



Eduskunta

Liikenne- ja viestintävaliokunta

8.2.2023

Asia: U 94/2022 vp

Autotuoajat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton lausunto valtioneuvoston kirjelmään eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi moottoriajoneuvojen ja moottoreiden sekä järjestelmien, komponenttien ja tällaisille ajoneuvoille tarkoitettujen erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä päästöjen ja akkujen kestävyyden osalta (Euro 7) ja asetusten (EY) 715/2007 ja (EY) 595/2009 kumoamisesta

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua Euro 7 -päästölainsäädännön muutoksia koskevaan U-kirjeeseen. Pakokaasusääntelyyn esitetyt muutokset koskevat muun muassa ladattavien autojen ajovoima-akkujen kestävyysvaatimuksia, jarrujen ja renkaiden päästöjä, haihtumis- ja tankkauspäästöjä, ajoneuvojen päästövalvontavaatimuksia, kyberturvallisuusvaatimuksia sekä vähäpäästöisten autojen merkintää (environmental vehicle pass). Lainsäädäntö nostaa esille myös uusia vaatimuksia auton pakokaasujen jälkikäsittelylaitteistojen ja matkamittarien manipuloinnin estämiseksi. Manipulaatioiden vähentäminen on tärkeä tavoite ja sen vähentämiseen soveltuvat lainsäädännölliset keinot matkamittarivilpin ja pakokaasupäästöjen jälkikäsittelylaitteiden kiertämiseen tulisi ottaa käyttöön.

Samanaikaisesti EU-lainsäädännössä on otettu merkittäviä edistysaskelia siirtymässä kohti hiilineutraaleja liikennepolttoaineita ja osana komission 55-valmiuspakettia on jo hyväksytty uusien henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidiraja-arvoja koskeva tarkistus, joka ohjaa ajoneuvotekniikan kehitystä kohti sähköisiä voimalinjoja. Komissio on antamassa myös kuorma- ja linja-autojen hiilidioksidipäästöarvoja koskevan ehdotuksensa lähiviikkoina. Vallitsevassa lainsäädäntötilanteessa tärkeimmät kansalliset toimenpiteet liittyvätkin ensisijaisesti autokannan nopeampaan uudistamiseen ja käyttövoimamurroksen nopeuttamiseen, sillä hiilidioksidiraja-arvolainsäädäntö edellyttää uusilta autoilta nopeaa hiilidioksidipäästöjen vähentämistä.

Pakokaasupäästöjä koskevan sääntelyn uudistaminen on tärkeä askel kohti päästötöntä liikennettä. Esitämme Suomen kannassa huomioon otettaviksi alla olevia näkökohtia.

Uusien vaatimusten voimaantulossa tulisi varmistua, että autovalmistajilla on riittävästi aikaa toteuttaa muutokset

Lainsäädäntöehdotuksessa on esitetty ensimmäisten muutosten voimaantuloa henkilö- ja pakettiautoille jo heinäkuussa 2025, mikä jättäisi vain niukasti aikaa muutosten toteuttamiseen. Voimassa olevaan Euro 6 -lainsäädäntöön on tulossa vuosina 2024–2028 useita uusia tarkentavia vaatimuksia, jotka koskevat muun muassa liikenteessä tehtävän mittauksen (RDE) päästökertoimia ja ladattavien hybridien päästöjen mittaamista. Euro 7 -lainsäädännön jatkovalmistelu vie todennäköisesti aikaa 1,5–2 vuotta, joten lainsäädännön ensimmäisten voimaantulovaiheiden tulisi ajoittua siten, että valmistajilla on mahdollisuus hyvissä ajoin varautua muutoksiin ja sovittaa ne vielä voimaantuloa odottaviin Euro 6 -vaatimusten muutoksiin.

