Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

19.10.2021

Asia: U 52/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille koskevan asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta vastaamaan unionin nostettua ilmastokunnianhimoa (henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvojen kiristäminen ja uuden raja-arvon asettaminen vuodelle 2035)

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton lausunto komission ehdotuksesta uusien henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormeiksi

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto valtioneuvoston kirjelmästä, joka koskee autonvalmistajia sitovien hiilidioksidipäästönormien asettamista.

Vuoden 2030 raja-arvojen kiristyminen asettaa vaatimuksia latausinfran kehittämiselle

Komissio ei ehdota muutoksia henkilö- ja pakettiautoille aiemmin sovittuihin vuoden 2025 tavoitteisiin (-15 %) ja niitä koskevaan laskentatapaan. Tämä on ajoneuvovalmistajien kannalta olennaisen tärkeää, sillä ajoneuvojen tuotekehityksen ja tuotantostrategian aikajänne on pitkä ja vuoden 2025 raja-arvomuutosten toteuttamiseen ei jäisi riittävästi aikaa, jos niitä koskeva asetus hyväksyttäisiin ensi vuonna.

Valmistajille asetettuja päästörajoja koskeva asetus kiristää tuntuvasti aiemmin asetettuja vähennystavoitteita. EU-komissio edellytti vuonna 2019 hyväksytyssä asetuksessaan, että uusien henkilöautojen päästöt vähenevät 37,5 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 2021 tasoon nähden. Pakettiautoilla vastaava tavoitearvo on tällä hetkellä 31 prosenttia.

Komission esityksessä uusiksi tavoitteiksi on esitetty uusien henkilöautojen päästöjen vähentämistä 55 prosentilla ja pakettiautojen 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Komissio julkaisee grammamääräiset tavoitearvot WLTP-arvoina lokakuussa 2022. Suomessa ensirekisteröityjen autojen keskipäästöt ovat tammi-heinäkuussa 2021 olleet noin 107 g/km (WLTP). Jos päästöt olisivat EU-alueella samansuuruiset, uusien autojen päästöt saavat vuonna 2030 olla keskimäärin enintään 48 g/km.

Käytännössä tavoitteen kiristäminen nopeuttaa uusien autojen valikoiman sähköistymistä. Hiilidioksidipäästötavoitteiden kiristäminen edellyttää myös kunnianhimoisempia ja sitovampia latausverkon laajenemistavoitteita. Kotilatauspisteiden ja työpaikkojen latauspisteverkon kehittymistä tulisi nopeuttaa ja pikalatauspisteiden verkon tulisi olla vähintään samaa suuruusluokkaa kuin nykyisen huoltoasemaverkoston, jotta ladattava auto voisi korvata polttomoottoriauton myös usein

toistuvassa pitkämatkaisessa ajossa. Lisäksi jo tällä vuosikymmenellä tulee varautua vedyn jakeluverkoston laajentamiseen, sillä on todennäköistä, että polttokenno nousee akkusähkön rinnalla vallitsevaksi teknologiaksi jo ensi vuosikymmenellä.

Tällä hetkellä ladattavien autojen kanta kasvaa huomattavasti nopeammin kuin julkisten latauspisteiden verkosto. Raja-arvoasetus asettaa komission esittämässä muodossa vaatimuksia kansallisen latausverkoston kehittämiselle ja pitkäjänteiselle tukemiselle. On tärkeää varmistaa, että latausmahdollisuuksien puuttuminen ei hidasta autokannan sähköistymistä. Vuoden 2030 tavoitetaso on mahdollista saavuttaa myös kansallisesti, mikäli ladattavien autojen hankintaa tuetaan erityisesti lähivuosina hankintakannusteilla ja latausinfran laajentumista tuetaan oikein kohdennetuin toimin. Autoalan omassa käyttövoimaennusteessa noin puolet ensirekisteröitävistä henkilöautoista olisi vuonna 2030 ladattavia.

