



Eduskunnan ympäristövaliokunta
00102 EDUSKUNTA
YmV@eduskunta.fi

Asia: U9/2026 vp

Valtioneuvoston selvitys: Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusien kevyiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien ja ajoneuvojen merkintöjen muuttamiseksi (henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoasetus)

Ympäristöministeriön kirjallinen lausunto eduskunnan ympäristövaliokunnalle

Ympäristöministeriö kiittää ympäristövaliokuntaa mahdollisuudesta antaa lausunto valtioneuvoston selvityksestä liittyen henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvo-asetuksen muuttamiseen. Ehdotus on osa komission autoteollisuuspakettia ja se sisältää keskeisiä muutoksia vuoden 2030 ja vuoden 2035 jälkeisiin päästövähennystavoitteisiin. Komissio esittää 2035 nollapäästötavoitteen korvaamista 90 prosentin päästövähennystasolla, vuosien 2030–2032 päästöjen keskiarvoistamista sekä kompensointimekanismeja vähähiilisen teräksen ja kestävien uusiutuvien polttoaineiden käytölle vuodesta 2035 alkaen. Lisäksi ehdotukseen sisältyy ajoneuvojen energiamerkintää koskevia muutoksia ja maininta erilaisista pienten sähköautojen saamista "superkrediiteistä".

Ympäristöministeriö katsoo valtioneuvoston kannan mukaisesti, että vuoden 2035 tavoitteen lasku 100 prosentin päästövähennyksestä 90 prosenttiin vaikuttaa merkittävästi liikenteen päästövähennysten toteutumiseen ja mahdollistaa fossiilista polttoainetta käyttävien kevyiden ajoneuvojen valmistuksen pitkälle tulevaisuuteen. Niin päästövähennystavoitteen heikentäminen, kuin vuosien 2030–2032 päästöjen keskiarvoistaminen heikentäisivät EU:n ajoneuvolainsäädännön ohjausvaikutusta merkittäväällä tavalla ja hidastaisivat päästöttömien käyttövoimien markkinaosuuden kasvua niin Suomen, kuin koko EU:n liikenteessä. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien vaikutusarvion mukaan vuoden 2035 raja-arvon lieventäminen aiheuttaisi Suomessa henkilöautoliikenteessä kumulatiivisesti jopa 0,6 prosentin CO₂-lisäpäästöt vuoteen 2045 mennessä sekä pakettiautoliikenteessä noin kolmasosan tästä. Vaikka Suomen oma sähköistymiskehitys etenisi nopeammin, vaikutukset ovat EU-tasolla merkittäviä ja heijastuvat Suomeen taakanjakosektorin (ESR) ja tulevan tieliikenteen päästökaupan (ETS₂) kautta. Korkeampi EU:n päästötaso lisää velvoitteiden täyttämisen kustannuksia ja kiristää ohjauspainetta kansallisiin ilmastotoimiin.

Ympäristöministeriö korostaa valtioneuvoston kantaa siitä, että sääntelyn heikennykset vähentävät EU:n autoteollisuuden ennakoitavuutta ja siten investointivarmuutta koko



liikenne-ekosysteemissä. Suomen ajoneuvokannan uudistuminen perustuu pitkälti muualla valmistettuihin ajoneuvoihin, minkä vuoksi sääntelyn vaikutukset EU-markkinoilla heijastuvat suoraan Suomeen.

Liittyen vähähiilisen teräksen kannustimeen, ympäristöministeriö näkee, että ilmastovaikutusten kannalta korkeapäästöisen teräksen korvaaminen vähähiilisillä vaihtoehtoilla on merkittävä askel teollisuuden päästövähennyksissä.

Ympäristöministeriö kuitenkin painottaa, että vuoden 2035 tavoitteen lievennyksestä syntyvää päästövähennysvajetta ei tule pyrkiä kompensoimaan vähähiilisen teräksen tai kestävien uusiutuvien polttoaineiden hyvityksillä, koska tällainen mekanismi ei kohdistu ajoneuvojen todellisiin käytönaikaisiin päästöihin. Lisäksi on mahdollista, että uusiutuvan energian direktiivi johtaa automaattisesti raja-arvoasetuksen kestävien uusiutuvien polttoaineiden hyvityksen maksimaaliseen käyttöön, jättäen kestävien uusiutuvien polttoaineiden kompensatiomekanismin vailla ohjausvaikutusta tieliikenteen osalta. Biogeenisiin ja synteettisiin polttoaineisiin liittyy myös huomattavia maankäyttö- ja biodiversiteettiriskejä. Ympäristöministeriö ehdottaa tällaisten kompensatiomenetelmien kohdentamista ensisijaisesti sektoreille, joita ei voida sähköistää. Ympäristöministeriö kiinnittää huomiota myös hyvitysmekanismien taloudellisiin vaikutuksiin. Sekä komission että Traficomien arvioiden mukaan kompensointimekanismit voivat lisätä ajoneuvojen kokonaiskustannuksia ja nostaa ajoneuvon omistamisen kustannuksia heikentyneen energiatehokkuuden vuoksi. Näin ollen ehdotus aiheuttaisi ilmasto- ja luontohaittojen lisäksi lisäkustannuksia suomalaisille autonomistajille.

Komission ehdotuksen tavoitteena on edistää eurooppalaisen autoteollisuuden kilpailukykyä lyhyellä aikavälillä. Ympäristöministeriö kiinnittää huomiota kuitenkin riskiin, että ehdotus heikentää EU:n kilpailukykyä pitkällä aikavälillä mahdollistamalla kilpailijoiden markkina-aseman vahvistumisen täyssähköajoneuvoissa EU:n sisämarkkinoilla.

Ympäristöministeriö toteaa, että esitys EU:n yhdenmukaisen ajoneuvojen energiamerkin ajantasaistamisesta tukee luotettavan informaation tarjoamista ajoneuvojen ominaisuuksista.

Kokonaisuutena ehdotuksen joustot ja hyvitysmekanismit lisäävät riskejä siitä, ettei asetusta täytä EU:n ilmastolain ((EU) 2021/1119) kanssa johdonmukaisia päästövähennystavoitteita vuoden 2030 jälkeen tai että jäsenvaltiot eivät kykene saavuttamaan sitovia ESR- ja ETS2-velvoitteitaan kustannustehokkaasti. Raja-arvolainsäädäntöä kustannustehokkaampia liikennesektorin päästövähennystoimia voi olla haastavaa löytää kansallisesti.