Valiokunnan lausunto LiVL 5/2018 vp– U 70/2017 vp

Liikenne- ja viestintävaliokunta

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

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta (U 70/2017 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava suurelle valiokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:
- liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- hankejohtaja Reijo Mäkinen, Helsingin seudun liikenne
- johtava asiantuntija Heikki Karsimus, Teknologiateollisuus ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:
- Neste Oyj
- Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
- Autoliitto ry
- Linja-autoliitto
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Direktiiviehdotuksen yleisenä tavoitteena on lisätä puhtaiden eli vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen markkinaosuutta julkisissa hankinnoissa ja siten vähentää liikenteen kokonaispäästöjä ja parantaa kilpailukykyä ja kasvua liikenteen alalla. Julkiset hankinnat ovat olennaisia kysyntää edistäviä toimenpiteitä. Tämä koskee myös raskaita hyötyajoneuvoja, joille ei vielä ole olemassa EU-tasolla asetettuja, autovalmistajia koskevia lakisääteisiä vaatimuksia (CO_2-raja-ar-

voja). Direktiiviä tarkistamalla huolehditaan siitä, että direktiivi kattaa kaikki merkitykselliset hankintakäytännöt, että siinä annetaan selkeitä ja pitkälle ajalle ulottuvia signaaleja markkinoille ja että sen säännökset ovat entistä yksinkertaisempia ja tehokkaita.

Tarkistuksella laajennetaan direktiivin soveltamisalaa. Direktiiviehdotuksessa määritellään ajoneuvojen yhdistettyjen hiilidioksidi- ja ilmansaastepäästöjen pohjalta ns. ”puhdas ajoneuvo”. Raskaan kaluston osalta (M3, N2, N3 ajoneuvot) ajoneuvo katsotaan puhtaaksi, jos ne voivat liikenteessä hyödyntää joko sähköä, vetyä tai maa- tai biokaasua (nesteytettynä tai paineistettuna). Direktiiviehdotuksessa vahvistetaan jäsenvaltiokohtaiset vähimmäishankintatavoitteet, jotka perustuvat direktiivissä annettuun määritelmään ja raskaiden hyötyajoneuvojen tapauksessa vaihtoehtoisiin polttoaineisiin, kunnes delegoitu säädös on hyväksytty. Suomen tavoitteeksi ehdotetaan 35 % vuonna 2025 ja vuonna 2030.

Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että EU:n tasolla hyväksytään tehokkaita toimia liikennesektorin päästöjen vähentämiseksi. Valtioneuvosto pitää hyvänä, että nolla- ja vähäpäästöisille autoille on direktiiviehdotuksessa määritelty selkeät raja-arvot ja että niiden osuuksille kaikista hankinnoista on asetettu minimitavoitteet. Ottaen huomioon Suomen tulevan taakanjakotavoitteen vuodelle 2030, valtioneuvosto katsoo, että nolla- ja vähäpäästöisten autojen 35 % osuus kaikista julkisista hankinnoista vuosina 2025 ja 2030 on oikeansuuntainen.

Valtioneuvosto kiinnittää huomiota nolla- ja vähäpäästöisten henkilö- ja pakettiautojen määritelmään. ”Puhtaan ajoneuvon” määrittely puhtaasti ”tank to wheels” –päästön (eli ns. pakoputkenpää –päästön) kautta rajaa esimerkiksi biokaasulla ja muilla kestävästi tuotetuilla biopolttoaineilla toimivat henkilö- ja pakettiautot kokonaan pois ”puhtaiden” ajoneuvojen piiristä. Valtioneuvosto katsoo, että tämä on ristiriidassa paitsi Suomen kansallisten, myös komission omien tavoitteiden kanssa, joiden mukaan biokaasun ja muiden biopolttoaineiden käyttöä liikenteessä tulisi lisätä. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan direktiiviehdotuksen jatkovalmistelussa tulisi pyrkiä siihen, että biokaasun ja erilaisilla korkeaseosbiopolttoaineilla toimivat autot huomioitaisiin puhtaiden ajoneuvojen määritelmässä.

