

Etanoliautoilijat ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto U-kirjelmään, jolla muodostetaan Suomen kanta henkilö- ja pakettiautojen Co2-raja-arvoasetukseen.

Taustaa

Henkilö- ja pakettiautojen Co2-raja-arvoasetus on keskeinen säädös, jolla vaikutetaan ajoneuvokannan kehitykseen jäsenmaissa. On tärkeää huomata, että tehdyillä päätöksillä on merkittäviä vaikutuksia jo kauan ennen niihin kirjattuja aikamääreitä, koska autonvalmistajien täytyy investointipäätöksissään ennakoida tulevaisuutta pitkälle eteenpäin. Siksi alkuperäinen Co2-raja-arvoasetus vuodelta 2023 käytännössä vei pohjan esimerkiksi kaasukäyttöisiltä henkilöautoilta, vaikka niitä olisi voinut kehittää ja myydä vielä 12 vuoden ajan.

Keskeinen ongelma Co2-raja-arvoasetuksen lähtökohdissa on se, että ajoneuvon päästöjä arvioidaan vain pakoputken päästä mitattuina hiilidioksidigrammoina, riippumatta ajoneuvon valmistuksen ja käyttövoiman tuottamisen päästöistä sekä riippumatta käytetyn polttoaineen alkuperästä. Tämä tarkastelutapa on hyvin kapea eikä anna todellista kuvaa ajoneuvon elinkaaripäästöistä.

Tätä vinoumaa korjaamaan neuvosto ja parlamentti sisällyttivät päätökseensä (2023/851)¹ lauselman (recital) 11, jolla myös uusiutuvien polttoaineiden tuottamat päästövähennykset olisi mahdollistettu:

”Komissio esittää sidosryhmiä kuultuaan ehdotuksen, joka koskee yksinomaan hiilineutraaleilla polttoaineilla toimivien autojen rekisteröimistä vuoden 2035 jälkeen, unionin oikeuden mukaisesti, koko ajoneuvokantaa koskevien normien soveltamisalaan kuulumattomilta osin ja unionin ilmastoneutraalisuustavoitteen mukaisesti.”

Tätä tarkoitusta varten perustettiin 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 edellytyksistä². Raportissa tunnistettiin 11 eri teknologiavaihtoehtoa, joilla tämä valvonta voitaisiin toteuttaa. Kilpailuoikeudellisista syistä työryhmä ei kuitenkaan voinut esittää vain yhtä vaihtoehtoa, mutta 11 vaihtoehtoa osoittaa, että toteutus on täysin mahdollista.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R0851>

² https://wgmm.eu/wp-content/uploads/2025/08/WGMM_Report-2024_UpdatedVersion.pdf

Tällaista, yksinomaan kestävillä polttoaineilla kulkevien polttoaineiden ajoneuvoluokkaa käsitellään laajasti myös komission omassa Impact Assessment-asiakirjassa³ käsitteellä "Vehicles Exclusively running on the Eligible Fuels (VEEF)". Vaikutusarviossa tätä ajoneuvoluokkaa käsitellään varsin positiivisesti, ja se on myös mukana suositellussa politiikkavaihtoehdossa (COMBI_1). Silti komission julkaisemassa esityksessä tätä ajoneuvoluokkaa ei ole mukana.

Lausunto

Etanoliautoilijat ry pitää valtioneuvoston U-kirjelmää ja siinä määriteltyä Suomen kantaa komission esitykseen hyvin perusteltuna ja sisällöltään erittäin kannatettavana. Erityisen tärkeää on korostaa teknologianeutraliteettia sekä uusiutuvien polttoaineiden mahdollistamaa päästövähennyspotentiaalia, jonka avulla päästövähennystavoitteesta voitaisiin pitää paremmin kiinni.

Komission esitys toteutuessaan voisi mahdollistaa merkittävänkin markkinaosuuden polttomootoriautoille, mikäli kaikki siihen kirjatut joustomekanismit hyödynnettäisiin täysimääräisesti. Esitys ei kuitenkaan korjaa EU:n ilmastopolitiikan valuvikaa, jossa ajoneuvojen päästöt lasketaan vain pakoputken päästä tulevana hiilidioksidigrammoina riippumatta siitä, mitä polttoaineita ajoneuvossa käytetään.

