

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

22.11.2023

**E 42/2023 vp Valtioneuvoston selvitys: CO2-neutraalit polttoaineet ajoneuvojen Euro 6 -tyyppi-
väksynnässä**

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

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto valtioneuvoston selvityksestä, joka koskee synteettisiä hiilineutraaleja polttoaineita käyttävien henkilö- ja pakettiautojen tyyppi hyväksyntää. E-kirje liittyy EU-parlamentissa hyväksytyyn 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 polttoakku ovat tällä hetkellä selvästi kustannustehokkaimmat vähäpäästöiset energia- ja teknologiavaihtoehtot, 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 latausinfraan 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 riittävydestä 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 energijärjestelmän 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. Sähkölpolttoaineiden tuotantokustannukset ovat korkeat ja erityisesti alkuvaiheessa uusiutuvien kehittyneiden polttoaineiden rooli on päästövähennysten kannalta merkittävä. Biome-taanin ja synteettisen hiilineutraalin metaanin käyttöä tulisi lisätä sisällyttämällä kuorma- ja linja-au-tojen hiilidioksidipäästöjä koskevan raja-arvoehdotukseen kaasua käyttäviin ajoneuvoihin sovellet-tava hiilikorjauskerroin.

Komission esityksen mukaan CO₂-neutraalit polttoaineet olisivat direktiivissä (EU) 2018/2001 määri-teltyjä nestemäisiä ja kaasumaisia polttoaineita, jotka ovat muuta kuin biologista alkuperää ja joilla saavutetaan vähintään 100 prosentin vähemmän kasvihuonekaasupäästöissä kyseisessä direktiivissä vahvistettujen menetelmien mukaisesti. Sadan prosentin vähemmän koko elinkaaren aikana on kor-kea vaatimus, johon ei polttoainealan asiantuntija-arvioiden mukaan ole mahdollista sähkölpolttoai-neilla päästä. Sadan prosentin päästövähennysvaatimus veisi pohjan laadittavana olevalta säänte-lyltä, jonka tavoitteena on ollut avata tietä myös sähkölpolttoaineiden käytölle tieliikennesektorilla. Lainsäädännössä tulisi soveltaa 70 prosentin raja-arvoa nyt esitetyn 100 prosentin sijasta. Tämä vas-taisi uusiutuvan energian direktiivin (REDIII) vaatimusta, jossa sekä uusiutuville polttoaineille että sähkölpolttoaineille edellytetään vähintään 70 prosentin kasvihuonekaasupäästöjen vähennystä fos-siilisiin polttoaineisiin nähden. Polttoaineiden kasvihuonekaasujen päästövähennämisen vaatimusten tulisi olla eri lainsäädäntöpoluissa yhtenevä ja uusiutuvan energian direktiivin määritelmät polttoai-neiden kasvihuonekaasupäästöjen vähennemistä ovat 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 fossiililla polttoaineilla. Sähkölpolttoai-neita käytetään todennäköisimmin aluksi ensisijaisesti muihin polttoaineisiin sekoitettuina kom-ponentteina. EU:n uusiutuvien polttoaineiden jakelua koskeva lainsäädäntö sekä kotimainen jakelu-velvoitetta koskeva lainsäädäntö edellyttää, että osa jaeltavasta polttoaineesta koostuu RFNBO-pol-ttoaineista jo tällä vuosikymmenellä. Koska polttoaineet tyypillisimmin ovat eri komponenttien sekoit-teita, hiilineutraaliksi luokiteltavien autojen vaatimuksena tulisi olla käyttö korkeaseospolttolainelaadulla, jossa esimerkiksi 85 prosenttia on sähkölpolttoaineita.

Komission esityksessä on edellytetty, että ajoneuvoihin ei olisi mahdollista tankata kuin niille soveltu-vaan RFNBO-polttoainetta. Käytännössä tämä edellyttäisi sähkölpolttoaineille erillistä tankkausjärjes-telmää, 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.

Polttolainelaatuja tunnistavaa teknologiaa kehitetään aktiivisesti ja jo tällä hetkellä on olemassa tek-nisiä sovelluksia, joiden avulla voidaan tunnistaa, onko polttoaine uusiutuvaa tai fossiilista. Kehitteillä olevat teknologiat perustuvat fyysisiin tai virtuaalisiin antureihin ja esimerkiksi lohkoketjuja hyödyn-tävään teknologiaan. On tärkeää, että komission esityksessä ajoneuvo- ja polttoainevalmistajille jäte-tään liikkumavaraa polttolainelaadun tunnistamisessa käytettävän teknologian kehittämisessä. Sään-telyn tulisi olla myös tästä näkökulmasta teknologianeutraalia. Päällekkäiset ja kertautuvat vaatimuk-set polttolainelaadun monitoroinnista polttoaineiden arvoketjussa lisäisivät huomattavasti sähkölpol-ttoaineiden kustannuksia. Sähkölpolttoaineiden 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.

Kunnioitavasti

Tero Kallio
toimitusjohtaja, Autotuoajat ja -teollisuus ry

Tero Lausala
toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto

Lisätietoja

Markus Markkanen, tekninen asiantuntija, Autotuoajat ja -teollisuus ry, markus.markkanen@autotuoajat.fi, p. 040 733 8856

Hanna Kalenoja, liikenteen erityisasiantuntija, Tieliikenteen Tietokeskus, hanna.kalenoja@aut.fi, p. 050 5344 750