U 53/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta. Ympäristövaliokunta, 29.10.2021

Suomen ilmastopaneeli
Antti Arasto, Peter Lund, Paula Kivimaa, Jyri Seppälä, Markku Ollikainen, tiedesihteerit Sally Weaver & Marianne Leino[1]

Pääasiallinen sisältö

Tieliikenteen infrastruktuurivaatimukset koskevat sähkön latausinfrastruktuuria kevyille ajoneuvoille, sähkön latausinfrastruktuuria raskaille ajoneuvoille, vedyn jakelua sekä nesteytetyn maakaasun (LNG, liquefied natural gas) jakelua.

Ehdotuksen mukaan, kevyiden ajoneuvojen osalta jäsenvaltion tulee varmistaa, että latausinfrastruktuuri kehittyy samassa suhteessa sähköautojen ajoneuvokannan kanssa siten, että asetuksen voimaan tulon jälkeen jokaisen vuoden lopussa julkista sähkölatausta on tarjolla 1 kilowatti (kW) jokaista rekisteröityä täyssähköautoa kohden sekä 0,66 kW jokaista rekisteröityä laushybridiä kohden. Lisäksi jäsenvaltion tulee varmistaa, että TEN-T ydinverkon varrella on 31 päivänä joulukuuta 2025 mennessä vähintään 60 kilometrin välimatkoin vähimmäistehovaatimukset täyttävä latausasema. Vuoden 2030 loppuun mennessä 60 kilometrin välimatkavaatimus laajenee koskemaan myös TEN-T kattavan verkon tieverkkoa.

Raskaan liikenteen osalta vastaavat vaatimukset ovat, että TEN-T ydinverkolla vähimmäistehovaatimukset täyttävä latausasema tulee olla vuoden 2025 loppuun mennessä 60 kilometrin välimatkoin ja vastaavasti vuoden 2030 loppuun mennessä TEN-T kattavan verkon tieverkolla 100 kilometrin välimatkoin. Lisäksi tulee varmistaa, että vuoden 2030 loppuun mennessä jokaisella turvallisella pysähtymisalueella on vähintään yksi raskaan liikenteen tarpeeseen soveltuva latausasema ja vuoden 2025 loppuun mennessä vastaavasti jokaisessa kaupunki-solmukohdassa yksi raskaan liikenteen tarpeeseen soveltuva latausasema.

Kaasutankkauksen osalta vaatimus on, että vuoteen 2025 riittävä määrä kaasutankkausasemia kaasukäyttöisen raskaan liikenteen tarpeeseen TEN-T ydinverkon varrella.

Vetytankkausasemia ehdotetaan rakennettavan niin, että TEN-T ydinverkon ja kattavan verkon varrella on vuoden 2030 loppuun mennessä vähintään 150 kilometrin välein vetytankkausasema. Lisäksi on varmistettava, että vuoden 2030 loppuun mennessä jokaisessa kaupunkisolmukohdassa on vähintään yksi vetytankkausasema.

Asetusehdotuksessa ehdotetaan vaatimuksia aluksien käyttämälle maasähkölle sekä nesteytetylle kaasulle. Maasähköä koskevat vaatimukset on eritelty merisatamille ja sisävesisatamille.

Varmistaakseen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönoton asetusehdotuksen mukaisesti asetusehdotuksessa asetetaan lisäksi jäsenvaltiolle vaatimus vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraa koskevan kansallisen suunnitelman (national policy framework) antamisesta. Suunnitelman tulee sisältää muun muassa nykytila-arvio sekä kansalliset tavoitteet asetuksen sitovia tavoitteita koskevista lataus- ja tankkausasemia koskevista

[1] Kiitämme konsultaatiosta professori (liikenne- ja kuljetusjärjestelmät) Heikki Liimataista (TAU) sekä Saara Valtosta (HY).

vähimmäisvaatimuksista. Lisäksi suunnitelmassa tulee ilmoittaa kansallisista toimenpiteistä, joilla jäsenvaltio aikoo kehittää jakeluinfraa sitovien tavoitteiden ulkopuolelle jäävillä alueilla.

Suomen ilmastopaneelin näkemykset

Ilmastopaneeli kannattaa vahvan latausverkoston rakentamista, sillä se edistää sähköautojen käyttöönottoa. Esitetyt vaatimukset latausinfrastruktuurin osalta ovat perusteltuja ja myös Suomessa välttämättömiä liikenteen sähköistymisen vauhdittamiseksi. Ilmastopaneeli on useaan otteeseen korostanut, että vähäpäästöiset vaihtoehtoiset käyttövoimat eivät lisäänny riittävällä nopeudella päästövähennystavoitteeseen vastaamiseksi pelkästään ajoneuvojen tarjontaa lisäämällä, vaan kysyntää tukemaan tarvitaan riittävästi infrastruktuuripanostuksia. Infrastruktuurin kehittämisvaatimukset tukevat oikeudenmukaista siirtymää tekemällä esimerkiksi sähköautoista saavutettavimpia yhä useammalle.

Kuten valtioneuvosto tunnistaa, latausverkkoa on järkevää kehittää erityisesti logistiikkayhteyksien kannalta olennaisiin paikkoihin. Varsinkin TEN-T kattavan verkon osalta raskaan liikenteen latausverkostoa tulisi kehittää liikennemäärät ja erityisesti raskaan liikenteen koostumus huomioiden. Latausverkostoa kehitettäessä tulisi siis huomioida onko kyseisellä reitillä esimerkiksi paljon hyvin raskasta liikennettä tai pitkänmatkaista liikennettä, joiden sähköistyminen on haasteellista vielä lähivuosina - näillä reiteillä vaihtoehtoisten polttoaineiden tankkausmahdollisuuksista huolehtiminen olisi tärkeää. Vastaavasti voitaisiin tarjota parempi latausinfran palvelutaso niillä tiejaksoilla, joilla liikennemäärät ovat suuremmat ja raskaan liikenteen kalusto pääosin sellaista, jonka voidaan odottaa sähköistyvän lähivuosina.

Vetytankkauksen mahdollistaminen

Valtioneuvosto suhtautuu vetytankkaukseen varoen, mutta tämä kanta ei huomioi sitä, että kysyntää luodaan juuri uutta infrastruktuuria rakentamalla. Jos ei ole infraa, niin ei synny kysyntää. Valtioneuvoston kanta on erikoinen, koska Suomessa on käytössä selvästi muita EU-maita raskaampia ajoneuvoyhdistelmiä, joiden sähköistäminen voi olla vaikeaa, kuten valtioneuvostokin toteaa. Näiden raskaiden yhdistelmien osalta käyttövoimavaihtoehtoina ovat siten nesteytetty biokaasu, vety tai edelleen vedystä jalostetut synteettinen metaani tai synteettinen diesel. Näistä vaihtoehdoista vety ja nesteytetty biokaasu tarjoavat elinkaaritarkastelussa parhaan energiahyötysuhteen ja pienimmät päästöt, joten näiden tankkausverkoston kehittämiseen kannattaa keskittyä. Komission esittämä määrä asemia Suomessa ei olisi kynnyskysymys esim. kustannusten osalta. Valtioneuvoston kanta merkitsee jättäytymistä pois uusien vetyteknologioiden markkinoiden kehittämisestä, mikä olisi vastoin yleisiä tavoitteita vetyinfrastruktuurin luomiselle. On myös syytä ottaa huomioon, että vedyn valmistus toimii uusiutuvan (tuuli- ja aurinko-) sähköenergian tuotannon tasaajana ja hyödyttää siten koko energiajärjestelmän siirtymää päästöttömyyteen.

Kaasun jakelu

Käytännössä suurin osa henkilöautojen käyttämästä kaasusta on rajattu tämän velvoitteen ulkopuolelle, sillä paineistetun kaasun infrastruktuuri ei ole ehdotuksen mukaisessa velvoitteessa mukana. Tämä on kuitenkin perusteltua, sillä biokaasun käyttö henkilö- ja pakettiautoissa ei näillä näkymin vähennä merkittävästi autoliikenteen päästöjä Suomessa, eivätkä autonvalmistajat tule todennäköisesti tekemään enää kaasuhenkilö- ja pakettiautoja lähitulevaisuudessa. Biokaasun ja vedyn rajallinen tuotantokapasiteetti kannattaa kohdentaa raskaisiin yhdistelmiin henkilöautojen sijaan.

Maasähkön jakeluvelvoite satamiin

Satamille asetusehdotuksessa asetettava velvoite tarjota maasähköä tukee FUEL EU Maritime –aloitteen asettamia tavoitteita meriliikenteen päästöjen vähennykselle. Maasähkön käyttö vähentää myös lähipäästöjä, millä on positiivisia vaikutuksia ilmanlaatuun ja terveyteen erityisesti satamakaupungeissa.

Tietojen saatavuuden parantaminen

Ilmastopaneeli yhtyy myös valtioneuvoston näkemykseen ehdotuksen infrastruktuuria ja palveluja koskevien tietojen saatavuutta parantavista vaatimuksista. Oikeudenmukaisen siirtymän näkökulmasta helppokäyttöisen tiedon saatavuus on kuluttajille ja muille käyttäjille tärkeää. Liikennemurroksen oikeudenmukaisen toteuttamisen yksi haasteista onkin kansalaisten erilainen tietotaito uusista teknologioista.

Muut huomiot

Ilmastopaneeli on samaa mieltä valtioneuvoston kanssa siitä, että valmiuspaketin ristikkäisvaikutukset ja kokonaisuus tulee ottaa huomioon yksittäisissä toimenpiteissä sekä siitä, että toimeenpanolle pitää jäädä riittävä aika, jotta se voidaan toteuttaa mahdollisimman kestävällä ja kustannustehokkaalla tavalla.

Yleisenä huomiona Ilmastopaneeli haluaa nostaa keskusteluun, että kun esimerkiksi infran kehittämisen kautta tehdään valintoja koskien tulevaisuuden järjestelmien teknologisia vaihtoehtoja, voivat valinnat johtaa uusiin lukkiintumistiloihin ja polkuriippuvuuteen, jotka määrittävät ja rajoittavat energia- ja liikennejärjestelmien kehitystä valintamahdollisuuksia pitkälle tulevaisuuteen. Täten eri vaihtoehtojen ympäristö-, yhteiskunnallisia ja kustannusvaikutuksia olisi hyvä huolella pohtia myös valmistelun ja neuvottelujen edetessä.