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

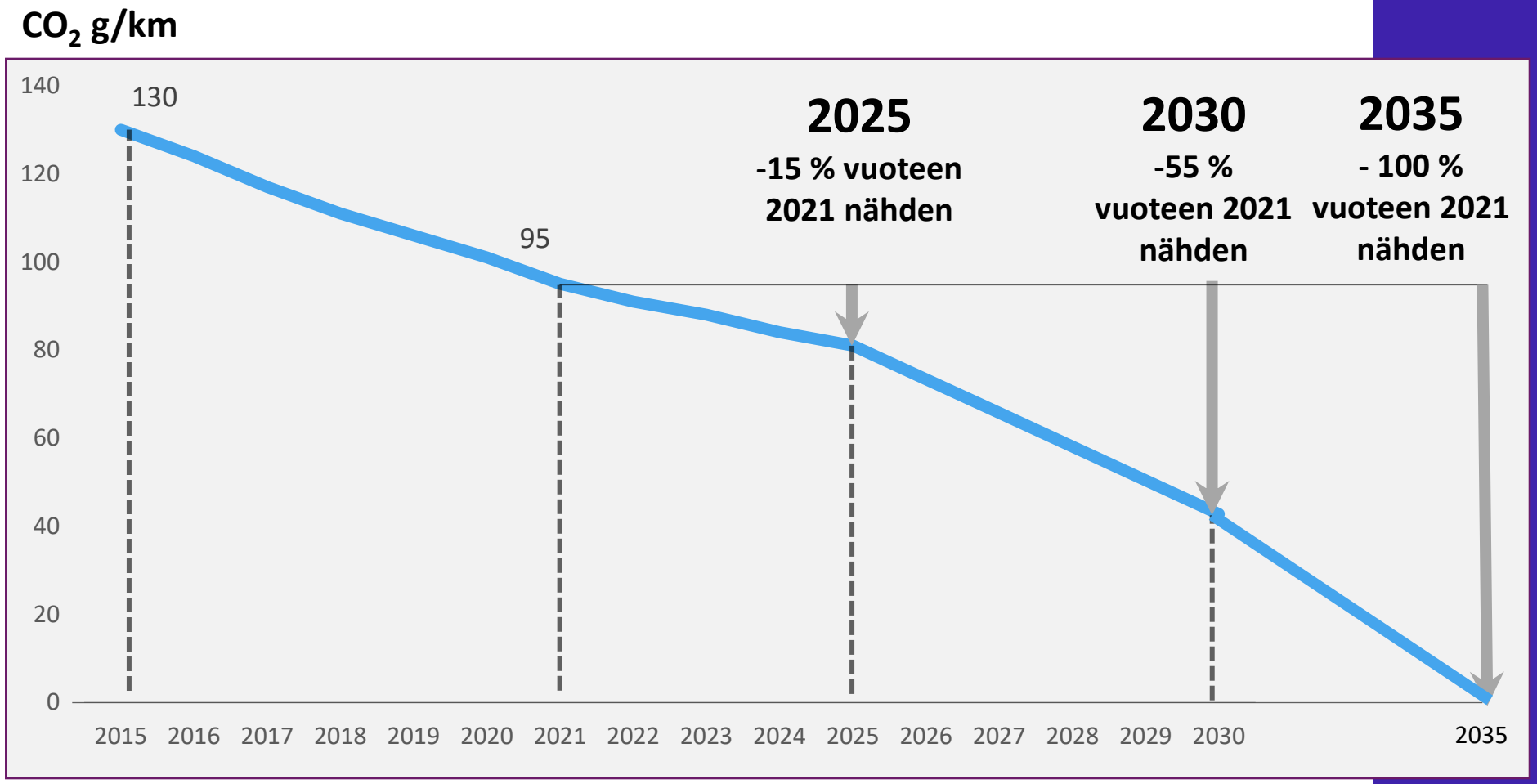
Henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvojen kiristäminen ja uuden raja-arvon asettaminen vuodelle 2035

Liikenne- ja viestintävaliokunta, 22.10.2021

Hanna Kalenoja
liikenteen erityisasiantuntija

Autotuojat ja -teollisuus ry
Autoalan Keskusliitto

EU:n hiilidioksidipäästöjä koskevat sitovat tavoitearvot autonvalmistajille - Komission ehdotus henkilöautojen raja-arvoista



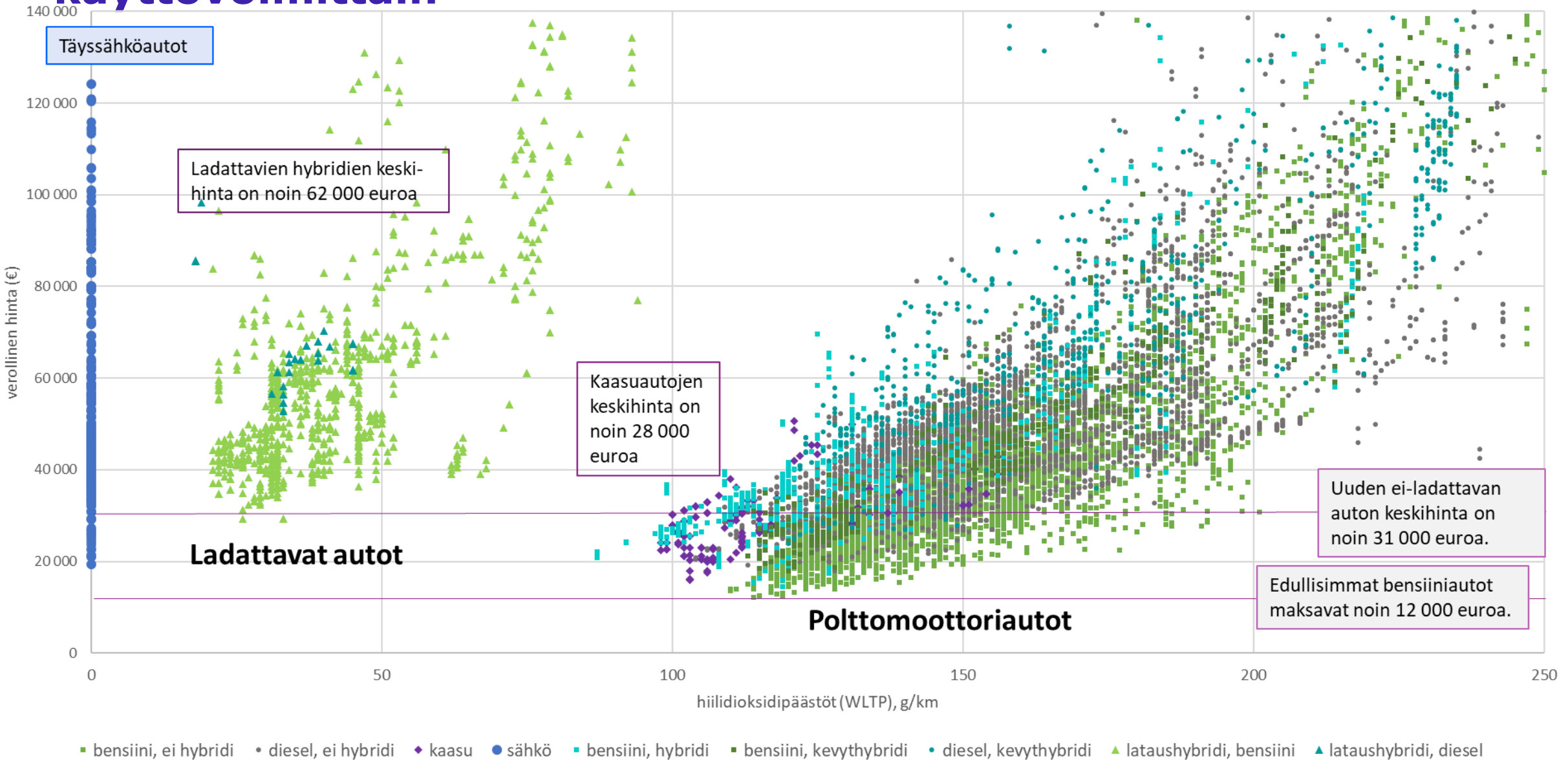
Päästöjen grammamääräiset rajat määritellään vuoden 2022 syksyllä WLTP-mittaustason mukaisina.

