U 52/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille koskevan asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta vastaamaan unionin nostettua ilmastokunnianhimoa (henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvojen kiristäminen ja uuden raja-arvon asettaminen vuodelle 2035). [Ympäristövaliokunta, 27.10.2021]



Suomen ilmastopaneeli
Ilmastopanelistit Jyri Seppälä, Markku Ollikainen, sihteeri Sally Weaver[1]

Pääasiallinen sisältö

Uusia henkilö- ja pakettiautoja koskeva CO_2-raja-arvoasetus määrittelee autonvalmistajan valmistamien vuosittain ensirekisteröitävien autojen keskimääräiset hiilidioksidipäästötavoitteet eli raja-arvot, joita autonvalmistajat eivät saa ylittää. Mikäli autonvalmistajan ensirekisteröitävien autojen vuosittaiset päästöt ylittävät asetetun raja-arvon, määrätään valmistajalle liikapäästömaksu. Komissio ehdottaa nykyistä vuoden 2030 raja-arvoa kiristettäväksi ja uusia raja-arvoja vuodelle 2035 ja mahdollisen uuden muutosehdotuksen antamiseksi vuonna 2028. Tämä tarkoittaisi merkittäviä kiristyksiä voimassaoleviin raja-arvoihin, sillä vuoden 2030 raja-arvot ovat henkilöautoille tällä hetkellä - 37,5 prosenttia ja pakettiautoille -31 prosenttia. Uuden esityksen mukaan ne olisivat –55 % ja – 50%.

Lisäksi komissio esittää uutta raja-arvoa vuodesta 2035 lähtien henkilö- että pakettiautoille niin, että se olisi vuoden 2021 tavoitteen 100 prosentin vähennys. Henkilöautojen osalta tämä tarkoittaisi, että vuonna 2030 uusien autojen päästöraja olisi noin 43 g ja vuonna 2035 se olisi 0 g, kun päästöraja on 95 g vuodelle 2021. Vuoden 2035 raja-arvo johtaisi käytännössä siihen, että autonvalmistajien kannattaisi valmistaa ainoastaan uusia täyssähkö- ja vetyautoja vuonna 2035. Voimassaolevaa vuoden 2025 raja-arvoa (-15 prosenttia) ei esitetä muutettavaksi, jotta autoteollisuuden investointi- ja tuotekehityssyli huomioitaisiin.

Suomen ilmastopaneelin näkemykset

Ilmastopaneeli kannattaa ehdotusta ja yhtyy valtioneuvoston kantoihin ehdotuksen tarpeellisuuden osalta. Tieliikenteen päästövähennysten aikaansaamiseksi henkilöautokannan sähköistäminen on välttämätöntä. Henkilöautokannan sähköistämisen jouduttaminen on tärkeää, jotta ainakin toistaiseksi rajallisesti saatavilla olevia kestäviä polttoaineita voidaan käyttää ensisijaisesti siellä, missä sähköistyminen ei ole vielä ajankohtaista, esimerkiksi lentoliikenteessä.[1]

Suomelle liikenteen päästöjen vähentäminen autonvalmistajiin kohdistuvan velvoitteen kautta on edullinen ratkaisu. Mitä tiukemmat autoille asetetut raja-arvot ovat, sitä enemmän apua Suomi saa sekä taakanjakosektorin että kansallisen hiilineutraalisuus tavoitteidensa täyttämiseen, joissa molemmissa

[1] Kiitämme konsultaatiosta professori (liikenne- ja kuljetusjärjestelmät) Heikki Liimataista.

liikenteen osuus päästöistä on merkittävä. Tästä syystä on hyvä, että Suomi on valmis kannattamaan myös nyt esitettyä tiukempia raja-arvoja.

Ilmastopaneeli katsoo kuitenkin valtioneuvoston kannasta poiketen, että biokaasun käyttö henkilö- ja pakettiautoissa ei näillä näkymin vähennä merkittävästi autoliikenteen päästöjä Suomessa, eivätkä autonvalmistajat tule todennäköisesti tekemään enää kaasuhenkilö- ja pakettiautoja lähitulevaisuudessa. Kaasua käyttävien kulkuvälineiden yleistyminen ei liioin ole varmaa raskaassa tieliikenteessä, tosin Suomen poikkeuksellisen raskaiden yhdistelmien osalta sähköistäminen voi olla vaikeaa, jolloin biokaasun ja vedyn rajallinen tuotantokapasiteetti kannattaa kohdentaa raskaisiin yhdistelmiin henkilöautojen sijaan. Nykyisin biokaasu on sisällytetty Suomessa liikennepolttoaineiden jakeluvelvoitteeseen, minkä seurauksena henkilö- ja pakettiautoissa käytetty biokaasumäärä vähentää saman energiasisällön verran jaettavaa biodieseliä tai biokaasua raskaassa tieliikenteessä. Tämä ei ole toivottavaa, koska sähköistyminen on vaikeampaa raskaassa tieliikenteessä kuin henkilö- ja pakettiautoissa. Tästä syystä kaasukäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen edistäminen ei ole Suomen etujen mukaista. Biokaasulle voi sen sijaan olla kysyntää paitsi teollisuudessa myös päästökaupan alaisessa laivaliikenteessä, jossa nesteytetty maakaasu (LNG) on saanut suurempaa jalansijaa.

Ilmastopaneeli kiittää valtioneuvoston kannassa kiinnitettyyn huomioon vähäpäästöisten autojen elinkaarisista kustannuksista. Ilmastopaneelin autokalkulaattorilla[2] voi tarkastella kustannuksia ja päästöjä eri autovaihtoehtojen välillä erilaisin hintaoletuksin. Autokalkulaattoria päivitetään alkuvuodesta 2022 vastaamaan ajantasaisen tiedon mukaisia päästö- ja kulutuskertoimia sekä päivitettyä jakeluvelvoitetta.