Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: U 70/2017 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto valtioneuvoston kirjelmästä, joka koskee ehdotusta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin muuttamisesta, ja esitämme lausuntonamme seuraavaa:

ENERGIATEHOKKAIDEN JA PUHTAIDEN AJONEUVOJEN EDISTÄMINEN

Euroopan Parlamentin ja Neuvoston Direktiivi 2009/33/EY puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä oli tärkeä askel ympäristöä vähemmän kuormittavien ja liikkumiseen vähemmän energiapanoksia käyttävien ajoneuvojen käyttöönoton edistämisessä julkisten hankintojen kautta. Vaikka useimmissa maissa julkiset ajoneuvohankinnat edustavat vain pientä osaa kokonaismarkkinasta, niillä on tärkeä esikuvallinen merkitys. Ko. Direktiivi loi myös yhtenäisen tavan laskea ja ottaa hankinnoissa huomioon ajoneuvojen käytön aiheuttamien ympäristöpäästöjen ulkoiset kustannukset, jotka esitettiin Direktiivin liitteessä.

Nyt käsillä oleva asia liittyy mainitun Direktiivin tarkistukseen, jossa sitä päivitetään ja sen soveltamisalaa laajennetaan.

Osana tätä päivitystä esitetään määritettäväksi ns. ”puhdas ajoneuvo” eri ajoneuvoluokissa yhdistettyjen hiilidioksidi- ja ilmansaastepäästöjen pohjalta. Ehdotuksen mukaan kevyet hyötyajoneuvot luokiteltaisiin ”puhtaiksi ajoneuvoiksi”, jos niiden hiilidioksidipäästöt vuonna 2025 ovat enintään 25 g/km (M_1 ja M_2) tai 40 g/km (N_1). Vuonna 2030 nämä päästörajat esitetään tiukennettaviksi nollaan, eli ajoneuvoista ei saisi käytön aikana syntyä lainkaan CO_2-päästöjä. Hiilidioksidipäästöjen lisäksi ehdotetaan mukaan otettaviksi ympäristöpäästöiksi erittäin pienikokoisten hiukkasten lukumäärä (PN) ja typen oksidit, siten kun ne mitataan vuonna 2017 käyttöön otetulla ”Real Driving Emissions” (RDE) menettelyllä. Vuoden 2025 raja-arvoiksi ehdotetaan kaikille ajoneuvoluokille 80% tasoa ko. ajankohtana voimassa olevasta raja-arvosta. Vuodelle 2030 ei vielä tässä vaiheessa esitetä määritteitä RDE:n raja-arvoiksi.

Lisäksi ehdotetaan, että tällaisten ”puhtaiden ajoneuvojen” osuudet Direktiivin piiriin kuuluvissa hankinnoissa määritetään eri jäsemaille kullekin erikseen. Suomelle esitetään 35% osuutta kevyissä hyötyajoneuvoissa vuosina 2025 ja 2030, jota korkeampia osuuksia ei esitetä millekään jäsenmaalle, mutta vastaavan tasoiset tavoitteet esitetään mm. Saksalle, UK:lle, Hollannille, Itävallalle, Italialle ja Irlannille. Raskaiden hyötyajoenuvojen osalta Suomelle esitetyt tavoiteosuudet ovat kuorma-autoissa 9%/15% ja linja-autoissa 46%/69%. Niiltä osin Suomen tavoitteet eivät ole kaikkein tiukimpien ryhmässä, vaan useille jäsenmaille esitetään vielä mainittuja tavoitearvoja suurempia osuuksia.

TEKNOLOGIAN TUTKIMUSKESKUS VTT OY
Vuorimiehentie 3, Espoo
PL 1000, 02044 VTT
Puh. 020 722 111
Faksi 020 722 7001
etunimi.sukunimi@vtt.fi
www.vtt.fi
Y-tunnus 2647375-4

Tarkasteltaessa tämän ehdotuksen toteutettavuutta, on ehdotusta pidettävä monilta osin hyvin kunnianhimoisena, sillä esitetyt päästörajat merkitsevät käytännössä sähkön (tai vedyn) huomattavan laajamittaista käyttöönottoa.

Pelkästään polttomoottoria käyttämällä ei noin vähäisiin päästöihin voi päästä, vaikka ajonevojen energiatehokkuus kehitettäisiin äärimmilleen. Ongelmaksi saattaa silloin muodostua se tosiasia, että näitä ns. uusia käyttövoimia käyttäviä ajoneuvoja tuotetaan ja kehitetään nykyisellään lähes yksinomaan henkilöautokayttöön (M_1). Haasteen merkittävyyttä ehkä kuvaa se, että pois lukien pelkästään sähkö- tai vetykäyttöiset autot, tällä hetkellä markkinoilla ei vielä ole yhtään henkilöautoakaan, joka alittaisi esitetyn 25 g/km päästörajan. Kun kevyetkin hyötyajoneuvot ovat yleensä suurikokoisempia ja painavampia kuin henkilöautot, mikä lisää energian tarvetta ja päästöjä, on esitetty raja-arvo hyvin kunnianhimoinen ottaen huomioon myös, että mainittujen ajoneuvojen osuuden tulisi jo vuonna 2025 olla 35%.

Toisaalta mitään varsinaista teknistä estettä ei kuitenkaan ole vastaavien teknologioiden hyödyntämisessä ja skaalaamisessa myös raskaampiin ajoneuvoihin. Ottaen kuitenkin huomioon ehdotettu aikaväli, tähän sisältyy suuria haasteita. Toisaalta tällainen määrittely jo tässä vaiheessa saattaa myös tarjota ajoneuvoteollisuudelle signaalin lähteä hyödyntämään näitä kehitteillä olevia teknologioita myös raskaammissa ajoneuvoissa, jos olisi nähtävissä, että tällaisille ajoneuvoille syntyy selkeä markkinasegmentti, joka lisäksi olisi kooltaan merkittävä koko EU:n laajuudessa.

VTT yhtyy valtioneuvoston kantaan etenkin siinä kohdin, että määrittämällä ”puhdas ajoneuvo” ainoastaan käyttövaiheessa syntyvien hiili- ja epäpuhtauspäästöjen perusteella, kuten nyt esitetään, rajataan pois sellaisia oleellisia ratkaisuja, jotka ovat sekä kokonaisuuden että erityisesti Suomen kannalta merkittäviä. Uusiutuvista raaka-aineista kestävästi valmistetut ja korkealaatuiset biopolttoaineet tarjoavat paitsi keinon hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen, ne useissa tapauksissa vähentävät myös haitallisia lähipäästöjä.

Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy

Juhani Laurikko, Principal Scientist
Engine and Vehicle Emissions

Tuula Mäkinen, Vice President
Smart Energy and Transport Solutions