Henkilö- ja pakettiautojen Euro 7 -päästörajojen asettamisessa on otettu huomioon EU:n 55-valmiuspaketissa hyväksytyt valmistajia sitovat näiden ajoneuvoluokkien hiilidioksidipäästöjä koskevat vähentämistavoitteet, jotka ohjaavat ajoneuvovalmistajien tuotekehityspanoksia ensisijaisesti sähköistymiseen ja nollapäästöisten autojen tuotantoon. Polttomoottoriautojen kysyntä vähenee tulevaisuudessa huomattavasti hiilidioksidiraja-arvojen kiristyessä, sillä hiilidioksidipäästöjä koskevan sääntelyn seurauksena valmistajat voivat vuoden 2035 jälkeen saattaa markkinoille yksinomaan nollapäästöisiä autoja. Säänneltyjen päästöjen raja-arvoissa on päädytty esittämään linjausta, jossa päästöjen mittaustapaa ja RDE-päästörajoja kiristetään ja säänneltyjen päästöjen raja-arvot olisivat jatkossa samat käyttövoimasta riippumatta. Päästörajojen teknologianeutraalius on tärkeä askel lainsäädännössä, sillä se asettaa kaikille käyttövoimille samat vaatimukset ja ohjaa teknologiaa kustannustehokkaimpiin päästövähennyksiin. Komission esitys mahdollistaa sen, että valmistajat voivat ohjata henkilö- ja pakettiautojen tuotekehityresursseja ensisijaisesti nollapäästöisten autojen tuotekehitykseen ja akkujen elinkaaren pidentämiseen.

Suomen raskaampien ja pidempien ajoneuvoyhdistelmien ja kotimaisen päällirakentamisen tarpeiden huomioon ottaminen

Kuorma- ja linja-autojen päästörajoihin esitetään Euro 7 -ehdotuksessa suhteellisesti enemmän kiristyksiä kuin henkilö- ja pakettiautojen. On erittäin tärkeää, että jatkossakin olisi saatavissa Suomessa käytössä oleville poikkeuksellisen raskaille ja pitkille ajoneuvoyhdistelmille soveltuvaa ajoneuvokalustoa, sillä Suomen logistinen järjestelmä nojaa raskaisiin tiekuljetuksiin. Lähes 40 prosenttia kuorma-autojen kuljetussuoritteesta syntyy vähintään 68 tonnin ajoneuvoyhdistelmien liikenteestä.

Toisin kuin henkilö- ja pakettiautojen sääntelyssä, kuorma- ja linja-autojen päästöissä komissio on valinnut tarjolla olleista vaihtoehdoista linjauksen, joka kiristää tuntuvasti päästörajoja ja nostaa sääntelyyn useita uusia yhdisteitä. Vaikka valinta on ilman laadun parantamisen näkökulmasta perusteltavissa, päästölainsäädäntöä olisi tärkeää tarkastella rinnakkain piakkoin julkaistavan kuorma- ja linja-autojen hiilidioksidipäästöjen sääntelyn kanssa. Kuorma- ja linja-autojen tuotekehityksessä painopiste on sähkökuorma-autoissa. Kuorma-autojen sähköistyminen on edennyt merkittävästi hitaammin kuin henkilö- ja pakettiautojen. Eurooppalaiset kuorma-autovalmistajat ovat vuonna 2022 käynnistäneet sähkökuorma-autojen ensimmäisiä sarjatuotantoja. Investoinnit sähköisen kaluston tuotekehitykseen ja sarjatuotantoon ovat alkuvaiheessa suurimmillaan. Päästövaatimuksia asetettaessa olisi varmistettava, että valmistajille jää riittävästi tuotekehityspanoksia sähköistämiseen, sillä kuorma-autokalustossa diesel ja kaasu ovat vielä pitkään tärkeimmät käyttövoimat.