Valtioneuvosto katsoo, että edistyneiden biopolttoaineiden huomioiminen direktiiviehdotuksessa olisi tärkeää erityisesti raskaan kaluston kohdalla. Raskaissa ajoneuvoissa edistyneillä biopolttoaineilla, kuten esimerkiksi uusiutuvalla dieselillä, voidaan päästä merkittäviin päästövähennyksiin. Valtioneuvosto pitääkin tärkeänä, että jatkovalmistelussa löydetään keinot edistyneiden biopolttoaineiden laajemmalle huomioimiselle raskaan kaluston puhtaiden ajoneuvojen määritelmässä.

Valtioneuvosto katsoo, että direktiivin soveltamisalan laajentaminen esitetyllä tavalla on tarkoituksenmukaista, jotta soveltamisala kattaisi kaikki merkitykselliset hankintakäytännöt. Suomen kansallisessa laissa (joukkoliikennelain mukaiset) julkiset palveluhankinnat oli sisällytetty lain soveltamisalaan jo lain tullessa voimaan vuonna 2011.

Valtioneuvosto katsoo, että rahallisen arvon määrittämismenetelmän (artiklan 6) poistaminen on tarkoituksenmukaista, kun haetaan entistä yksinkertaisempaa tapaa vaikuttaa julkisiin hankintoi-

hin. Rahallisen arvon määrittämismenetelmää ei Suomessa ole tiettävästi käytetty muutamaa poikkeustapausta lukuun ottamatta. Valtioneuvosto katsoo kuitenkin, että kustannustehokkuus (tietyllä maksuajalla) tulee säilyttää keskeisenä kriteerinä hankinnoista päätettäessä. Valtioneuvosto katsoo, että eri käyttövoimavaihtoehtojen sisällyttäminen ”puhtaan ajoneuvon” määritelmään on keskeistä juuri kustannustehokkuuden näkökulmasta.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Valiokunta pitää valtioneuvoston kantaa hyvin perusteltuna ja tarkoituksenmukaisena.

Direktiiviehdotuksen ”puhtaan ajoneuvon” määrittely on ongelmallinen. Valiokunta tiedostaa, että määrittelyllä pyritään kehittämään ajoneuvoteollisuutta ympäristöystävällisempään suuntaan. Määrittely ei kuitenkaan ota huomioon päästövähennystavoitteita kokonaisvaltaisesti, ja valiokunta pitääkin tarpeellisena, että biokaasulla ja muilla kestävästi tuotetuilla biopolttoaineilla toimivat henkilö- ja pakettiautot otetaan huomioon päästövähennystavoitteisiin pyrittäessä. Valiokunta pitää valtioneuvoston kantaa, että biokaasulla ja erilaisilla korkeaseosbiopolttoaineilla toimivat autot huomioitaisiin puhtaiden ajoneuvojen määritelmässä, hyvin perusteltuna ja kannatettavana.

Valiokunnan mielestä myös valtioneuvoston kanta raskaan kaluston osalta on kannatettava.

Valiokunta korostaa, että päästövähennystavoitteet ovat Suomelle myös mahdollisuus sekä biopolttoaineiden tuottamisen kautta että akkuteollisuuden ja erityisesti akkuteollisuuden raaka-aineiden osalta.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan.

Helsingissä 2.3.2018

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Ari Jalonen sin
varapuheenjohtaja Mirja Vehkaperä kesk
jäsen Jyrki Kasvi vihr
jäsen Susanna Koski kok
jäsen Suna Kymäläinen sd
jäsen Mats Löfström r
jäsen Eeva-Maria Maijala kesk
jäsen Jari Myllykoski vas

Valiokunnan lausunto LiVL 5/2018 vp

jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Markku Pakkanen kesk
jäsen Satu Taavitsainen sd
jäsen Katja Taimela sd
jäsen Ari Torniainen kesk
jäsen Sofia Vikman kok

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker