Valiokunnan lausunto YmVL 10/2017 vp– HE 25/2017 vp

Ympäristövaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta (HE 25/2017 vp): Asia on saapunut ympäristövaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:
- ylitarkastaja Eleonoora Eilittä, liikenne- ja viestintäministeriö
- tutkimusprofessori Nils-Olof Nylund, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
- kehitysjohtaja Markku Peräniitty, Parkkisähkö Oy
- teknologiajohtaja Matti Rae, Teknologiateollisuus ry
- varatoimitusjohtaja Pekka Huttula, Öljy- ja biopolttoaineala ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:
- ympäristöministeriö
- Suomen Kuntaliitto
- Liikennevirta Oy
- Suomen Biokaasuyhdistys ry
- Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Hallituksen esityksessä ehdotetaan säädettäväksi kokonaan uusi laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta. Lailla saatetaan voimaan jakeluinfradirektiivin edellyttämät säännökset yhtenäisistä teknisistä eritelmistä, kuluttajille annettavista tiedoista, hintojen vertailua koskevista vaatimuksista sekä julkisten latauspisteiden maantieteellistä sijaintia koskevan tiedon saatavuudesta. Uusi laki koskee direktiivin mukaisesti ainoastaan julkisia lataus- ja tankkauspisteitä.

Valmis
5.0

Valiokunnan lausunto YmVL 10/2017 vp

Valiokunta pitää lakiehdotusta kannatettavana ja asianmukaisena esitetyssä muodossaan korostaen seuraavia näkökohtia.

Valiokunta toteaa, että energia- ja ilmastostrategian mukaan liikenteen päästöt kokonaisuutena on tarkoitus puolittaa vuoteen 2030 verrattuna vuoden 2005 tasoon. Suurin osa tavoitteista kohdistuu tieliikenteeseen, joka aiheuttaa noin 90 % kotimaan liikenteen päästöistä. Biopolttoaineiden fyysisen osuuden kasvattaminen kaikesta tieliikenteeseen myydystä polttoaineesta 30 %:iin on merkittävä tavoite, jolla toteutetaan samalla huomattava osa taakanjakosektorin päästövähennystavoitteesta. Valiokunta korostaa, että kaikkien vaihtoehtoisten vähäpäästöisten polttoaineiden ja käyttövoimien edistämisen ohella tärkeää on parantaa autojen energiatehokkuutta sekä koko liikennejärjestelmän energiatehokkuutta.

Energia- ja ilmastostrategian lähtökohta on, että nykyisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla tai nykyistä vähäpäästöisemmillä polttoaineilla tai käyttövoimilla on nopein keino liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Valiokunta toteaa, että kaikki keinot ovat välttämättömiä tavoiteltujen päästövähennysten saavuttamiseksi. Jos liikenteen päästövähennystavoitteet pyrittäisiin saavuttamaan yksinomaan liikenteen sähköistämisellä, sähköautoja tulisi olla jopa 2,3 miljoonaa. Energia- ja ilmastostrategian tavoitteena on, että sähköautoja (täyssähköautot, vetyautot ja ladattavat hybridit) olisi vuoteen 2030 mennessä 250 000 ja kaasukäyttöisiä autoja 50 000. Strategiassa tehdyn linjauksen mukaisesti uusien polttoaineiden (kuten kaasu ja vety) jakeluasemaverkosto sekä sähköautojen latauspisteverkko rakennetaan pääsääntöisesti markkinaehtoisesti. Lisäksi arvioidaan kustannustehokkaita keinoja edistää sähköautojen latausverkon ja kaasuautojen tankkausverkon laajentamista.

Valiokunta toteaa, että useiden arvioiden mukaan sähköautojen läpimurto markkinoille voi tapahtua Euroopan laajuisesti hyvinkin nopeasti, jopa seuraavan kymmenen vuoden aikana. Vastaavasti myös muiden vaihtoehtoisten käyttövoimien autojen osuus voi kasvaa ennakoitua huomattavasti nopeammin. Valiokunta korostaa, että odotettavissa olevan nopean rakennemuutoksen vuoksi tulisi vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttömahdollisuuksien edistämiseen varautua myös Suomessa esitettyä nopeammin. Valiokunta katsoo, että erityisesti infrastruktuurin rakentamiseen tulee panostaa riittävästi vaihtoehtoisia polttoaineita ja käyttövoimia käyttävien autojen läpimurron nopeuttamiseksi ja rakennemuutoksen aikaansaamiseksi.

