yhtä asiakokonaisuutta ei voi arvioida erillisenä asiana. Poliittisen päätöksenteon tukena on oltava riittävät vaikutustenarvioinnit, joissa asiaa arvioidaan kanasantalouksien, kotitalouksien ja yritysten näkökulmasta. Nyt näitä arvioita ei ole. Ilman kokonaiskuvaa päätöksenteko asiassa on suurelta osin arvauksiin eikä tietoon perustuvaa.

Komissio on esittänyt, että uusiutuvan energian direktiiviä eli RED II-direktiiviä muutettaisiin. Muutoksilla olisi merkittävää vaikutusta uusiutuvien polttoaineiden tuotantoon ja jakeluun. Suomessa on yksi EU:n vanhimmista autokannoista. Kansainvälisissä tutkimuksissa on osoitettu, että vanhan autokannan järkevä loppuun käyttäminen on myös ympäristön kannalta perusteltu toimenpide. Tämä edellyttää kuitenkin sitä, että näihin autoihin sopivaa polttoainetta on saatavilla. Suomessa on merkittävää biopolttoaineiden valmistusta, johon on tehty suuria investointeja. Näiden investointien takaisinmaksuaika ei voi olla riippuvainen poliittisen päätöksenteon lyhytjänteisyydestä. Sääntelyn tulee olla sellaista, että tuotekehitykseen ja investointeihin halutaan panostaa ilman poliittista riskiä.

Esityksessä mainittavassa kaksisuuntaisessa latauksessa pelkkä mahdollisuus ei riitä. Sen kannattavuuden ratkaisee loppujen lopuksi se, onko sähkömarkkina toimiva ja varmuus siitä, mikä vaikutus kaksisuuntaisella latauksella on esimerkiksi akkujen elinkaareen.

Suomen kaltaiselle maalle on tärkeää varmistaa teknologianeutraalius ja kilpailu eri käyttövoimien välillä. Tämä edellyttää riittävän pitkäjänteistä sääntelyä ja sen varmistamista, ettei valita teknologiaa tai tuotetta, jonka kysyntä voi ylittää sen tarjonnan. Markkinan sääntelyn tavoitteena

Autoliitto ry
Hämeentie 105 A
PL 35
00551 Helsinki

Automobile and
Touring Club of Finland
Hämeentie 105 A, P.O.Box 35
FIN-00551 Helsinki Finland

puh. /tel. +358 9 7258 4400
fax +358 9 7258 4460
e-mail: autoliitto@autoliitto.fi
www.autoliitto.fi

trade reg. no FI02010093
reg.ass.no 108558
domicile Helsinki

tulee olla aina markkinaehtoiseen kilpalutilanteeseen tähtäävää. Komission esitys ei nyt ole sellainen, joten sitä ei pidä tässä muodossa edistää.

Arvioitaessa eri jäsenmaiden päästötavoitteita ja päästöjen vähennyskeinoja tulee huomioida myös se, missä olosuhteissa kussakin jäsenmaassa liikutaan. Harvaan asutussa maassa, kuten Suomessa, henkilöautolle vaihtoehtoisten liikkumismuotojen järjestäminen on usein mahdotonta tai ainakin merkittävästi kalliimpaa kuin muissa jäsenmaissa. Nämä olosuhteet ja kustannukset tulisi huomioida BKT:n rinnalla EU:n päätöksenteossa. Tämän asian edistäminen tulisi olla Suomen kärkihanke EU:n edunvalvonnassa.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry