Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

22.11.2023

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

Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton lausunto hiilineutraaleja polttoaineita käyttävien ajoneuvojen huomioimisesta kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen Euro 6 -tason tyyppihyväksynnässä

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto valtioneuvoston selvityksestä, joka koskee synteettisiä hiilineutraaleja polttoaineita käyttävien henkilö- ja pakettiautojen tyyppihyväksyntää. E-kirje liittyy EU-parlamentissa hyväksyttyyn henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidiraja-arvoja koskevaan asetukseen, jonka hyväksymisvaiheessa edellytettiin, että komissio valmistelee ehdotuksen vuoden 2035 jälkeen rekisteröitävien sähköpolttoaineita käyttävien polttomoottoriautojen vaatimuksista.

Henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidiraja-arvoasetukseen tehty tarkennus mahdollistaa, että tulevaisuudessa nollapäästöisten autojen määritelmään voidaan sisällyttää myös hiilineutraaleja synteettisesti valmistettuja ns. sähköpolttoaineita (RFNBO) käyttävät ajoneuvot. Vaikka akkusähkö ja polttokenno ovat tällä hetkellä selvästi kustannustehokkaimmat vähäpäästöiset energia- ja teknologiavaihtoehdot, lainsäädännön tulisi mahdollistaa myös uusien teknologioiden markkinoille tulo. Liikenteen sähköistymisen ei ennakoida hidastuvan, vaikka sähköpolttoaineet sisältyisivät raja-arvolainsäädäntöön yhtenä hiilineutraalina polttoainevaihtoehtona. Autonvalmistajat kohdentavat tutkimus- ja tuotekehityspanokset erityisesti ladattaviin autoihin, sillä sähköautojen käyttökustannukset ovat edulliset ja henkilöautoliikenteen sähköistymisen mahdollisuudet ovat parantuneet merkittävästi latausinfran rakentuessa. Akkujen tuotantokustannukset ovat laskeneet, raaka-aineiden saatavuus on parantunut ja sähköautojen globaali tuotanto on kasvanut viime vuosina nopeasti. Valmisteilla oleva sähköpolttoaineet huomioon ottava sääntely on kuitenkin tärkeä laajennus, sillä se lisää lainsäädännön teknologianeutraalia luonnetta ja avaa mahdollisuuden myös sähköpolttoaineiden kehitykselle yhtenä liikennesektorin hiilineutraalina energiavaihtoehtona.

Sähköpolttoaineita hyödyntävien ajoneuvojen markkinoille saattamisen mahdollistaminen parantaa myös energiasektorin huoltovarmuutta. Vaikka sähkön riittävyydestä ja saatavuudesta ei ole huolta, on tärkeää, että liikennesektori ei olisi tulevaisuudessa ainoastaan yhden energialähteen varassa. Poikkeuksellisissa tilanteissa nestemäiset polttoaineet ovat tärkeä energiavaihtoehto, joka lisää energiajärjestelmän resilienssiä. Huoltovarmuuden kannalta sähköpolttoaineet ovat perusteltu vaihtoehto erityisesti viranomaisten ja puolustusvoimien käyttämissä ajoneuvoissa vuoden 2035 jälkeen.

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.

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 kyseisessä direktiivissä vahvistettujen menetelmien mukaisesti. Sadan prosentin vähenemä koko elinkaaren aikana on korkea vaatimus, johon ei polttoainealan asiantuntija-arvioiden mukaan ole mahdollista sähköpolttoaineilla päästä. 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 nyt esitetyn 100 prosentin sijasta. Tämä vastaisi uusiutuvan energian direktiivin (REDIII) vaatimusta, jossa sekä uusiutuvilta polttoaineilta että sähköpolttoaineilta edellytetään vähintään 70 prosentin kasvihuonekaasupäästöjen vähennystä fossiilisiin polttoaineisiin nähden. Polttoaineiden kasvihuonekaasujen päästövähenemän vaatimusten tulisi olla eri lainsäädäntöpoluissa yhtenevät. Uusiutuvan energian direktiivin määritelmä polttoaineiden kasvihuonekaasupäästöjen vähenemästä on pohjana myös monille muille direktiiveille ja EU-asetuksille.

