AUTOALAN KESKUSLIITTO

AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

18.10.2021

Asia: Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1999 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä, sekä neuvoston direktiivin (EU) 2015/652 kumoamisesta

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton lausunto komission ehdotuksesta uusiutuvan energian direktiivin muutoksesta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto valtioneuvoston kirjelmästä, joka koskee uusiutuvaa energian direktiivin uudistamista.

Vähäpäästöisille työsuhdeautoille ehdotettu veroetuus on tärkeä päästövähennystoimi

Uusiutuvaa energiaa koskevassa direktiivissä määritellään, mitä energialähteitä pidetään uusiutuvina, ja asetetaan sitovat tavoitteet niiden osuudelle energiankulutuksesta. EU:n tavoite hiilineutraaliudesta vuoteen 2050 mennessä edellyttää uusiutuvan energian tuotantokapasiteetin merkittävää kasvua. Vuonna 2018 EU asetti 32 prosentin tavoitteen uusiutuvalle energialle vuoteen 2030 mennessä. Uusiutuvaa energiaa koskevassa ehdotuksessa tavoite nostetaan 40 prosenttiin.

Liikenteen uusiutuvien energialähteiden tavoitetasoa nostetaan asettamalla liikenteen kasvihuonekaasujen intensiteetille 13 prosentin vähennystavoite ja nostamalla kehittyneiden biopolttoaineiden osuus vähintään 2,2 prosenttiin liikenteen energiankulutuksesta vuonna 2030. Lisäksi asetetaan erillinen 2,6 prosentin tavoite vuodelle 2030 uusiutuville hiilineutraaleille RFNBO-polttoaineille, jotka eivät ole biologista alkuperää (esimerkiksi vety ja ns. sähköpolttoaineet).

Uudentyyppiset sähköpolttoaineet, jotka perustuvat pääosin vedyn irrottamiseen vedestä, ehdotetaan lisättäväksi lakiin vuoden 2023 alussa Euroopan komission valmisteilla olevien säädösten mukaisesti. Vaikka näiden ns. RFNBO-polttoaineiden teknistaloudellinen potentiaali realisoituu vasta vuosikymmenen lopulla, niiden sisällyttäminen lainsäädäntöön on tärkeä ennakoiva ja markkinaa avaava toimenpide. RFNBO-polttoaineiden tuotantoteknologia kehittyy parhaillaan nopeasti ja niiden tuotantokustannusten arviointi on vielä haastavaa.

Komissio esittää myös uutta liikenteen sähköistymistä edistävää kannustetta, jossa julkisten latausasemien uusiutuvaa sähköä toimittavat organisaatiot saisivat hyvityksiä, joita voidaan myydä polttoainejakelijoille uusiutuvan energian jakeluvelvoitteiden täyttämiseen. Polttoainejakelijat voivat ehdotuksen mukaan käyttää ostamiaan hyvityksiä täyttääkseen heille asetettuja velvoitteita.

Jakeluvelvoitteen laajentaminen hyvitysmenettelyllä sähköön ja uusien hiilineutraalien synteettisten polttoaineiden erillistavoite tukevat uusiutuvien polttoaineiden valikoiman laajentamista. Biologista alkuperää olevien polttoaineiden kestävyyskriteerien tiukentuessa kehitys johtaa pidemmällä aikavälillä kehittyneiden biopolttoaineiden raaka-ainepohjan laajenemisen lisäksi uusien synteettisten hiilineutraalien ns. sähköpolttoaineiden nopeampaan markkinoille tuloon.

Uusiutuvien polttoaineiden edistämiseen tähtääviä toimia ei tule nähdä vastakkaisina toimina meneillään olevan liikenteen sähköistymisen kanssa, sillä ne tukevat liikenteen päästövähennystavoitteiden nopeampaa saavuttamista. Kestävien biopolttoaineiden ja uusien hiilineutraalien ns. synteettisten polttoaineiden jakeluvelvoitetta nostamalla voidaan vähentää merkittävästi myös olemassa olevan autokannan päästöjä. Mm. IEA on arvioinut, että lähivuosikymmeninä noin kolmannes liikenteen päästövähennystarpeista voidaan saavuttaa biopolttoaineiden osuutta lisäämällä. Koska päästötavoitteet lähivuosina kiristyvät, uusiutuvien polttoaineiden merkitys päästövähennystoimenpiteenä kasvaa erityisesti 10–15 lähivuoden aikana.

E20-polttoainestandardin kehittäminen

Esitämme lisäksi, että Suomi ottaisi aktiivisen roolin E20-polttoainestandardin valmistelussa siten, että se sisällytettäisiin polttoaineiden laatua koskevaan direktiiviin. E20-polttoaineen standardointi tukisi uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöä liikenteessä ja antaisi mahdollisuuden lisätä biopolttoaineiden osuutta jaeltavasta nestemäisestä jo lähivuosien aikana. Suurimmassa osassa E10-polttoaineille soveltuvista bensiiniautoista on valmius E20-polttoaineen käyttöön, mutta sen puuttuminen polttoainelaatua koskevasta direktiivistä jarruttaa polttoainestandardin valmistelua. E20-polttoainelaatu lisäisi mahdollisuuksia nostaa biojakeluvelvoitetta kansallisesti nykyistä korkeammalle ilman merkittäviä lisäkustannuksia. Koska kehittyneiden uusiutuvien biopolttoaineiden hinta on vielä selvästi perinteisiä uusiutuvia polttoaineita korkeampi ja niiden saatavuus on rajallinen, etanolin korkeampi seossuhde mahdollistaisi bio-osuuden kustannustehokkaan kasvattamisen jo lähivuosien aikana.

Biopolttoaineiden kestävyyskriteerit

Komission esitys kiristäisi uusiutuvan energian lähteiden kestävyyskriteereitä ja rajoittaisi puubio-massan käyttöä bioenergian tuottamiseen. Uudet rajoitukset voivat kaventaa kotimaisten kehittyneiden biopolttoaineiden tuotantomahdollisuuksia. Kuten valtioneuvoston kirjelmässä on todettu, erityisesti liikennettä ja metsäbiomassan energiakäyttöä koskevien kriteerien muuttaminen lähes välittömästi RED II -direktiivin toimeenpanon jälkeen heikentää investointivarmuutta uusiutuvan energian sektorilla ja vähentää alan toimijoiden mahdollisuuksia investoida uusiutuvien polttoaineiden tuotantoon. Kestävyyskriteerien tulisi olla pitkäjänteisiä ja muutosten tulisi olla ennakoitavia myös pidemmällä aikavälillä, jotta pilotointivaiheessa olevasta uusiutuvien polttoaineiden tuotannosta olisi kohtuullisella aikavälillä saatavissa teknistaloudellisesti kannattavaa.

Autojen ajovoima-akuista kerättävien tietojen saatavuus

Komission esityksessä on myös varauduttu siihen, että sähköautoista tulee uusiutuvan hajautetusti tuotetun sähkön kustannustehokas varastointikohde. Tavoitteena on, että sähköautojen mahdollisuudet varastoida uusiutuvaa sähköä ja syöttää energiaa tarvittaessa myöhemmin takaisin verkkoon voitaisiin hyödyntää täysimääräisesti. Energian varastoinnin optimoimiseksi sekä joustavien palvelujen ja sähköverkon älykkään kuormituksen varmistamiseksi ajoneuvovalmistajien on avattava pääsy akun kapasiteettia, kuntoa ja lataustilaa koskeviin tietoihin. Tietoja tulee tarjota syrjimättömin ehdoin ja

maksutta auton omistajille tai käyttäjille sekä näiden puolesta toimiville yhteisöille, kuten latausjärjestelmien ylläpitäjille, liikkumispalvelujen tarjoajille ja muille sähkömarkkinoiden toimijoille. Sähköautojen akkutietojen saatavuutta koskevat säännökset täydentävät tältä osin ajoneuvojen koskevaa unionin lainsäädäntöä ajoneuvojen tyyppihyväksynnästä.

Esitys edellyttää myös, että erilaisia latauspalveluja tarjoavien osapuolten ja sähkömarkkinaosapuolten olisi selkeästi kerrottava sähköajoneuvojen käyttäjille, kuinka näille korvataan sähköajoneuvon käytöstä sähköjärjestelmälle ja -markkinoille jousto-, tasehallinta- ja varastointipalveluina syntyvä hyöty. Erityisen tärkeää on turvata sähköajoneuvojen käyttäjien kuluttajaoikeudet, sillä tiedot saattavat sisältää erilaisia henkilötietoja tai muuta yksilöivää tietoa, kuten tietoa auton sijainnista tai käyttötavoista.

Ajoneuvovalmistajille tulisi varata riittävästi siirtymäaikaa varautua akkuja koskevien tietojen luovuttamiseen, sillä vielä tällä hetkellä tiedon keruuseen ja jakeluun esityksen mukaisessa laajuudessa ei ole varauduttu. Lisäksi tulisi varmistua, että tietojen luovutus ja käyttö rajattaisiin vain niihin osapuoliin, joilla on tosiasiallinen tarve akun kapasiteettia ja lataustilaa koskeviin tietoihin.

Tero Kallio

toimitusjohtaja

Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa

toimitusjohtaja

Autoalan Keskusliitto

Hanna Kalenoja

liikenteen erityisasiantuntija

Tieliikenteen Tietokeskus