Liikenne- ja viestintävaliokunta
torstai 5.2.2026 klo 12

Viite
E 114/2025 vp / Asiantuntijapyyntö

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto - Valtioneuvoston selvitys: E-kirje; Ehdotus asetuksen (EU) 2019/1242 muuttamisesta raskaiden ajoneuvojen päästöhyvityksien laskemisen osalta raportointikausille 2025–2029

Liikenne- ja viestintävaliokunta on kutsunut Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin asiantuntijana kuultavaksi asiassa. Traficom kiittää mahdollisuudesta lausua käsittelyssä olevasta E-kirjeestä ja taustalla olevasta komission muutosesityksestä.

Komission ehdotus on osa niin kutsutun autoteollisuuspaketin aloitteita, jossa kuvattujen toimenpiteiden tarkoituksena on edistää eurooppalaisen autoteollisuuden globaalia kilpailukykyä. Ehdotuksessa muutetaan raskaan kaluston CO2-raja-arvoasetuksessa (EU) 2019/1242 ajoneuvovalmistajien mahdollisuutta kerätä 7 vuoden sisällä käytettäväksi päästöhyvityksiä niin, että hyvitykset lasketaan erotuksena vuoden 2025 CO2-päästötavoitteeseen CO2-päästövähennyspolun sijaan. Näin päästöhyvityksiä komission ehdotuksen myötä voisi kerätä helpommin ennen vuotta 2030.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on tukenut liikenne- ja viestintäministeriötä E-kirjeen valmistelussa ja on laatinut sen taustaksi arvion komission ehdotuksen vaikutuksista ajoneuvokantaan ja päästöihin. Traficom yhtyy E-kirjeessä esitettyyn valtioneuvoston kantaan alla olevin huomioin.

Käytännössä esityksen vaikutukset riippuvat vahvasti siitä, miten paljon se vaikuttaa ajoneuvovalmistajien päästöjä vähentäviin toimiin vuosina 2025-2029. Komissio ei ole tehnyt ehdotuksensa päästövaikutuksista arviointia, mutta on tuonut esiin, että vaikutuksen olisivat hyvin rajallisia. Tämän päättelyn taustalla on oletus, että ilman muutosta valmistajat vähentäisivät päästöjä voimallisesti vasta hyvin lähellä vuoden 2030 tarkasteluvuotta (kuten on käynyt henkilöautojen päästökehityksessä lähellä tarkasteluvuosia) ja että helpotettu mahdollisuus saada hyvityksiä aikaistaisi ajoneuvojen päästövähennyksiä.

Todennäköisesti esitys tulee kuitenkin ainakin jonkin verran lisäämään kertyviä hyvityksiä, niiden käyttöä ja siten päästöjä 2030-2040-luvuilla, mikä on erityisesti taakanjakosektorin vuoden 2030 velvoitteisiin pääsyn kannalta negatiivinen asia. Miten paljon tätä kompensoi edellämainittu päästövähennysten mahdollinen aikaistuminen vuosina 2025-2029 on hyvin epäselvää. On myös huomattava, että nykyisen lineaarisen päästövähennyspolun käyttö hyvitysten perusteena 2025-2029 antaa etupainotteisilla päästövähennystoimilla suuremman edun valmistajille kuin myöhemmät toimet, toisin kuin ehdotetussa mallissa.

Traficom tuotti E-kirjevalmistelun tueksi vaikutusarvion, joka tarkastelee ehdotuksen vaikutuksia tilanteessa, jossa ajoneuvovalmistaja olisi muutoinkin vähentänyt ajoneuvojen päästöjä lineaarisesti, ja muuttaa toimintaansa vain päästöjä lisäävästi niin, että hyvitykset voidaan 7 vuoden aikaikkunan sisällä käyttää mahdollisimman tasaisesti. Tämä lähestymistapa tuottaa päästöjä lisäävän vaikutuksen ylärajan ja johtaa ehdotuksen myötä kohtalaisen suuriin, E-kirjeessä mainittuihin vaikutuksiin ajoneuvokannassa ja päästöissä. Todellinen vaikutus lienee jotain komission oletuksen ja E-kirjeessä esitetyn välillä.

Aki Tilli
Johtava asiantuntija

Anna Mikkola
Yksikönpäällikkö