

Asia: VN/9330/2019

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, SBB, kiittää mahdollisuudesta lausua lakiluonnoksesta ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista.

SBB:n arvion mukaan lain valmistelu on ollut vaativaa, mikä johtuu hankinta-asioiden monimutkaisuudesta sekä liikennevälineiden käyttövoimamurroksesta. Soveltamisalaan kuuluu kirjava joukko erilaisia ajoneuvoja, erikoisajoneuvoja, hankintayksiköitä, hankintamuotoja sekä säädöksiä. Lakiesitys on kytköksissä myös kansallisiin liikenne-, ilmasto- ja energiapolitiikkapäivityksiin. Direktiivin kansallisessa toimeenpanossa on pitänyt tasapainoilla sekä päästövähennysten korkean kunnianhimon tason että kustannustehokkuuden ja teknisten realiteettien välillä. SBB:n arvion mukaan lakiesitys onnistuu hyvin tässä tasapainoilussa.

SBB:n mielestä lakiesitys vastaa asetettuihin tavoitteisiin. Lakiesitys on mielestämme kokonaisuutenaan hyvin laadittu, ja se vastaa työryhmässä käytyä keskustelua. SBB on ollut asiantuntijajäsenenä LVM:n puhtaita ja energiatehokkaita ajoneuvohankintoja koskevan työryhmässä.

2 Luku Ajoneuvoja koskevat ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimukset, pykälät 6-8

Ajoneuvojen päästövaatimukset annetaan direktiivissä, joten niihin ei voi vaikuttaa kansallisella tasolla. Haluamme kuitenkin todeta direktiivin asettamat vaatimukset erityisesti henkilö- ja pakettiautojen osalta kohtuuttomiksi, sillä asetettuihin vaatimuksiin on mahdollista päästä ensimmäisellä jaksolla ainoastaan hybridillä ja täyssähköautolla ja toisella jaksolla ainoastaan täyssähköautolla. Nyt päästötarkastelu kohdistuu pakoputken päästä lähteviin päästöihin. Jos

tarkastelussa otettaisiin huomioon ajoneuvon käyttövoiman elinkaariaikaiset päästöt, olisi liikennebiokaasu vähintään yhtä 'ympäristöystävällinen' kuin sähkö. Tämä epäkohta on EU-tason sääntelyssä.

Hyötyajoneuvojen ja linja-autojen osalta ajoneuvojen päästövaatimukset ovat järkeviä, koska ne sallivat laajemman joukon eri puhtaita ja vähäpäästöisiä käyttövoimia. Linja-autojen osalta sähköbussuja koskeva 50% alatavoite on kuitenkin kohtuuton ilmasto- ja kiertotaloustavoitteiden näkökulmasta, sillä sellaisenaan toimeenpantaessa se pakottaisi korvaamaan biokaasun sähköllä.

3 Luku, Hankintayksikön velvollisuus hankkia ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja, pykälä 9-11

SBB kannattaa esitystä, että eri alueille annetaan eritasoisia ajoneuvojen ympäristöystävällisyys- ja energiatehokkuustavoitteita. Tämä jättää kaupungeille ja kunnille joustonvaraa toteutukseen.

Direktiivi mahdollistaa sen, että tavoitteita voidaan soveltaa valtakunnan, maakunnan vai kunnan tasolla. Rambollin selvityksen mukaan Suomi vaikuttaisi saavuttavan direktiivin asettamat tavoitteet kaikilla soveltamisalamalleilla. Samojen tavoitteiden soveltaminen kaikille kunnille olisi kuitenkin hyvin joustamaton ja kallis ratkaisu, sillä silloin ei voitaisi hyödyntää paikallisia erityispiirteitä.

Puhtaiden ajoneuvojen direktiivin toimeenpanossa on mielestämme tärkeää tarkastella vaikutuksia myös liikennesektoria laajemmin, sillä useat kuntatason tekniset toiminnot ovat kytköksissä toisiinsa. On tärkeää, että kunnan satsaukset hiilineutraalin kiertotalouden jäte- ja vesihuoltoratkaisuihin huomioidaan tarkastellessa kunnan ilmastotekoja, johon liikenneratkaisut kuuluvat. Vaasassa, Jyväskylässä ja Tampereella ovat hyviä esimerkkejä paikallisesta biokaasuekosysteemistä, jossa yhdyskuntien jätteitä voidaan jalostaa liikennebiokaasuksi ja kierrätysravinteiksi.

SBB pitää tärkeänä sitä, että laki vähentää aidosti fossiilisten polttoaineiden käyttöä sekä säilyttää ja edistää kokonaiskestäviä paikallisia ratkaisuja, kuten biokaasukäyttöiset ajoneuvot.

Virolainen-Hynnä Anna  
Suomen Biokierto ja Biokaasu ry