

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 läpimienolle 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 polttomoottoriautoja, joita varten luodaan monimutkainen kompensatiomekanismi, jonka varjolla uusien ajoneuvojen päästöt voisivat kasvaa.

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

Tarvitaan uusi ajoneuvoluokka ja hiilineutraalit polttoaineet

Esitystä tulee neuvotteluissa muuttaa niin, että asetukseen luodaan oma ajoneuvoluokka polttomoottoriautoille, 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 pohjistanut 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).

Ajoneuvosääntelyllä 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 selvästi¹. 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.

¹ 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>

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 auto tai pakettiauto. Liikenteen päästövähennyksissä on suuria haasteita EU:ssa ja Suomessa. Unionin päästöt ovat vähentyneet vuoden 2007 huipputasosta vuoteen 2024 vain noin 7 %². Suomessa päästöt ovat samana aikana vähentyneet pääasiassa biopolttoaineiden vetämänä 27 %

Bioenergia ry
Harri Laurikka
toimitusjohtaja

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

² European Environment Agency. November 6th, 2025.
<https://www.eea.europa.eu/en/analysis/indicators/greenhouse-gas-emissions-from-transport>