Teknologianeutraalius on tärkeä lähtökohta sääntelyn peruslähtökohdissa nykyisten ja uusien teknologioiden ja palveluiden kehittämiseksi siten, että sääntely ei lukitse kehitystä tiettyihin yksittäisiin ratkaisuihin. Valiokunta katsoo, että tämä vaatimus toteutuu laissa, sillä kaikkia vaihtoehtoisia polttoaineita koskevat vaatimukset ovat samat. Laissa asetetaan minimivaatimukset ja esimerkiksi eurooppalainen yhteinen pistokestandardi, joka takaa helppokäyttöisyyden ja Euroopan laajuisen yhtenäisyyden latauspisteille. Samanaikaisesti lakiehdotuksen 4 §:n 4 momentin mukaan sähköautojen latauksessa tulee mahdollisuuksien mukaan käyttää älykkäitä latausjärjestelmiä. Kuluttajan kannalta älykkäillä järjestelmillä edistetään palvelun joustavuutta ja dynaamista hinnoittelua. Sähköverkon kannalta olennaista on tarve kysyntäjouston huomioon ottamiseen myös julkisessa lataamisessa, vaikka suurin osa kysyntäjoustoista tapahtuukin yksityisen latauksen piirissä.

Valiokunnan lausunto YmVL 10/2017 vp

Valiokunta pitää hyvänä, että työ- ja elinkeinoministeriön investointituella edistetään sähköautojen lataus- ja kaasuautojen tankkausverkon laajentamista. Tuen vaikuttavuutta tulisi pyrkiä arvioimaan hyvin nopeasti sen käyttöönoton jälkeen, jotta on mahdollista harkita, tarvitaanko muiden kustannustehokkaiden keinojen käyttöönottoa nopealla aikataululla lataus- ja tankkausverkon laajentamiseksi. Työ- ja elinkeinoministeriö on tammikuussa 2017 myöntänyt 4,8 miljoonaa euroa hankkeelle, jonka tavoitteena on rakentaa vähintään 800 julkista latausjärjestelmää, joista vähintään 200 on pikalatausjärjestelmiä.

Biokaasun liikennekäytön edistäminen edellyttää sen tuotannon lisäämistä ja tankkausasemaverkoston laajentamista. Työ- ja elinkeinoministeriön energiakärkihankerahoituksella tukemissa hankkeissa uutta teknologiaa edustavat biokaasun nesteytys, metaanin valmistus hiilidioksidista sekä biokaasu- ja biodieseltuotannon yhdistäminen. Nesteytettyä biokaasua voidaan käyttää myös raskaassa maantieliikenteessä ja kuljettaa kustannustehokkaasti muihin tankkauspisteisiin. Biokaasulaitoksiin liittyvät innovaatiot ja uuden teknologian ratkaisut parantavat hankkeiden kannattavuutta tulevaisuudessa. Monet näistä ratkaisuista edistävät samanaikaisesti kiertotaloutta.

Sähköautojen määrän lisääntymisen haasteena on ajoneuvojen korkean hankintahinnan ja lyhyehkön toimintasäteen lisäksi puutteellinen latausinfrastruktuuri. Sähköautojen vähäisen määrän takia latausjärjestelmien käyttöasteet ovat alhaisia, minkä seurauksena yrityksillä ei ole riittäviä kannustimia investoida kattavaan latausverkostoon. Valiokunta korostaa, että latausinfran rakentamisen edistäminen on markkinaehtoisesta lähtökohdasta huolimatta tarkoituksenmukaista kehityksen vauhdittamiseksi. Tärkeää on myös, että valtio huolehtii myös siitä, että uusien teknologioiden osuus autokannasta nousee markkinoiden toimivuuden kannalta riittävälle tasolle tarpeeksi nopeasti. Latausinfran rakentamisen ja uuden teknologian autojen osuuden tulisi kehittyä vähintäänkin samanaikaisesti ja mieluummin etupainotteisesti infrastruktuurin rakentamisen osalta. Riittävän kattava latausverkosto parantaa sähköautoilun edellytyksiä ja edistää niiden osuuden kasvua, jolloin käyttöasteet nousevat ja tulevaisuudessa infrastruktuuri voidaan rakentaa pääsääntöisesti markkinaehtoisesti.

Valiokunta korostaa, että latausinfran rakentaminen on toteutettava sellaisella tavalla, joka ei rajaa vaihtoehtoisten, päästöjä vähentävien teknologioiden kehitysmahdollisuuksia. Julkisten lataus- ja tankkauspisteiden tulee olla avoimia kaikille ja helppokäyttöisiä kuluttajan näkökulmasta. Myös kokonaisverkon sijaintitietojen tulee olla helposti löydettävissä, jotta kuluttajan on helppo ennalta suunnitella kulkureittinsä laajallakin alueella.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden julkisten lataus- ja tankkauspisteiden etupainotteinen kehittäminen on tärkeää myös kotimarkkinakysynnän ja siten kotimaisen liiketoiminnan edistämisen kannalta. Suomessa on korkeatasoista osaamista älykkäistä ratkaisuista, ja kotimarkkinakysynnän lisääminen voi edistää myös suomalaisen cleantech-sektorin kasvua ja vientimahdollisuuksia.