Raja-arvoasetukseen esitettyjen täydennysten mukaisesti markkinoille voisi vuoden 2035 jälkeen saattaa vain sellaisia polttomoottoriautoja, jotka eivät toimi fossiilisilla polttoaineilla. Sähköpolttoaineita käytetään todennäköisimmin aluksi ensisijaisesti muihin polttoaineisiin sekoitettuina komponentteina. EU:n uusiutuvien polttoaineiden jakelua koskeva lainsäädäntö sekä kotimainen jakeluvelvoitetta koskeva lainsäädäntö edellyttää, että osa jaeltavasta polttoaineesta koostuu RFNBO-polttoaineista jo tällä vuosikymmenellä. Koska polttoaineet tyypillisimmin ovat eri komponenttien sekoitteita, hiilineutraaliksi luokiteltavien autojen vaatimuksena tulisi olla käyttö korkeaseospolttoainelaadulla, jossa esimerkiksi 85 prosenttia on sähköpolttoaineita.

Komission esityksessä on edellytetty, että ajoneuvoihin ei olisi mahdollista tankata kuin niille soveltuvaa RFNBO-polttoainetta. Käytännössä tämä edellyttäisi sähköpolttoaineille erillistä tankkausjärjestelmää, jossa esimerkiksi polttoainepistoolin koko olisi erilainen kuin bensiinillä tai dieselillä. Lisäksi ajoneuvoilta edellytetään manipuloinnin estämistä siten, että polttoaineen tunnistavaa järjestelmää ei olisi mahdollista ohittaa. Valvonnan helpottamiseksi polttoaineessa voidaan käyttää esimerkiksi väriainetta polttoöljyn tapaan.

Polttoainelaatuja tunnistavaa teknologiaa kehitetään aktiivisesti ja jo tällä hetkellä on olemassa teknisiä sovelluksia, joiden avulla voidaan tunnistaa, onko polttoaine uusiutuvaa tai fossiilista. Kehitteillä olevat teknologiat perustuvat fyysisisiin tai virtuaalisiin antureihin ja esimerkiksi lohkoketjuja hyödyntävään teknologiaan. On tärkeää, että komission esityksessä ajoneuvo- ja polttoainevalmistajille jätetään liikkumavaraa polttoainelaadun tunnistamisessa käytettävän teknologian kehittämisessä. Sääntelyn tulisi olla myös tästä näkökulmasta teknologianeutraalia. Päällekkäiset ja kertautuvat vaatimukset polttoainelaadun monitoroinnista polttoaineiden arvoketjussa lisäisivät huomattavasti sähköpolttoaineiden kustannuksia. Sähköpolttoaineiden tuotantokustannukset ovat korkeat ja lisäinvestoinnit

polttoaineen alkuperän tunnistavaan teknologiaan nostavat ajoneuvojen hankinta- ja huoltokustannuksia.

Yksinomaan sähköpolttoaineilla toimivien autojen tulo markkinoille vaatii uudistuksia useilta eri toimialoilta, kuten polttoainevalmistajilta, jakeluasematoimijoilta ja autonvalmistajilta. Kokonaisuuden kannalta parhaiden käytäntöjen kehittäminen vaatii pelkkää ajoneuvotekniikkaa koskevaa muutosta enemmän aikaa. On tärkeää, että lainsäädäntöä kehitetään tutkimuksiin perustuvalla tiedolla, kun sähköpolttoaineiden tuotannosta ja käytöstä kertyy lisätietoja. Lainsäädännön voimaantuloaikatauluissa on tarpeen ottaa huomioon uuden teknologian kehittämisen vaatima aika eri toimialoilla.

Kunnioittavasti

Tero Kallio
toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Tero Lausala
toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto

Lisätietoja
Markus Markkanen, tekninen asiantuntija, Autotuojat ja -teollisuus ry,
markus.markkanen@autotuojat.fi, p. 040 733 8856
Hanna Kalenoja, liikenteen erityisasiantuntija, Tieliikenteen Tietokeskus, hanna.kalenoja@aut.fi,
p. 050 5344 750