Suomen kuljetuskalusto ja kuorma-autojen päällirakentaminen poikkeavat huomattavasti keskieurooppalaisista käytännöistä. Komission esityksen artiklan 9 mukaisesti monivaiheisissa tyyppihyväksynöissä toisen tai sitä seuraavien vaiheiden valmistajat olisivat vastuussa päästöjen tyyppihyväksynnästä, jos he muuttavat mitä tahansa ajoneuvon osaa siten, että se vaikuttaa auton päästöihin tai akun kestävyysaikaan. Esitys siirtäisi vastuun ajoneuvon päästöjen tyyppihyväksynnästä käytännössä päällirakentajille, jotka ovat pääosin pieniä tai keskisuuria yrityksiä, joilla ei ole mahdollisuutta teettää tyyppihyväksynnässä vaadittavia päästötestejä. Artiklan 9 muutos haittaisi merkittävästi päällirakentamisen edellytyksiä ja halvaannuttaisi pahimmillaan kotimaisen päällirakentamisen. Artiklan 9 aiheuttamat uhat päällirakentamisen toimialalle on tunnistettu myös muissa jäsenmaissa. Suurin osa ammattimaiseen käyttöön tulevista autoista päällirakennetaan kotimaassa (esimerkiksi kuorma-autot, pikkubussit ja pakettiautot).

Valmistajille osoitetuissa päästö- ja kestoikävaatimuksissa tulee huomioida, että autoille tehdään erinäisiä muokkauksia ja niihin asennetaan muiden valmistajien tekemiä tarvikeosia niiden elinkaaren aikana. Nämä vaikuttavat esimerkiksi moottorin, renkaiden ja jarrujen päästöihin sekä pakokaasun jälkikäsittelylaitteiden ja akkujen kestoikään. Myös erilaisten erikoisajoneuvojen ja ajoneuvoista varusteltavien työkoneiden, esimerkiksi aurauskaluston, päästövaatimuksissa tulisi ottaa huomioon näiden ajoneuvojen poikkeavat käyttötavat.

Suomen erityisolosuhteet asettavat haasteita

Kokemukset ladattavien autojen ajovoima-akkujen kestoikästä pohjoismaisissa olosuhteissa ovat olleet hyviä. Olisi kuitenkin varmistettava, että raja-arvot ottavat huomioon pohjoisten olosuhteiden suuret lämpötilavaihtelut. Akkujen elinkaarta koskevissa vaatimuksissa tulisi sallia joustoja, jotka ottavat huomioon poikkeukselliset olosuhteet, esimerkiksi toistuvan käytön poikkeuksellisen kylmissä olosuhteissa.

Lainsäädännön ulottaminen renkaiden ja jarrujen päästöjen mittaamiseen on tärkeä kehitysaskel, sillä Euro 6/VI-lainsäädännön aikana pakokaasupäästöjen vähentyessä huomattavasti niiden suhteellinen osuus päästöistä on kasvanut. Renkaiden päästöjä koskevassa lainsäädännössä on tärkeää ottaa huomioon Pohjoismaiden olosuhteissa käytettävien talvirenkaiden poikkeavat ominaisuudet.

Uusien autojen päästöjen vähentämiseksi on tärkeää nopeuttaa autokannan kiertoa

Päästöjen vähentämisen kannalta tärkeintä olisi pyrkiä vaikuttamaan koko Suomen ajoneuvokannan lähipäästöihin. Uudehkojen Euro 6/VI-autojen säännellyt päästöt ovat huomattavasti aiempia Euro-normeja pienemmät, joten autokannan hidas uudistuminen ja korkea keski-ikä ovat merkittävin tekijä nykyiseen lähipäästöjen määrään. Uuden tiukemman päästölainsäädännön on arvioitu vaikuttavan ajoneuvokannan lähipäästöihin vain vähän, sillä uusien autojen sähköistyessä Euro 7-lainsäädäntö on jäämässä pakokaasupäästöjen osalta suhteellisen lyhyeksi välivaiheeksi.

Kunnioittavasti,

Markus Markkanen

Tekninen asiantuntija, Autotuojat ja -teollisuus ry

Hanna Kalenoja

Liikenteen erityisasiantuntija, Autoalan Keskusliitto