Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
23.11.2023

E 42/2023 vp
Valtioneuvoston selvitys: CO2-neutraalit polttoaineet ajoneuvojen Euro 6 -tyyppihyväksynnässä

Hanna Kalenoja, liikenteen erityisasiantuntija

Autoalan Keskusliitto

hanna.kalenoja@aut.fi

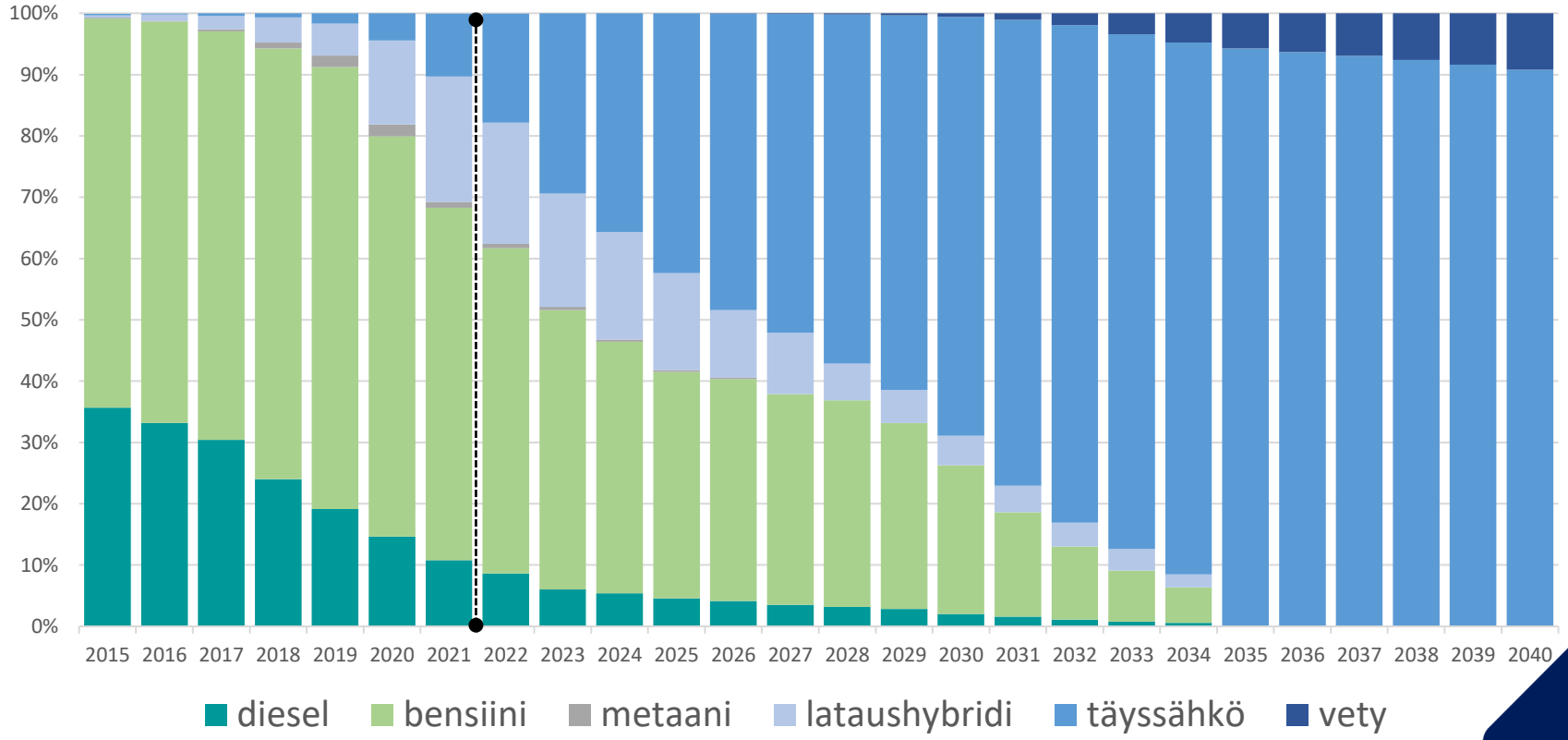
AUTOALAN KESKUSLIITTO

Sähköpolttoaineiden sisällyttäminen henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjen raja-arvosääntelyyn ei hidasta liikenteen sähköistymistä

- sähköistyminen etenee tulevina vuosina nopeasti, vaikka nollapäästöisen ajoneuvon määritelmää laajennettaisiin
- sähköpolttoaineilla olisi ensi vuosikymmenellä ensisijaisesti täydentävä rooli
- lainsäädännön teknologianeutraaliuden ja liikennejärjestelmän energiavaihtoehtojen huoltovarmuuden takia laajennus on tärkeä parannus olemassa olevaan raja-arvosääntelyyn

Henkilöautot

- perusennuste eri käyttövoimien osuudesta ensirekisteröinneissä



Autoalan käyttövoimaennuste vuosille 2023-2040

Uusiutuvien polttoaineiden sisällyttäminen lainsäädäntöön

- tuemme Suomen kantaa kaasumaisten ja nestemäisten uusiutuvien polttoaineiden sisällyttämisestä lainsäädäntöön
- sähköpolttoaineiden tuotantokustannukset ovat korkeat ja erityisesti alkuvaiheessa uusiutuvien kehittyneiden polttoaineiden rooli on päästövähennysten kannalta merkittävä
- biometaanin ja synteettisen hiilineutraalin metaanin käyttöä tulisi lisätä sisällyttämällä kuorma- ja linja-autojen hiilidioksidipäästöjä koskevan raja-arvoehdotukseen kaasua käyttäviin ajoneuvoihin sovellettava hiilikorjauskerroin

Vaatimus 100 prosentin päästövähennysvaikutuksista ei ole linjassa uusiutuvan energian direktiivin määritelmään

- komission esityksen mukaan CO2-neutraalit polttoaineet olisivat direktiivissä (EU) 2018/2001 määriteltyjä nestemäisiä ja kaasumaisia polttoaineita, jotka ovat muuta kuin biologista alkuperää ja joilla saavutetaan vähintään 100 prosentin vähenemä kasvihuonekaasupäästöissä
- sadan prosentin päästövähennysvaatimus veisi pohjan laadittavana olevalta sääntelyltä, jonka tavoitteena on ollut avata tietä myös sähköpolttoaineiden käytölle tieliikennesektorilla
- lainsäädännössä tulisi soveltaa 70 prosentin raja-arvoa, mikä vastaisi uusiutuvan energian direktiivin (REDIII) vaatimusta, jossa sekä uusiutuvilta polttoaineilta että sähköpolttoaineilta edellytetään vähintään 70 prosentin kasvihuonekaasupäästöjen vähennystä fossiilisiin polttoaineisiin nähden
- polttoaineiden kasvihuonekaasujen päästövähenemää koskevien vaatimusten tulisi olla eri lainsäädäntöpoluissa yhtenevät
- uusiutuvan energian direktiivin määritelmät polttoaineiden kasvihuonekaasupäästöjen vähenemästä ovat pohjana myös monille muille direktiiveille ja EU-asetuksille

Vaatimuksena on, että ajoneuvo voi käyttää ainoastaan sähköpolttoaineita

- polttoainelaatuja tunnistavaa teknologiaa kehitetään aktiivisesti ja jo tällä hetkellä on olemassa teknisiä sovelluksia, joiden avulla voidaan tunnistaa - on tärkeää, että komission esityksessä ajoneuvo- ja polttoainevalmistajille jätetään liikkumavaraa polttoainelaadun tunnistamisessa käytettävän teknologian kehittämisessä
- moninkertaista ja päällekkäistä tunnistamisvelvoitetta tulisi välttää, jotta kustannukset eivät kertautuisi sähköpolttoaineiden arvoketjussa
- vaatimukset edellyttäisivät nykyisellään sähköpolttoaineille erillistä tankkausjärjestelmää, jossa esimerkiksi polttoainepistoolin koko olisi erilainen kuin bensiinillä tai dieselillä
- myös korkeaseospolttoaineiden sisällyttämistä lainsäädäntöön tulisi harkita, jolloin ajoneuvo voisi toimia myös esimerkiksi 80 prosenttia sähköpolttoaineita sisältävällä polttoaineseoksella
- ajoneuvoilta edellytetään manipuloinnin estämistä siten, että polttoaineen tunnistavaa järjestelmää ei olisi mahdollista ohittaa
- valvonnan helpottamiseksi polttoaineessa voidaan käyttää esimerkiksi väriainetta