

U 9/2026 vp Henkilö- ja pakettiautojen Co2-raja-arvoasetus

Bioenergia ry kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa.

Tuemme Valtioneuvoston kantaa keskeisissä osissa ja pidämme sitä Suomen pitkän linjan mukaisena. Suomi on kannattanut teknologianeutraalia sääntelyä ajoneuvojen raja-arvoasetuksessa säädöksestä neuvoteltaessa aiemmin.

Toivomme, että eduskunta antaa käsittelyssä vahvan tuen Valtioneuvoston linjalle hakea muutoksia komission esitykseen.

On hyvin tärkeää, että ajoneuvojen ostajilla, niin yksityisillä kansalaisilla kuin yrityksillä, on mahdollisuus jatkossakin valita heille sopivat ratkaisut, samalla kun EU:n taakanjakosektorin ja liikenteen päästövähennystavoitteista pidetään kiinni. Aiemmin tehdyt valitettavan rajoittavat ratkaisut raja-arvosääntelyssä tulee viimein korjata.

Tilanne näyttää muuttuneen siltä osin, että aiempaa useammassa jäsenmaassa on huomattu raja-arvosääntelyn ongelma sen perustuessa vain sähköiseen liikenteeseen. Muutoksen läpimenoille voidaan arvioida olevan paremmat edellytykset, kuin edellisellä muutuskierroksella.

Komissio tarjoaa väärää ratkaisua

Kannatamme raja-arvoasetuksen muutosta sääntelyn avaamisesta, mutta komission esitys ei ole sellaisenaan kannatettava. Komissio esittää muutoksia, jotka eivät perustu voimassa olevaa asetusta päätettäessä kirjattuun sitoumukseen tuoda hiilineutraalien polttoaineiden malli asetukseen, eivätkä näin ollen edistä tosiasiallisesti teknologianeutraalia toteutusta.

Komissio esittää, että autonvalmistajat voisivat valmistaa polttomootoriautoja, joita varten luodaan monimutkainen kompensatiomekanismi, jonka varjolla uusien ajoneuvojen päästöt voisivat kasvaa.

Uusiutuvia polttoaineita ei tule nähdä joustomekanismeina, vaan päästövähennystoimena. Komission esitys ei edistä kestäviä uusiutuvia polttoaineita eikä uusiutuvia korkeaseospolttoaineita, kuten biometaanä tai etanolia käyttävien ajoneuvojen saatavuutta.

Tarvitaan uusi ajoneuvoluokka ja hiilineutraalit polttoaineet

Esitystä tulee neuvotteluissa muuttaa niin, että asetukseen luodaan oma ajoneuvoluokka polttomootoriautoille, jotka käyttävät ainoastaan hiilineutraaleita polttoaineita, ja rinnastetaan asetuksessa nämä autot muihin nollapäästöisiin autoihin.

Tätä ajoneuvoluokkaa neuvosto ja parlamentti edellyttivät komissiolta jo vuoden 2023 päätöksessä, ja se on osa myös komission oman vaikutusarvion suositeltavaa vaihtoehtoa. Komissio päätti jostain syystä jättää sen pois esityksestään, mutta neuvoston ja parlamentin tulisi se sinne palauttaa.

Uutta ajoneuvoluokkaa on pohjustanut EU:n auto- ja polttoainetoimialaa laajasti edustava työryhmä, Working Group on Monitoring Methodologies, jossa on ollut mukana Suomesta Neste ja Etanoliautoilijat ry. Työryhmä valmisteli vuonna 2024 laajan teknisen raportin tällaisen ajoneuvoluokan edellytyksistä ja toteutustavoista.

Yksinomaan kestävillä polttoaineilla kulkevien polttoaineiden ajoneuvoluokkaa käsitellään laajasti myös komission esityksen vaikutustenarvioinnin asiakirjassa käsitteellä ”Vehicles Exclusively running on the Eligible Fuels (VEEF)”. Vaikutusarviossa tätä ajoneuvoluokkaa käsitellään varsin positiivisesti, ja se on myös mukana valitussa suositellussa politiikkavaihtoehdossa (COMBI_1).

Uusiutuvien polttoaineiden hyvitys 10 % vuonna 2030 ja 25 % vuonna 2035 tukevat sähköistymisen rinnalla johdonmukaista kehitystä

Ehdotuksessa mukana oleva uusiutuvien polttoaineiden hyvitykset vuodelle 2030 vastaavat realistista panosta henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen ja johtaa kasvihuonekaasupäästöjen välittömään vähenemiseen. Nämä

tasot vastaavat biopolttoaineiden ja synteettisten polttoaineiden odotettua saatavuutta nykyisten kestävyyskriteerien puitteissa.

Jäsenvaltioiden vuonna 2023 EU:n ilmastotoimien edistymisraportissa toimittamien tietojen mukaan 7 % maantieliikenteessä ja ei-maantieajoneuvoissa käytetyistä polttoaineista oli biopolttoaineita.

Euroopan komission vuoden 2040 ilmastotavoitteen vaikutusarvion skenaariossa S2, joka edustaa Fit-For-55-politiikkakehyksen jatkamista, tulisi henkilöautokäytössä olla noin 50 %:n nestemäisten biopolttoaineiden ja sähköpolttoaineiden osuus nestemäisten polttoaineiden poolista vuonna 2040.¹

Näin ollen asteittainen kasvu 10 % osuudesta vuonna 2023 ja 25 %:iin vuoteen 2035 mennessä tarjoaa ennustettavan polun polttoainevalmistajille, samalla kun se tukee investointipäätöksiä keskipitkällä aikavälillä täydentäen nollapäästöisten ajoneuvojen kasvavaa käyttöönottoa.

Ajoneuvosäätelyllä on haitattu liikenteen päästöjen vähentämistä

Kategorinen pakko autonvalmistajille on kaventanut kuluttajille tarjottavaa valikoimaa jo nyt - yli 10 vuotta ennen vuoden 2035 takarajaa. Tämä näkyy uusiutuvia korkeaseospolttoaineita käyttävien autojen tilastoissa vuoden 2019 jälkeen selvästi². Uusien kaasuautojen myynti laski 2100 autosta vuonna 2019 ja 150 autoon vuonna 2024. Ajoneuvokannassa kaasuautojen määrä kasvoi 1100 autosta vuonna 2018, 8100 autoon vuonna 2022 vahvan käytettyjen autojen tuonnin myötä. Viimeisen vajaan kolmen vuoden aikana kasvua autokannassa on ollut enää noin 1500 autolla.

Autojen saatavuuteen liittyvä epävarmuus on osaltaan hidastanut paikallisten uusiutuvien polttoaineiden, kuten biometaanin ja etanolin tuotannon hankkeita.

Valinnanvapauden lisääminen ei heikennä Unionin tai Suomen ilmastotavoitteita, vaan päinvastoin antaa yhä useammalle aidon mahdollisuuden valita tarpeeseen sopiva uusi

¹ [EU 2040 Climate target Communication's Impact Assessment](#) (2024) Commission Staff Working Document SWD/2024/63, Part 3, chapter 1.5., Figure 68

² Ensirekisteröinneissä cng-autojen osalta Traficom. 2025. https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Ensirekisteroinnit/010_ensirek_tau_101.px/ ja liikennekäytössä olevat ajoneuvot käyttövoimittain <https://tieto.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Liikennekaytossa-olevat-ajoneuvot-kayttovoimittain-aikasarja.xlsx>

auto tai pakettiauto. Liikenteen päästövähennyksissä on suuria haasteita EU:ssa ja Suomessa. Unionin päästöt ovat vähentyneet vuoden 2007 huipputasosta vuoteen 2024 vain noin 7 %³. Suomessa päästöt ovat samana aikana vähentyneet pääasiassa biopolttoaineiden vetämänä 27 %

Bioenergia ry
Harri Laurikka
toimitusjohtaja

Lisätiedot:
Hannes Tuohiniitty
toimialapäällikkö
hannes.tuohiniitty@bioenergia.fi / 0401948628

³ European Environment Agency. November 6th, 2025.
<https://www.eea.europa.eu/en/analysis/indicators/greenhouse-gas-emissions-from-transport>