Käyttövoimaratkaisujen edistäminen teknologianeutraalisti edellyttää valiokunnan mielestä myös lainsäädännön ja tukien kokonaistarkastelua. Biopolttoaineiden lainsäädäntöön sisältyvä jakeluvelvoite pakottavana lainsäädäntönä merkitsee tehokasta tukea biopolttoaineille, ja esimerkiksi sähkö- ja kaasuautojen asemaa tulisi arvioida myös suhteessa siihen. Energia- ja ilmastostrategiassa esitetään, että vähäpäästöisten autojen yleistymistä tulisi mahdollisesti edistää uu-

della, määräaikaisella riskituella, jonka vuotuinen määrä olisi lähivuosina 25 miljoonaa euroa. Valiokunta tukee tällaisen alkusysäyksen käyttöönottoa puhtaan liikenteen markkinaläpimurron edistämiseksi.

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen yhdistettynä julkisen liikenteen kehittämiseen lisää liikennejärjestelmän tehokkuutta. Rakenteellisiin keinoihin on myös energia- ja ilmastostrategiassa kiinnitetty huomiota, mutta tätä kautta tapahtuva kehitys on hidasta. Maankäytön suunnittelu on myös pääasiassa kuntien tehtävä. Onkin tärkeää, että myös kunnat jatkavat pitkäjänteistä työtä maankäytön ja julkisen liikenteen yhteensovittamiseksi ja kulkutapakehitykseen vaikuttamiseksi niin yhdyskuntarakenteen kuin liikennejärjestelmänkin tehokkuuden parantamiseksi.

Valiokunta kiinnittää liikenne- ja viestintävaliokunnan huomiota myös siihen, että rakennusten energiatehokkuutta koskeva direktiivi on parhaillaan uudistettavana. Direktiiviin ehdotetaan lisättäväksi velvoitteet rakennusten varustamiseksi sähköisten ajoneuvojen latauspisteisiin liittyvällä infrastruktuurilla. Ehdotuksen mukaan kaikissa uusissa muissa kuin asuinrakennuksissa ja kaikissa laajamittaisten korjausten kohteena olevissa muissa kuin asuinrakennuksissa, joissa on enemmän kuin kymmenen pysäköintipaikkaa, vähintään joka kymmenes pysäköintipaikka on varustettava latauspisteellä, joka kykenee toimimaan hintasignaalin mukaan. Lisäksi on uusissa asuinrakennuksissa ja laajamittaisten korjausten kohteena olevissa asuinrakennuksissa, joissa on enemmän kuin kymmenen pysäköintipaikkaa, valmisteltava kaapelointi niin, että jokaiselle pysäköintipaikalle voidaan asentaa latauspiste sähköisiä ajoneuvoja varten.

Direktiiviehdotuksen mukaan jäsenvaltiot voivat päättää vapauttaa vaatimuksesta rakennukset, jotka ovat pk-yritysten omistuksessa ja hallinnassa, sekä julkiset rakennukset, jotka kuuluvat vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun direktiivin soveltamisalaan.

Kansallisten, sähköisten latauspisteiden asentamista uudisrakentamisen tai laajamittaisten korjausten yhteydessä koskevien täytäntöönpanosäädösten tulisi ehdotuksen mukaan olla voimassa mahdollisesti jo vuonna 2019 tai 2020. Jäsenvaltioiden olisi lisäksi varmistettava, että uusissa asuinrakennuksissa ja laajamittaisten korjausten kohteena olevissa asuinrakennuksissa, joissa on enemmän kuin kymmenen pysäköintipaikkaa, valmistellaan kaapelointi niin, että kullekin pysäköintipaikalle voidaan asentaa latauspiste sähköisiä ajoneuvoja varten.

Valiokunta toteaa lopuksi, että Pariisin ilmastosopimukseen perustuva päästövähennystarve on erityisesti taakanjakosektorin osalta niin huomattava, että kaikki mahdolliset keinot päästöjen vähentämiseksi on otettava käyttöön. Kokonaisuuden osalta huomioon on otettava myös keinojen käytön välilliset vaikutukset, esimerkiksi se, miten sähköautoliikenteen sähkö tai mistä raaka-aineista biopolttoaineita tuotetaan. Liikenne palveluna -toimintatavan edistämisellä on mahdollista merkittävästi parantaa liikennejärjestelmän energiatehokkuutta. Uusien palvelumallien syntymistä tulisi edistää esimerkiksi yksityisen latauksen helpottamiseksi siten, että sähköauton hankkija voi halutessaan ostaa helposti palvelupakettina kaikki tarvittavat pistoke-, aurinkopaneeli- ja muut vastaavat asennukset sähköauton lataamiseksi kotona.

Valiokunnan lausunto YmVL 10/2017 vp

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Ympäristövaliokunta esittää,

että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 25.4.2017

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Satu Hassi vihr
varapuheenjohtaja Silvia Modig vas
jäsen Pauli Kiuru kok
jäsen Hanna Kosonen kesk
jäsen Rami Lehto ps
jäsen Eeva-Maria Maijala kesk
jäsen Sari Multala kok
jäsen Riitta Myller sd
jäsen Martti Mölsä ps
jäsen Saara-Sofia Sirén kok
jäsen Ari Torniainen kesk
jäsen Mirja Vehkaperä kesk

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos