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

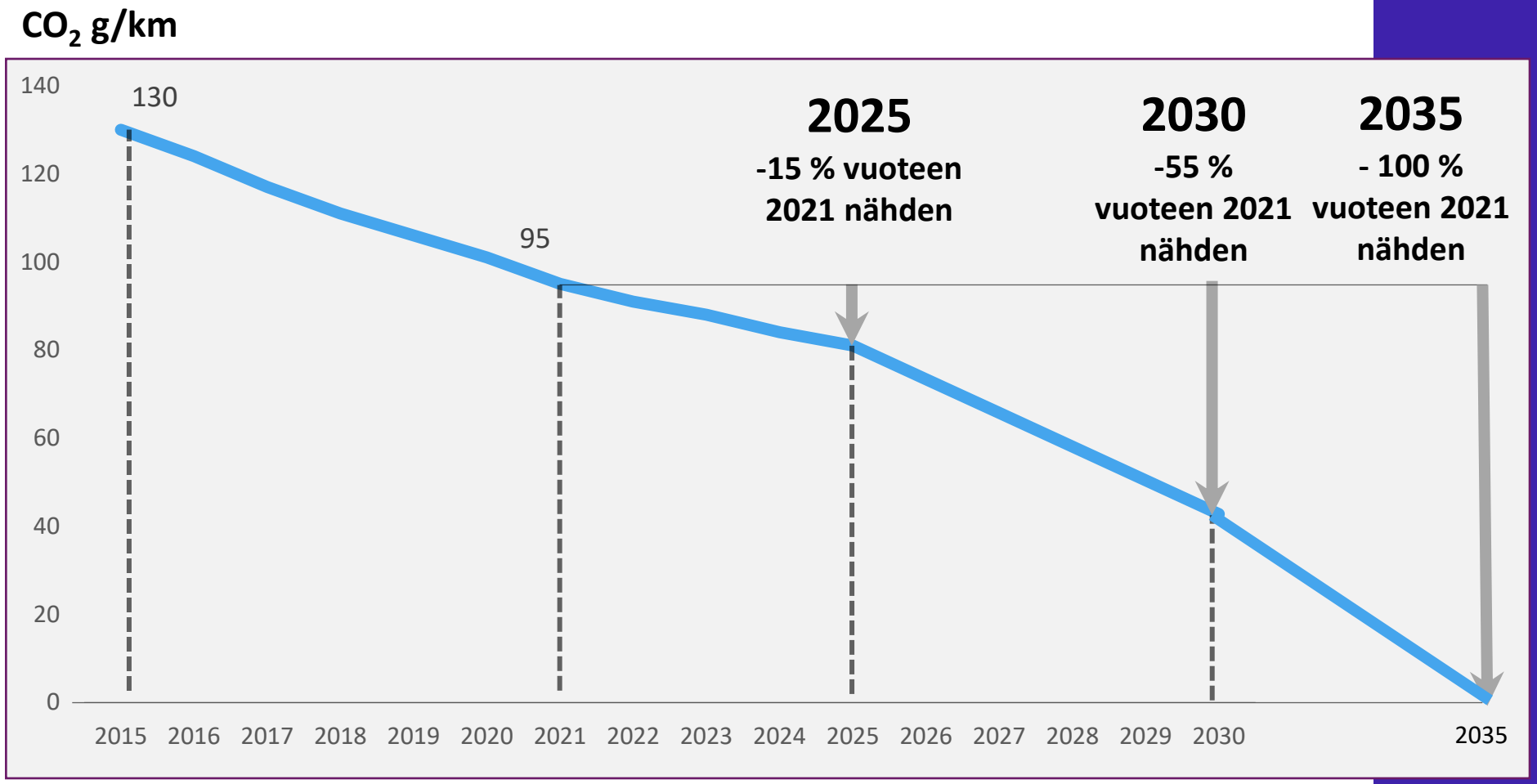
Henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvojen kiristäminen ja uuden raja-arvon asettaminen vuodelle 2035

Ympäristövaliokunta, 27.10.2021

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.

Vuoden 2035 nollapäästöisten autojen tavoite sulkee monia teknologisia kehityspolkuja

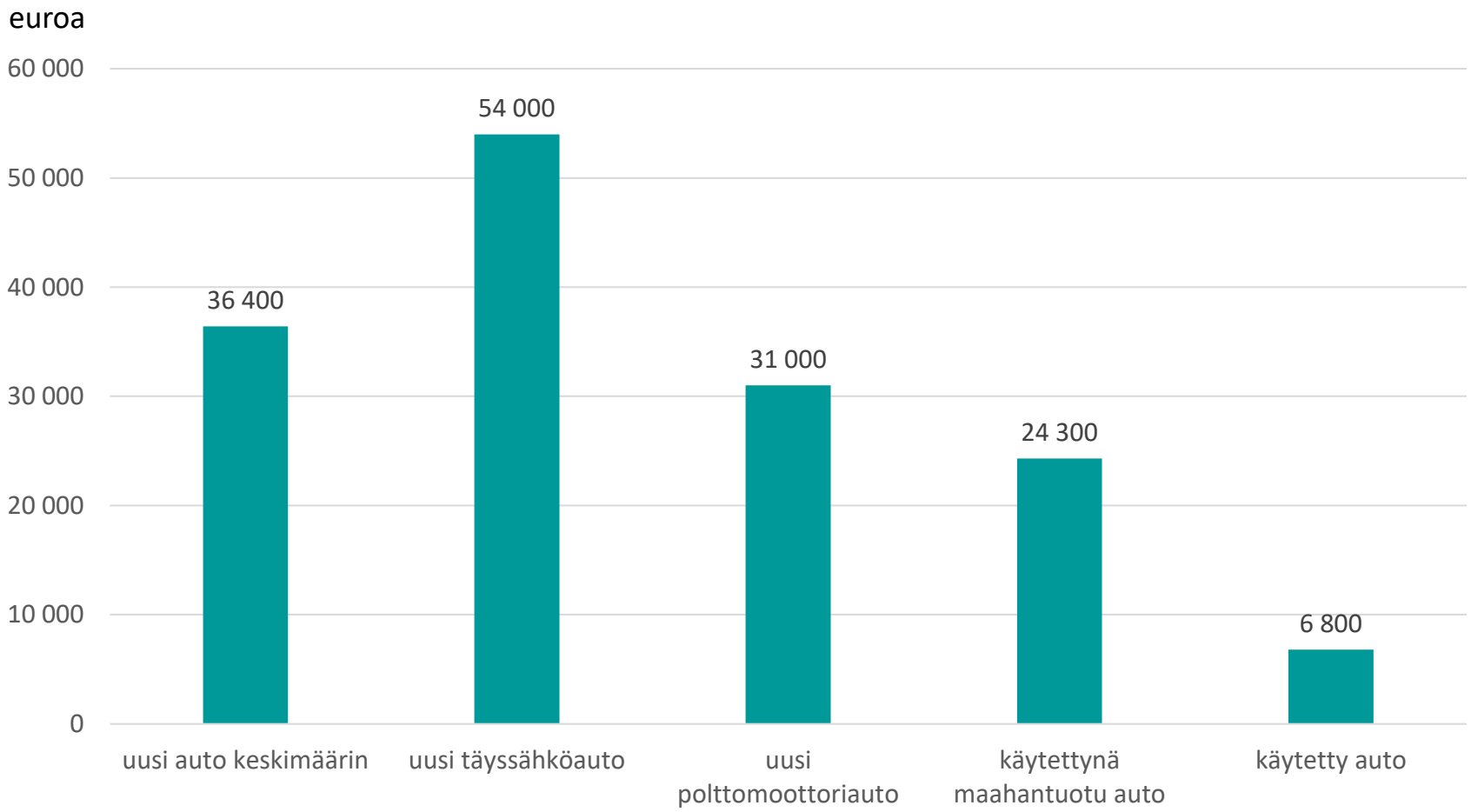
- vuoden 2035 tavoitteeksi komissio esittää, että uudet ensirekisteröitävät autot olisivat nollapäästöisiä
- päästöt monitoroidaan ns. pakoputken päästä ja laskennassa ei oteta huomioon polttoaineiden elinkaarta : biometaani ja kehittyneet uusiutuvat nestemäiset biopolttoaineet lasketaan valmistajien 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

