



13.6.2022

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: U 59/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmää 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 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. Näitä arvioita ei edelleenkään ole. Ilman kokonaiskuvaa päätöksenteko asiassa on suurelta osin arvauksiin eikä tietoon perustuvaa. Itse tavoitteet edistää pääsyä kohti hiilineutraaliutta ja nyt uusimpana irtautuminen fossiilisten polttoaineiden tuonnista Venäjältä ovat kannatettavia. Tämä on kuitenkin jo nyt aiheuttanut ennennäkemätöntä kustannusten nousua, mitä ei voi jättää päätöksenteossa huomiotta.

Suomessa biopolttoaineiden osuus liikennepolttoaineissa on EU:n korkeimmalla tasolla ja sillä on polttoaineiden hintoja nostava vaikutus. Kun tämän lisäksi Suomessa polttoaineverotuksen taso on yksi korkeimmista EU:ssa, niin tässä energiakriisissä seurauksena on korkeimmat kuluttajahinnat koko unionin alueella. Olosuhteissa, jossa auton käyttö on osa välttämätöntä arjen hallintaa, tilanne ei ole hyväksyttävä.

Komission esittämällä uusiutuvan energian direktiivin muutoksilla olisi merkittävää vaikutusta uusiutuvien polttoaineiden tuotantoon ja jakeluun. Suomessa on yksi EU:n vanhimmista autokannoista, jonka järkevä käyttö loppuun on varmistettava. Tämä edellyttää sitä, että näihin autoihin sopivaa polttoainetta on saatavilla. Autoliitto kannattaa valtioneuvoston näkemystä siitä, että uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainepohja on pidettävä mahdollisimman laajana eikä sitä tule tarpeettomasti rajoittaa. Suomessa on merkittävää biopolttoaineiden valmistusta, johon on tehty suuria investointeja. Sääntelyn tulee olla sellaista, että tuotekehitykseen ja investointeihin halutaan panostaa ilman poliittista riskiä. Kuluttajahintojen takia on tärkeää, että biopolttoaineiden tuotantoa saadaan kasvatetuksi ja kilpailua lisätyksi.

Esityksessä mainittavassa älykkäässä 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. Autoliitto kannattaa valtioneuvoston näkemystä siinä, että jäsenvaltioille pitää jäädä latauksen toiminnallisuuden vaatimisen osalta harkintavaltaa.

Suomen kaltaiselle maalle on tärkeää varmistaa teknologianeutraalius ja kilpailu eri käyttövoimien välillä. Tämä edellyttää riittävän pitkäjänteistä sääntelyä ja sen varmistamista, ettei valita valittavien

tuotteiden ja teknologioiden kysyntä ja tarjonta ovat tasapainossa. Markkinan sääntelyn tavoitteena tulee olla aina markkinaehtoiseen kilpalutilanteeseen tähtäävää.

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.

Siirtymäkausi polttomoottoriautoista sähköautoihin on Suomessa pitkä vanhan autokannan takia. Meidän pitää huolehtia, että koko autokantaan on sen elinkaaren ajan kohtuuhintaista polttoainetta tarjolla. Tässä kehityksessä biopolttoaineiden laajalla ja kilpaillulla tuotannolla on iso merkitys. Kustannustekijöiden pitää olla yksi keskeinen kriteeri päätöksiä tehtäessä. Se, että vaikutusarviointeja ei ole tehty, on kestävätilanne erityisesti tieliikenteestä täysin riippuvaisen Suomen kannalta.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry