

Asia: VN/20800/2023

## **Luonnos hallituksen esitykseksi EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **1. Uudistettu laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta**

Vaihtoehtoisten polttoaineiden edistämiseksi on suuri tarve tilanteessa, missä fossiilisen polttoaineen käytön nopea vähentäminen on sekä ilmastopoliittisesti että geopolitiittisesti välttämätöntä.

Johdonmukainen sääntelykehikko on avainasemassa, jotta kasvihuonekaasujen vähennyspotentiaali voidaan täysimääräisesti hyödyntää eri sektoreilla. Tarvitsemme kaikki olemassa olevat keinot, jotta ilmastonmuutos saadaan pysäytettyä.

Erityisesti raskaalla liikenteellä on vielä rajoitetusti mahdollisuuksia valita vaihtoehtoisia käyttövoimia lähivuosina. Biokaasu ja uusiutuva diesel ovat todennäköisimmät käyttövoimavaihtoehdot, joilla raskaan liikenteen päästöjä vähennetään vielä tulevinakin vuosina.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri -asetuksen (AFIR) määritelmät tärkeitä myös muiden lainsäädäntöjen kannalta

On keskeistä, että AFIR sisältää laajasti kaikki uusiutuvat ja vaihtoehtoiset polttoaineet, ml. uusiutuva/parafiininen diesel (EN15940). Artiklan 2 määritelmät ja listaus vaihtoehtoisista polttoaineista säilyvät mukaan lukien -tyyppisenä eikä kaiken kattavana listauksena, jotta kaikki relevantit olemassa olevat ja myös tulevaisuuden uudet vaihtoehtoiset ja uusiutuvat polttoaineet ovat mukana uuden asetuksen soveltamisalassa. On ensiarvoisen tärkeää, että määritelmiä sovelletaan johdonmukaisesti koko EU:n lainsäädännössä, koska se kannustaa vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoon.

Bioenergia ry katsoo, että eri vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin toimenpiteiden ja niiden toteutumisen pitäisi ohjautua kaupallisen kysynnän perusteella huomioiden erilaisten päästövähennyskeinojen erityisesti infraan liittyvät kustannukset yhteiskunnalle ja yrityksille.

Tieliikenteen sähkölatausta koskevien vaatimusten osalta on myös hyvä huomioida, että Suomessa on paljon harvaan asuttuja alueita ja välimatkat ovat pitkiä. Henkilö- ja pakettiautojen vaatima latausinfra rakentuu tällä hetkellä nopeaan tahtiin, mutta erityisesti harvaan asutuilla alueilla tulisi sekä kevyen että raskaan kaluston osalta tarkastella kansallisia joustomahdollisuuksia julkisen toteutuksen osalta.

Vety ja uudet teknologiat ovat kiinnostavia ja potentiaalisia tulevaisuuden liikenteen käyttövoimia. Sitovat tavoitteet vetyasemien rakentamiselle tulisi kuitenkin suhteuttaa kysyntään. Bioenergia ry ei näe todennäköisenä, että AFIRin vaatimille kevyen liikenteen vetyasemille olisi kysyntää Suomessa tällä vuosikymmenellä. Tällainen vaatimus kasvattaa sekä investointi- että operointikustannuksia ja heikentää asemien turvallisuutta (koska asemat eivät voi olla kohdistettu vain raskaalle liikenteelle). Tuemme myös vedyn suhteen Valtioneuvoston kantaa, jossa jäsenvaltion tulee itse voida päättää vetyasemien kansallisista joustomahdollisuuksista ja niiden sijainnista ottaen huomioon ajoneuvokanta, vedyn kysyntä liikenteen käyttövoimana, vedyn tuotanto- ja kuljetusmahdollisuudet sekä jäsenvaltion maantieteelliset ominaisuudet ja etäisyydet. Korostamme, että AFIR vaatimukset on asetettu vuodelle 2030 ja siksi vetyasemien tukemisella ei ole vastaava kiire kuin raskaan liikenteen sähkölatauksella. Nyt saatavilla olevat rajalliset valtiontuet olisi kohdistettava metaanin ja sähköisiin raskaan liikenteen hankkeisiin. Lisäksi vihreän vedyn saatavuus on tällä hetkellä todella rajattua, joten asema, johon ei vetyä olisi saatavilla ei ole järkevää toteuttaa. Lisäksi vedyn jakeluasemien investoinnit ovat todella korkeita ja esimerkiksi vuodelle 2024 varattu 10 MEUR tuki on vedyn näkökulmasta riittämätön.

Jos vedylle allokoidaan osa tukimäärästä, se ei välttämättä takaa vetyasemien toteuttamista, mutta tuo vedylle allokoitu rahamäärä hidastaa muun raskaan liikenteen vaihtoehtojen edistymistä.

Meriliikenteen osalta FuelEU Maritime määrittelee maasähkön käytön veloitteen aluksille ja AFIR puolestaan maasähkön tarjontaveloitteen aluksille satamissa. FuelEU:n ja AFIR:n veloitteiden ja rajausten tulee säilyä yhteensopivina ja yhdenmukaisina ollakseen vaikuttavia ja tehokkaita. Satamille koituu lisäkustannuksia investoinneista, joten vaatimukset olisi suhteutettava tarkoituksenmukaisesti satamien kokoon ja liikennemääriin. Joissain tapauksissa voisi olla tehokkaampaa hoitaa satamaveloite esimerkiksi laivojen omilla vaihtoehtoisilla polttoaineilla kuten biopolttoaineilla. Ylivoimaisesti suurin osa laivojen päästöistä aiheutuu kuitenkin niiden liikkua eikä satamissa ollessa.

## **2. Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain 4 ja 9 §:n muuttamisesta**

-

### **3. Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetun lain 7 ja 8 §:n muuttamisesta**

Kannatamme esitettyjä muutoksia pykäliin 7 ja 8. Muutokset ovat direktiivin 2019/1161 hengen mukaisia, eikä esitetyt muutokset näin muuta säädöksen soveltamisalaa eivätkä aiheuta hankintayksiköiden hallinnollista taakkaa tarpeettomasti.

Laurikka Harri  
Bioenergia ry