AUTOALAN KESKUSLIITTO

AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

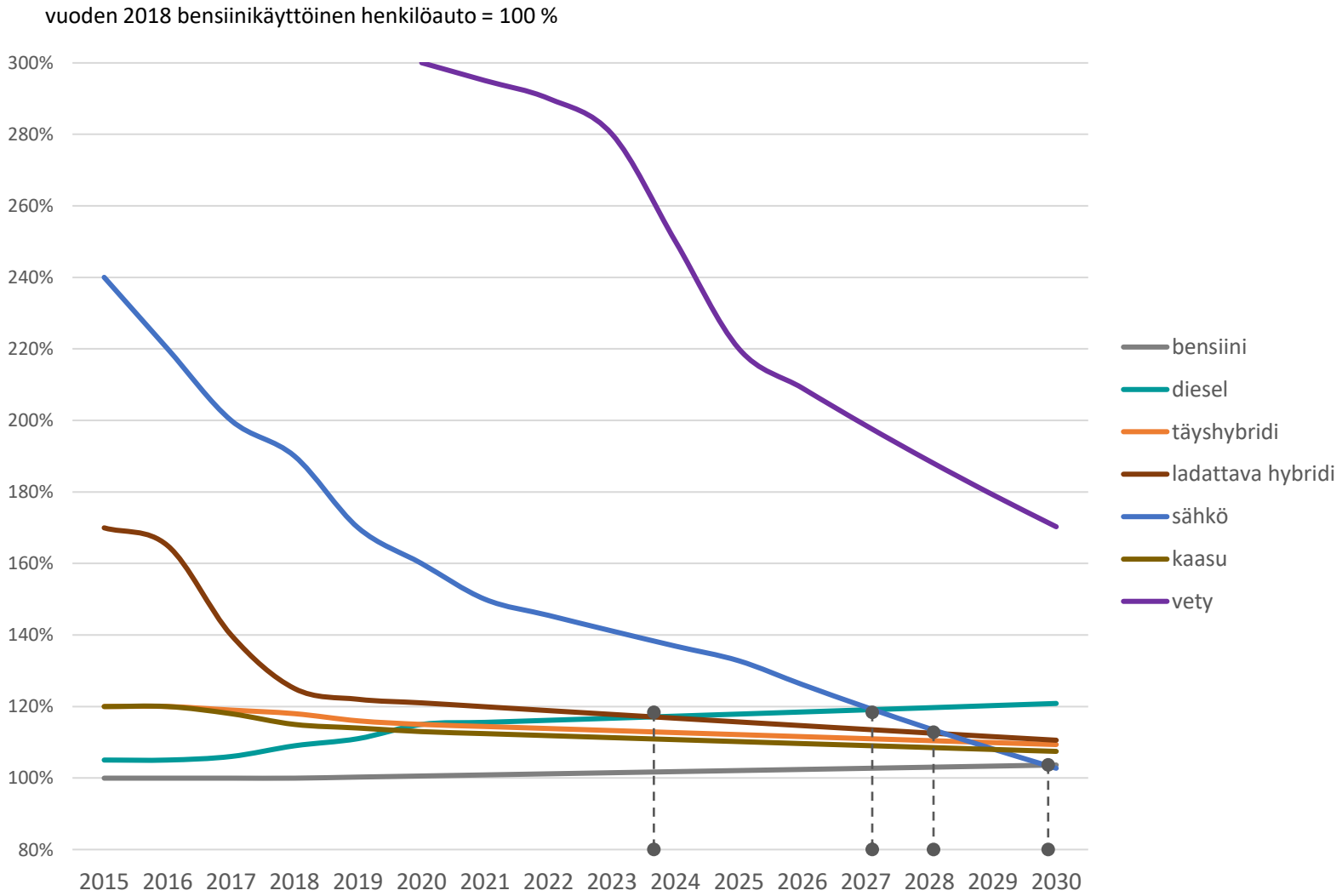
Keskimääräisiä uusien ja käytettyjen autojen hintoja vuonna 2020

- keskimääräinen uuden auton hinta on Suomessa noin 36 400 euroa
- keskimääräisen täyssähköauton hinta on vielä noin 20 000 euroa keskimääräistä uutta polttomoottoriautoa kalliimpi
- keskivertoauton hinta käytettyjen autojen markkinassa on noin 6 800 euroa



Verohallinto, Netwheels Mittaristo ja Traficomin liikenneasioiden rekisteri, Autoalan Tiedotuskeskus

Eri käyttövoimaa hyödyntävien autojen tuotantokustannusten kehitysennuste

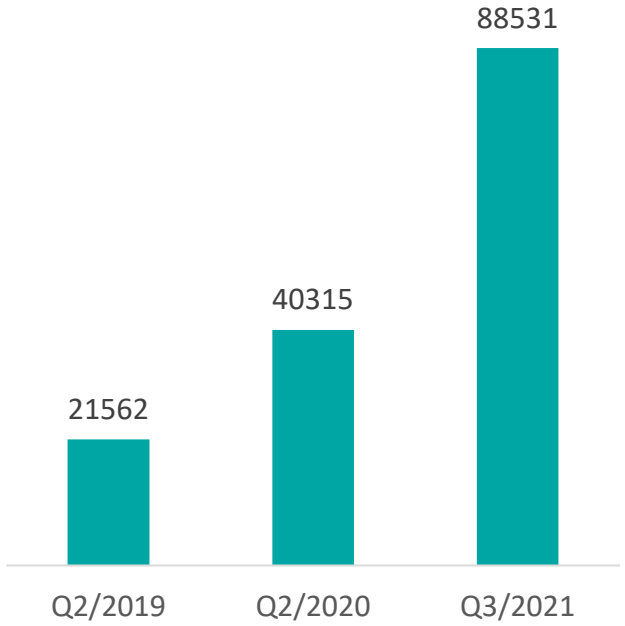


- ladattavien hybridien hinnan on ennakoitu laskevan dieselautojen hintaa alemmas vuonna 2024
- täyssähköautojen hinnan on arvioitu alittavan polttomoottoriautojen hinnan vuosina 2027-2028
- polttokennoautojen hintaeron bensiiniautoihin nähden on vuonna 2030 arvioitu olevan suurin piirtein sama kuin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

Latausverkoston kehitys uhkana sähköistymiselle

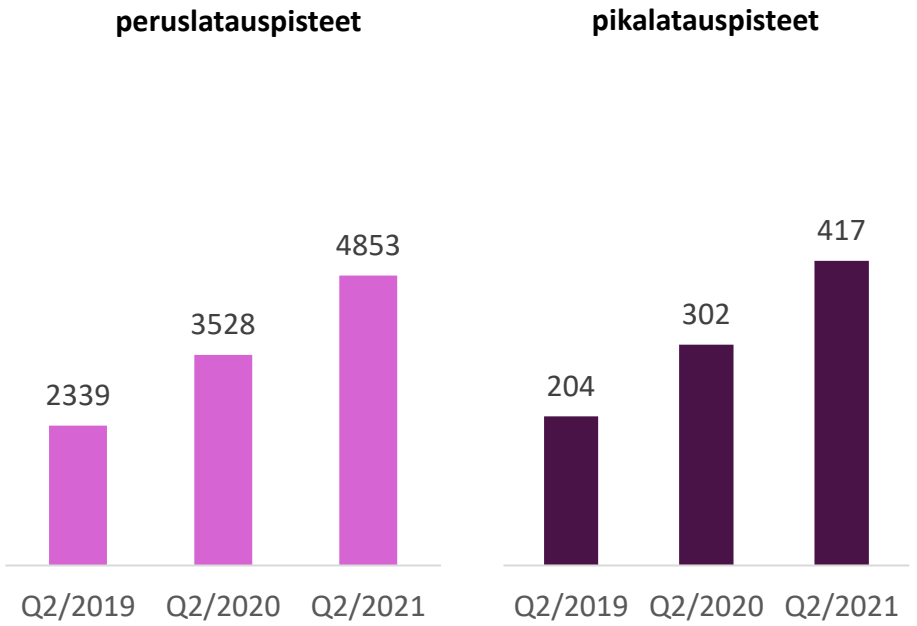
- latausverkosto on Suomessa laajentunut hitaammin kuin ladattavien autojen kanta
- latausinfratuet ovat oikein kohdennettuja, mutta asuinrakennusten ja työpaikkakiinteistöjen latausinfratukiin varattu budjetti ei riitä kattamaan alkuvaiheen kasvavaa kysyntää

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