Vuodelle 2035 asetettu nollapäästöisten autojen tavoite ei ole teknologianeutraali

Vuoden 2035 tavoitteeksi komissio esittää, että uudet ensirekisteröitävät autot olisivat nollapäästöisiä. Tavoite on haastava, sillä raja-arvojen laskentatapaa ei olla muuttamassa siten, että biopolttoaineet tai muut hiilineutraalit polttoaineet voitaisiin laskea mukaan polttoaineen elinkaari huomioon ottaen. Biometaani ja kehittyneet uusiutuvat nestemäiset biopolttoaineet lasketaan valmistajien päästömonitoroinnissa päästöiltään yhtä suuriksi kuin fossiiliset polttoaineet. Komissio on selvittänyt mahdollisuutta sisällyttää hiilineutraalit polttoaineet mukaan valmistajien päästömonitorointiin esimerkiksi korjauskertoimilla tai laskentakiintiöillä, mutta on ehdotuksessaan päätynyt suosittamaan, että raja-arvot perustuisivat jatkossakin ns. pakoputken päästä tehtävään laskentaan. Tämä linjaus rajaa ajoneuvovalmistajien mahdollisuutta pitää polttomoottoriautoja tuotannossa vuoden 2030 jälkeen.

Raja-arvojen laskentatapa on monelta osin ristiriitainen uusiutuvaa energiaa koskevien direktiivien kanssa. Kehittyneillä biopolttoaineilla ja biometaanilla on merkittävä rooli vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfraa koskevan sääntelyn uudistamisessa (AFIR). Kehittyneillä biopolttoaineilla ja biometaanilla on merkittävä rooli vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfraa koskevassa asetuksessa. Raja-arvojen tiukentaminen nopeuttaisi autokannan sähköistymistä lähivuosina merkittävästi, vaikka tilaa jätettäisiin myös kehittyville uusiutuville ja muille hiilineutraaleille polttoaineille.

Valmistajien raja-arvosääntelyä tulisi muuttaa siten, että myös kaasukäyttöiset autot ja kehittyneitä biopolttoaineita hyödyntävät energiatehokkaat hybridiautot olisi mahdollista pitää tuotannossa vuoden 2025 jälkeen. Nyt esitetyllä rajauksella komissio sulkee monia teknologisia polkuja, jotka liittyvät erityisesti kehittyneiden uusiutuvien ja hiilineutraalien ei-biologista alkuperää olevien synteettisten polttoaineiden tuotekehitykseen ja tuotantomahdollisuuksiin. Lainsäädännön tulisi olla luonteeltaan teknologianeutraalia, joten valittua yksinomaan sähköautoihin perustuvaa teknologiapolkua ei voi pitää suositeltavana.

Esitämme samalla huolemme siitä, että EU-lainsäädännössä ajoneuvo- ja polttoaineteknologiaa koskeva lainsäädäntö ei ole saumatonta ja toisiaan tukevaa. Esimerkiksi kehittyneitä uusiutuvia polttonesteitä ei hyväksytä ajoneuvolainsäädännössä tyyppihyväksyntämittauksissa käytettäviksi polttonesteiksi, vaikka niiden kaupallinen saatavuus olisi alueellisesti hyvä.

Monivaiheisesti hyväksyttävien autojen päästömonitorointi

Komissio ehdottaa lisäksi, että se voisi antaa delegoituja säädöksiä laskentakaavojen muuttamiseksi ns. monivaiheisessa tyyppihyväksynnässä, jossa henkilö- tai pakettiauto rakennetaan perusajoneuvon eli alustan päälle. Monivaiheisesti rakennettavia autoja ovat tyypillisesti tilataksit ja esteettömät ajoneuvot, erikoiskäyttöön tarkoitetut pakettiautot tai muut erikoisajoneuvot, kuten ambulanssit. On tärkeää, että monivaiheisesti hyväksyttävän ajoneuvon päästöjä lasketa päästömonitoroinnissa alustan valmistajan päästömonitorointiin, koska alustan valmistaja ei voi ottaa monitorointivastuulleen päällirakennetun auton ominaispäästöjä. Koska monivaiheisesti hyväksyttävien ajoneuvojen määrä on pieni ja ne ovat pääosin erikoisajoneuvoja, olisi perusteltua, että ne rajattaisiin kokonaan valmistajien päästömonitoroinnin ulkopuolelle. Myös päällirakennettavien autojen päästöt alenevat samassa suhteessa kuin muiden henkilö- ja pakettiautojen, koska alustaa koskevat samat päästöraja-arvot kuin muitakin henkilö- ja pakettiautoja.

Tero Kallio

toimitusjohtaja

Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa

toimitusjohtaja

Autoalan Keskusliitto

Hanna Kalenoja

liikenteen erityisasiantuntija

Tieliikenteen Tietokeskus