



AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS



AUTOALAN KESKUSLIITTO

Eduskunta
Liikenne ja viestintävaliokunta

13.6.2022

Asia: U-jatkokirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1999 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä, sekä neuvoston direktiivin (EU) 2015/652 kumoamisesta

Autoalan Keskusliiton ja Autotuojat ja teollisuus ry:n lausunto komission ehdotuksesta uusiutuvan energian direktiivin muutoksesta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto valtioneuvoston U-kirjelmästä, joka koskee uusiutuvaa energian direktiivin uudistamista. U-kirjelmä täydentää lokakuussa 2021 annettua RED-direktiivin uudistamista koskevaa kirjelmää (U 59/2021 vp). Komissio on muuttanut talven aikana esitystään uusiutuvan energian direktiiviksi ja lisäksi komissio antoi keväällä REPowerEU-tiedonannon, jonka tavoitteena on ollut nopeasti vähentää Euroopan riippuvuutta Venäjältä tuotavasta fossiilisesta energiasta. Lausunnossamme on nostettu esille yksinomaan liikennesektoria koskevia näkökulmia.

Uusiutuvan energian jakelua koskevat tavoitteet

Uusiutuvaa energiaa koskevassa direktiivissä määritellään, mitä energialähteitä pidetään uusiutuvina, ja asetetaan sitovat tavoitteet niiden osuudelle energiankulutuksesta. Vuonna 2018 EU asetti 32 prosentin tavoitteen uusiutuvalla energialle vuoteen 2030 mennessä. Heinäkuussa 2021 annetussa 55-valmiuspaketissa tavoite ehdotettiin nostettavan 40 prosenttiin ja nyt esillä olevassa ehdotuksessa 45 prosenttiin. Valtioneuvoston U-kirjelmässään esittämä myönteinen kanta uusiutuvan energian käytön tavoitteen nostamiseen on perusteltu ja se tukee irtautumista fossiilisista polttoaineista.

Kehittyneiden biopolttoaineiden osuus on tavoitteena nostaa vähintään 2,2 prosenttiin liikenteen energiankulutuksesta vuonna 2030, minkä lisäksi on esitetty erillistä 2,6 prosentin tavoitetta uusiutuville hiilineutraaleille RFNBO-polttoaineille (esimerkiksi vety ja ns. sähköpolttoaineet). On perusteltua, että Suomi suhtautuu varauksella kehittyneiden biopolttoaineiden ja RFNBO-polttoaineiden tavoitteiden yhdistämiseen, jotta RFNBO-polttoaineiden kehitykselle voitaisiin taata riittävä intensiteetti. EU:n laajuinen tavoite tukee hyvin kansallista tavoitetasoa, sillä kansallisen Ilmasto- ja energiastrategian luonnoksessa tavoitteeksi on asetettu RFNBO-polttoaineiden osuuden kasvattaminen 3 prosenttiin liikennepolttoaineiden kokonaiskulutuksesta vuoteen 2030 mennessä. Suhteellisen korkean tavoitteen asettaminen on tärkeää, sillä erityisesti vaikeasti sähköistettävillä liikennesektorin osa-alueilla RFNBO-polttoaineet tarjoavat pitkällä aikavälillä hiilineutraalin vaihtoehdon.

Uudentyyppiset sähköpolttoaineet, jotka perustuvat pääosin vedyn irrottamiseen vedestä, ehdotetaan lisättäväksi lakiin vuoden 2023 alussa Euroopan komission valmisteilla olevien säädösten mukaisesti. Vaikka RFNBO-polttoaineiden teknistaloudellinen potentiaali realisoituu vasta vuosikymmenen lopulla, niiden sisällyttäminen lainsäädäntöön on tärkeä ennakoiva ja markkinaa avaava toimenpide.

Komissio on aiemmassa esityksessään ehdottanut myös uutta liikenteen sähköistymistä edistävää kannustetta, jossa julkisten latausasemien uusiutuvaa sähköä toimittavat organisaatiot saisivat hyvityksiä, joita voidaan myydä polttoainekäyttäjille uusiutuvan energian jakeluvelvoitteiden täyttämiseen. Polttoainekäyttäjät voivat ehdotuksen mukaan käyttää ostamiaan hyvityksiä täyttääkseen heille asetettuja uusiutuvan energian jakeluvelvoitteita. Jakeluvelvoitteen laajentaminen hyvitysmenettelyllä sähköön ja uusien hiilineutraalien synteettisten polttoaineiden erillistavoite tukisi saumattomasti uusiutuvien polttoaineiden valikoiman laajentamista.

Valtioneuvoston kannassa esitetty huoli kestävien raaka-ainepohjan kapenemisesta on todellinen ja se uhkaa nostaa nestemäisten polttoaineiden hintoja merkittävästi 2020-luvun aikana. Kestävyyskriteerien tulisi olla pitkäjänteisiä ja muutosten tulisi olla ennakoitavia myös pidemmällä aikavälillä, jotta pilotointi- tai investointivaiheessa olevasta uusiutuvien polttoaineiden tuotannosta saataisiin teknistaloudellisesti kannattavaa.

E20-polttoainestandardin edistäminen yhä ajankohtaisempaa

Autoala on jo aiemmin esittänyt, että Suomi ottaisi aktiivisen roolin etanolin suuremman sekoitusosuuden bensiinissä sallivan E20-polttoainestandardin valmistelussa. E20-polttoaineen standardointi antaisi mahdollisuuden nostaa biopolttoaineiden osuutta jaeltavasta bensiinistä jo lähivuosien aikana. Suuressa osassa E10-polttoaineille soveltuvista bensiiniautoista on valmius E20-polttoaineen käyttöön, mutta sen puuttuminen polttoainedirektiivistä jarruttaa polttoainestandardin valmistelua. E20-polttoainelaatu lisäisi mahdollisuuksia nostaa biojakeluvelvoitetta kansallisesti nykyistä korkeammalle, sillä etanolin valmistuskustannukset ovat selvästi kehittyneitä uusiutuvia dieselpolttonesteitä ja biobensiiniä edullisemmat ja raaka-ainepohja on laajempi. Etanolin korkeampi seossuhde mahdollistaisi bio-osuuden kustannustehokkaan kasvattamisen jo lähivuosien aikana.

Autojen ajovoimaakuista kerättävien tietojen saatavuus

Komission esityksessä on myös varauduttu siihen, että sähköautoista tulee uusiutuvan hajautetusti tuotetun sähkön kustannustehokas varastointikohde. Tavoitteena on, että sähköautojen mahdollisuudet varastoida uusiutuvaa sähköä ja syöttää energiaa tarvittaessa myöhemmin takaisin verkkoon voitaisiin hyödyntää täysimääräisesti. Valtioneuvoston kannassa on perustellusti todettu, että kaksisuuntaisen latauksen toiminnallisuuksia koskevissa vaatimuksissa jäsenvaltiolle tulisi jäädä merkittävästi harkintavaltaa. Myös esitetty Suomen kanta älykkään latauksen toiminnallisuuksien vaatimuksesta uusiin ei-julkisiin latauspisteisiin on perusteltu, sillä se mahdollistaa sähköverkon kuormituksen hallinnan myös kysynnän huipputilanteissa.

Energian varastoinnin optimoimiseksi sekä joustavien palvelujen ja sähköverkon älykkään kuormituksen varmistamiseksi ajoneuvovalmistajien on direktiiviehdotuksen mukaisesti avattava pääsy akun kapasiteettia, kuntoa ja lataustilaa koskeviin tietoihin. Tietoa tulee tarjota syrjimättömin ehdoin ja

maksutta auton omistajille tai käyttäjille sekä näiden puolesta toimiville yhteisöille, kuten latausjärjestelmien ylläpitäjille, liikkumispalvelujen tarjoajille ja muille sähkömarkkinoiden toimijoille. Sähköautojen akkutietojen saatavuutta koskevat säännökset täydentävät tältä osin ajoneuvojen koskevaa unionin lainsäädäntöä ajoneuvojen tyyppihyväksynnästä.

Esitys edellyttää myös, että erilaisia latauspalveluja tarjoavien osapuolten ja sähkömarkkinaosapuolten olisi selkeästi kerrottava sähköajoneuvojen käyttäjille, kuinka näille korvataan sähköajoneuvon käytöstä sähköjärjestelmälle ja markkinoille syntyvät hyödyt. Sähköajoneuvojen käyttäjien kuluttajaoikeudet on tärkeää turvata.

Ajoneuvovalmistajille tulisi varata riittävästi siirtymäaikaa varautua akkuja koskevien tietojen luovuttamiseen, sillä vielä tällä hetkellä tiedon keruuseen ja tiedon jakamiseen eri toimijoille esityksen mukaisessa laajuudessa ei ole varauduttu. Lisäksi tulisi varmistua, että tietojen luovutus ja käyttö rajattaisiin vain niihin osapuoliin, joilla on tosiasiallinen tarve akun kapasiteettia ja lataustilaa koskeviin tietoihin.

Pekka Rissa
toimitusjohtaja
Autoalan Keskusliitto

Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuoajat ja teollisuus ry

Hanna Kalenoja
liikenteen erityisasiantuntija
Tieliikenteen Tietokeskus