

Raskaan kaluston CO2-raja-arvoasetus (CO2 HDV)

Ylitarkastaja Sara Österberg
Ilmasto- ja ympäristöyksikkö, LVM

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Komission ehdotuksen pääasiallinen sisältö

- Asetus koskee uusia EU:ssa ensirekisteröitäviä raskaita ajoneuvoja. Nykyiset vuonna 2019 hyväksytyt CO2-raja-arvot kattavat ainoastaan osan raskaista hyötyajoneuvoista.
- Komission ehdotuksessa soveltamisalaa laajennetaan ja se kattaa uudet **kuorma-autot, kaupunkibussit ja kaukoliikenteen bussit sekä perävaunut.**
- Poikkeukset soveltamisalasta:
  - työkoneet (kuten kaivos-, metsä- ja maatalouskoneet), erityiskäyttöajoneuvot (kuten puolustuskalusto, pelastuskalusto) ja työajoneuvot (kuten jäteautot, nosturit).
  - Pienet valmistajat, max. 100 ajoneuvoa /vuosi
- Komission ehdotuksen mukaan valmistajien **raja-arvoja kiristettäisiin niin, että verrattuna vuoteen 2019 EU:n tasolla uusien raskaiden ajoneuvojen päästöt vähenisivät**
  - vuodesta 2030 lähtien **45%** (nyk. -30%)
  - vuodesta 2035 lähtien **65%** (uusi tavoite)
  - vuodesta 2040 lähtien **90%** (uusi tavoite)
- Uusille **kaupunkibusseille erillinen nollapäästötavoite** (-100%) vuonna 2030
  - Mahdollisuus kansalliseen poikkeukseen maantieteellisiin tai sääoloihin perustuen
- Perävaunuja koskevina tavoitteina on 7,5% ja puoliperävaunuilla 15% päästövähennys vuodesta 2030.

Ehdotuksen vaikutuksia

- Kunnianhimoiset raja-arvot edistävät nollapäästöisten ja entistä energiatehokkaampien ajoneuvojen valmistamista ja siten parantavat niiden mallivalikoimaa sekä saatavuutta myös Suomessa.
- Esitys auttaa myös kansallisen ajoneuvokannan uudistamisessa ja Suomen kansallisen hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamisessa vuoteen 2035 mennessä.
- Traficomin arvion mukaan diesel- tai kaasumoottoriin tukeutuvien uusien kuorma-autojen lukumäärä olisi koko EU:n tasolla rajattava 15-20 %:iin kuorma-autojen kokonaismyynnistä vuonna 2040, jotta ehdotettu päästötavoite - 90 % olisi mahdollista saavuttaa
- Mikäli CO2-raja-arvotavoitteiden kunnianhimon tasoa neuvotteluiden aikana nostettaisiin vielä komission ehdotusta enemmän, riskinä olisi, että ajoneuvovalmistajat eivät enää tulevaisuudessa voisi valmistaa polttomoottoriajoneuvoja, joita Suomessa on kuitenkin arvioitu pitkälläkin aikavälillä tarvittavan raskaassa kalustossa.
- Komission arvion mukaan pääomakustannukset liikenteenharjoittajille kasvavat, sillä lyhyellä aikavälillä nollapäästöisten ajoneuvojen hankintahintojen odotetaan olevan korkeammat kuin perinteisten ajoneuvojen.
- Komission mukaan tiukemmat tavoitteet hyödyttävät kuitenkin liikenteenharjoittajia ja käyttäjiä alentamalla kaluston omistamisesta aiheutuvia kokonaiskustannuksia

Valtioneuvoston kannat

- **Soveltamisalan laajentaminen** kattamaan linja-autot ja perävaunut, sekä kevyemmät kuorma-autot on tarkoituksenmukaista. Raskaampien ajoneuvojen osalta soveltamisalan laajennusta tulee arvioida jatkovalmistelussa huolellisesti. Lisäksi jatkovalmistelussa tulee arvioida ehdotuksen vaikutuksia Suomen logistiseen järjestelmään sekä raskaampien ajoneuvoyhdistelmien saatavuuteen Suomen markkinoilla.
- Valtioneuvosto pitää komission ehdottamia **päästövähennysten tasoja tarkoituksenmukaisina**. On kuitenkin tärkeää, että vuoden 2040 -90% tavoitetta ei kiristetä enempää, jotta tilaa jää useille eri käyttövoimille.
- Kannatetaan ehdotusta kaikkien **uusien kaupunkiliikenteen bussien päästöttömyydestä** vuonna 2030.
- Jatkoneuvotteluissa tulisi varmistaa, että sähkön ja vedyn rinnalla raskaan kaluston käyttövoimina voitaisiin käyttää myös uusiutuvaa metaania ja nestemäisiä uusiutuvia polttoaineita. Siksi tulisi arvioida sopivaa tapaa ottaa käyttöön **hiilikorjauskertoimia uusiutuville polttoaineille.**
- Tulisi edistää **mitoiltaan tavanomaista suurempien ajoneuvoyhdistelmien CO2-päästölaskennan tarpeita,** koska nykyinen päästölaskenta ei huomioi suurempien kuormakokojen merkittävää päästövähennysvaikutusta.



Kiitos!

lvm.fi Twitter: @lvmfi

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