Pakettiautoille vastaavat tavoitetasot vuoteen 2021 nähden ovat

- vuosi 2025: -15 %
- vuosi 2030: -50 %
- vuosi 2035: -100 %

Tavoitearvot koskevat EU-markkinoille saatettujen uusien henkilöautojen keskipäästöjä. Ajoneuvovalmistajat joutuvat maksamaan tuntuvat sanktiot, jos niiden markkinoille saattamien autojen keskipäästöt ylittävät tavoitearvot.

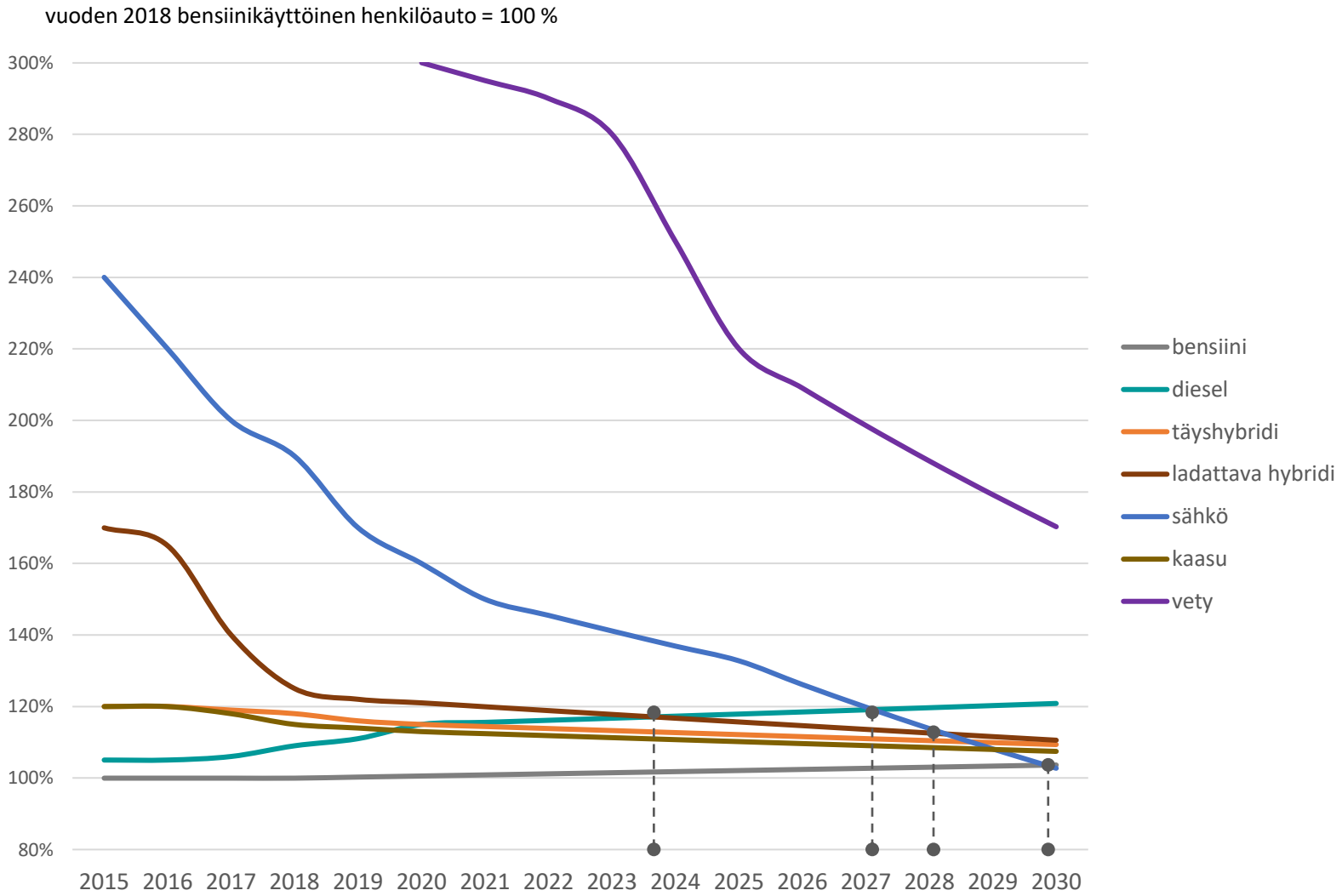
Markkinoilla olevien henkilöautomallien hinnat ja päästöt käyttövoimittain



Autotuojat ja -teollisuus, Autotietokanta 5/2021

Aineisto sisältää kaikki markkinoilla olevien automallien erihintaiset ja päästötasoltaan erilaiset variaatiot. Erilaisia henkilöautomallien variaatioita on aineistossa yhteensä 12 372.

Eri käyttövoimaa hyödyntävien autojen tuotantokustannusten kehitysennuste

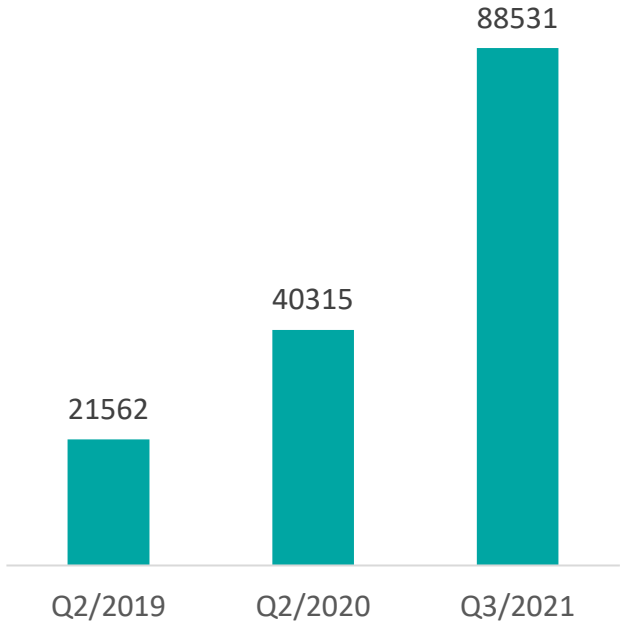


- ladattavien hybridien hinnan on ennakoitu laskevan dieselautojen hintaa alemmas vuonna 2024
- täyssähköautojen hinnan on arvioitu alittavan polttomoottoriautojen hinnan vuosina 2027-2028
- polttokennoautojen hintaeron bensiiniautoihin nähden on vuonna 2030 arvioitu olevan suurin piirtein sama kuin sähkö- ja polttomoottoriautojen vuonna 2020

Latausverkoston kehitys uhkana sähköistymiselle

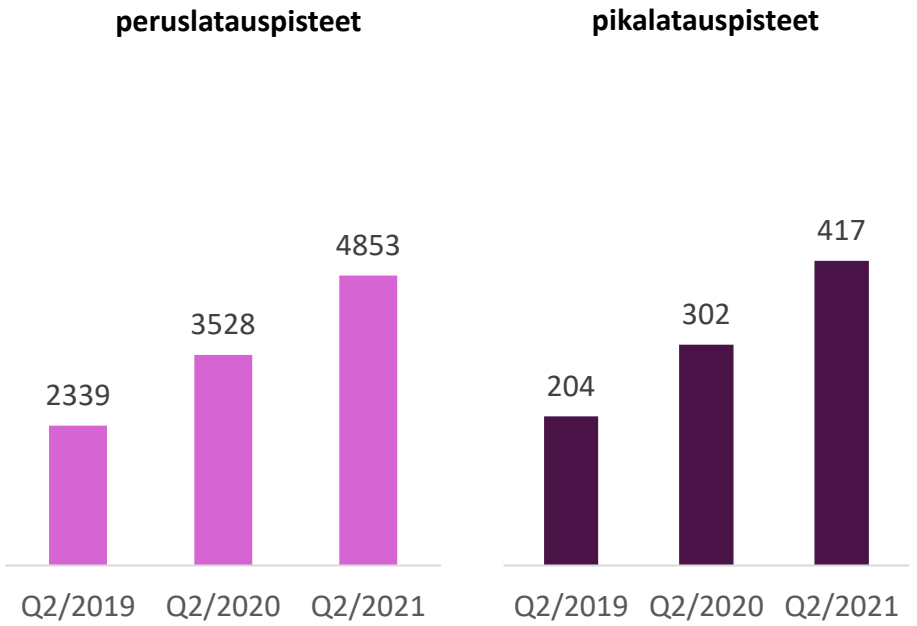
- latausverkosto on Suomessa laajentunut hitaammin kuin ladattavien autojen kanta
- latausinfratuet ovat oikein kohdennettuja, mutta asuinrakennusten ja työpaikkakiinteistöjen latausinfratukiin varattu budjetti ei riitä kattamaan alkuvaiheen kasvavaa kysyntää

Ladattavien autojen lukumäärän kehitys



Traficom

Julkisten latauspisteiden määrän kehitys



Teknologiateollisuus, sähköinen liikenne ry

- tällä hetkellä ladattavien autojen kanta kasvaa huomattavasti nopeammin kuin julkisten latauspisteiden verkosto
- raja-arvojen 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

Vuoden 2035 nollapäästöisten autojen tavoite sulkee monia teknologisia kehityspolkuja

- vuoden 2035 tavoitteeksi komissio esittää, että uudet ensirekisteröitävät autot olisivat nollapäästöisiä
- päästöt monitoroidaan ns. pakoputken päästä ja laskennassa ei oteta huomioon polttoaineiden elinkaarta : biometaani ja kehittyneet uusiutuvat nestemäiset biopolttoaineet lasketaan valmistajien päästömonitoroinnissa päästöiltään yhtä suuriksi kuin fossiiliset polttoaineet
- raja-arvojen laskentatapa on monelta osin ristiriitainen uusiutuvaa energiaa koskevaan sääntelyyn nähden
- nyt esitetyllä rajauksella komissio sulkee monia teknologisia polkuja, jotka liittyvät erityisesti hiilineutraalien ei-biologista alkuperää olevien synteettisten polttoaineiden tuotekehitykseen
- lainsäädännön tulisi olla luonteeltaan teknologianeutraalia, joten valittua yksinomaan sähköautoihin perustuvaa teknologiapolkua ei voi pitää suositeltavana
- valmistajien raja-arvosääntelyä tulisi muuttaa siten, että myös kaasukäyttöiset autot ja kehittyneitä biopolttoaineita hyödyntävät energiatehokkaat autot olisi mahdollista pitää tuotannossa vuoden 2025 jälkeen
- raja-arvojen tiukentaminen nopeuttaisi autokannan sähköistymistä merkittävästi, vaikka tilaa jätettäisiin myös kehittyville uusiutuville ja muille hiilineutraaleille polttoaineille