Puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistäminen

Saara Jääskeläinen, LVM

Liikenne- ja viestintävaliokunta 16.2.2018

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Taustaa

- Komissio antoi 8.11.2017 ehdotuksen direktiiviksi puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta.
- Ehdotus on osa toista maantieliikennettä koskevaa pakettia, ja sen yleisenä tavoitteena on lisätä puhtaiden eli vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen markkinaosuutta julkisissa hankinnoissa ja siten vähentää liikenteen kokonaispäästöjä ja parantaa kilpailukykyä ja kasvua liikenteen alalla.
- Käsittely neuvoston työryhmässä alkaa myöhemmin keväällä.

Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

- Direktiiviehdotuksessa määritellään ajoneuvojen yhdistettyjen hiilidioksidi- ja ilmansaastepäästöjen pohjalta ns. ”puhdas ajoneuvo”. Puhtaille ajoneuvoille vahvistetaan jäsenvaltiokohtaiset vähimmäishankintatavoitteet. Suomen tavoitteeksi ehdotetaan 35 % sekä kevyille hyötyajoneuvoille että raskaalle kalustolle vuonna 2025 ja samat osuudet myös vuonna 2030.
- Tarkistuksella laajennetaan direktiivin soveltamisalaa. Soveltamisala ulotetaan koskemaan muitakin hankintamuotoja kuin ostaminen eli ajoneuvon leasing-vuokraaminen, vuokraaminen tai osamaksukauppa. Soveltamisalaan otetaan myös julkiset palveluhankintasopimukset, jotka koskevat liikenteen hankintoja.

Puhtaan ajoneuvon määritelmä / kevyet ajoneuvot

Taulukko 2: Kevyiden hyötyajoneuvojen päästörajat

Ajoneuvoluokat		2025		2030	
		CO_2 g/km	*RDE-epäpuhtauspäästöt* prosentteina päästörajoista***	*CO_2 g/km*	*RDE-epäpuhtauspäästöt* prosentteina päästörajoista*
Luokan ajoneuvot	M1	25	80 %	0	–
Luokan ajoneuvot	M2	25	80 %	0	–
Luokan ajoneuvot	N1	40	80 %	0	–

* Todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvät mikrohiukkaspäästöt [#/km] (PN) ja typen oksidien päästöt [mg/km] (NOx) mitattuina asetuksen (EU) 2017/1151 liitteen III A soveltuvan version mukaisesti.

** Sovellettava päästöraja, joka esitetään asetuksen (EY) N:o 715/2007 tai sen seuraajasäädösten liitteessä I.

* Ajoneuvojen g/km-päästö mitataan ajoneuvon pakoputken päästä osana ajoneuvon tyyppihyväksyntää. Mittaustapa ei tee eroa fossiilisen ja uusiutuvan polttoaineen välillä, vaan esimerkiksi fossiilisella maakaasulla ja kokonaan uusiutuvalla biokaasulla mitattu CO2-päästö on g/km -lukemana täsmälleen sama. Mikään kaasulla, etanolilla tai uusiutuvalla dieselillä kulkeva auto ei pääse g/km – luvuissa alle 40 tai 25 gramman.

Puhtaan ajoneuvon määritelmä / raskas kalusto

Taulukko 3: Raskaiden hyötyajoneuvojen vaihtoehtoisia polttoaineita koskevat vaatimukset

Ajoneuvoluokat	Vaihtoehtoiset polttoaineet
Luokkien M3, N2 ja N3 ajoneuvot	Sähkö,* vety, maakaasu, myös biometaani, kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu — CNG) ja nesteytetyssä muodossa (nesteytetty maakaasu — LNG).

* Käytettäväksi direktiivin 2014/94/EU 2 artiklan 2 kohdan määritelmän mukaisessa ajoneuvossa, kunhan sähköä käytetään merkityksellisessä osassa ajoneuvon varsinaista käyttöä.

* Uusiutuvan dieselin rajaaminen pois vaihtoehdoista on erityisen ongelmallista juuri raskaan kaluston kohdalla, sillä kaikkea raskasta liikennettä ei välttämättä voida sähköistää edes pitkällä aikavälillä.

Ehdotettu valtioneuvoston kanta

- Taakanjakotavoite huomioiden nolla- ja vähäpäästöisten autojen 35 % osuus kaikista julkisista hankinnoista vuosina 2025 ja 2030 on oikeansuuntainen.
- ”Puhtaan ajoneuvon” määrittely puhtaasti ”tank to wheels” –päästön (eli ns. pakoputkenpää –päästön) kautta on ongelmallista. Jatkovalmistelussa tulisi pyrkiä siihen, että biokaasun ja erilaisilla korkeaseosbiopolttoaineilla toimivat autot huomioitaisiin puhtaiden ajoneuvojen määritelmässä. Edistyneiden biopolttoaineiden huomioiminen olisi tärkeää erityisesti raskaan kaluston kohdalla.
- Direktiivin soveltamisalan laajentaminen esitetyllä tavalla on tarkoituksenmukaista, jotta soveltamisala kattaisi kaikki merkitykselliset hankintakäytännöt.
- Suomen kansallisessa laissa (joukkoliikennelain mukaiset) julkiset palveluhankinnat oli sisällytetty lain soveltamisalaan jo lain tullessa voimaan vuonna 2011.
- Rahallisen arvon määrittämismenetelmän (artiklan 6) poistaminen on tarkoituksenmukaista, kun haetaan entistä yksinkertaisempaa tapaa vaikuttaa julkisiin hankintoihin. Rahallisen arvon määrittämismenetelmää ei Suomessa ole tiettävästi käytetty muutamaa poikkeustapausta lukuun ottamatta.
- Kustannustehokkuus (tietyllä maksuajalla) tulee kuitenkin säilyttää keskeisenä kriteerinä hankinnoista päätettäessä. Eri käyttövoimavaihtoehtojen sisällyttäminen ”puhtaan ajoneuvon” määritelmään on keskeistä juuri kustannustehokkuuden näkökulmasta.