Sen sijaan, että esityksellä todennettaisiin uusiutuvilla polttoaineilla saavutettavat päästövähennykset, luodaan monimutkainen kompensatiomekanismi, jolla sallitaan polttomootoriautojen päästävän vuoden 2035. Komission esitys ei tuo teknologianeutraliteettia liikenteen päästövähennyksiin.

Uusiutuvien polttoaineiden ei tulisi olla joustomekanismi, vaan päästövähennystoimi itsessään. Tässä komission esityksen logiikka pitäisi kääntää ympäri.

Ratkaisu ongelmaan on kuitenkin olemassa. Kun luodaan oma ajoneuvoluokka polttomootoriautoille, jotka käyttävät ainoastaan hiilineutraaleita polttoaineita, ja rinnastetaan nämä autot muihin nollapäästöisiin autoihin, voidaan päästövähennystavoitteesta pitää kiinni täysimääräisesti, samalla vahvistaen teknologianeutraliteettia ja autonvalmistajien kilpailukykyä.

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

Valtioneuvoston U-kirjelmän kirjaukset mahdollistavat tällaisen konkreettisen muutoksen kannattamisen neuvostossa, vaikka sitä ei yksityiskohtaisesti kirjeessä esitetäkään. Tässä muodossaan U-kirjelmä antaa hyvät mahdollisuudet osallistua komission esityksen parantamiseen neuvostossa.

³ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:a9bf8353-db5c-11f0-8da2-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF

Keskeiset kirjaukset U-kirjeessä

”Valtioneuvosto katsoo, että päästövähennystoimien tulee olla kustannustehokkaita ja teknologianeutraaleja.”

”Valtioneuvosto näkisi, että 2035 tavoite voitaisiin ylläpitää lähempänä nykyistä 100 prosentin tavoitetta, jos teknologianeutraalimpi lähestymistapa voitaisiin toteuttaa kestävien uusiutuvien polttoaineiden huomioonilla asetuksessa vuoden 2035 jälkeisellä ajalla tavalla, joka linkittäisi niiden käytön tiukemmin uusien, markkinoille tulevien autojen käyttämän uusiutuvan polttoaineen määrään ja niiden päästövähennyksiin. Näin voitaisiin paremmin varmistaa liikennesektorilla tapahtuvat päästövähennykset.”

Konkreettiset muutosehdotukset komission esitykseen

Luodaan oma ajoneuvoluokka polttomoottoriautoille, jotka käyttävät hiilineutraaleita polttoaineita. Tällaiset ajoneuvot voitaisiin rinnastaa nollapäästöisiin sähkö- ja vetyautoihin, jolloin ne olisivat päästövähennyksiä itsessään, eivät joustomekanismeja kuten komission esityksessä. Silloin teknologianeutraaliteetti toteutuisi paremmin ja autonvalmistajille mahdollistuisi useampia teknologiavaihtoehtoja ilman, että päästövähennystavoitteesta tarvitsisi joustaa.

Komission esitykset muista joustomekanismeista, vihreän teräksen käytön ja pienten sähköautojen valmistuksen osalta, ovat sinällään kannatettavia asioita, mutta eivät liity varsinaiseen asiaan eli Co2-standardiin. Ne voidaan sisällyttää esitykseen, jos niitä halutaan muista syistä edistää, mutta autojen päästöjä ne eivät suoraan vähennä.

WGMM on raportissaan esittänyt myös hiilineutraaleille polttoaineille määritelmää, joka kattaisi niin synteettiset-, bio- kuin kierrätetyn hiilen polttoaineet. Ilmaston kannalta logiikka on näissä kaikissa täsmälleen sama: käyttövaiheessa vapautuva hiilidioksidi on samaa hiilidioksidia, joka on sidottu polttoaineen tuotantovaiheessa ilmakehästä. Siten hiilidioksidin määrä ilmakehässä ei lisäännä.

Biopolttoaineiden osalta tulee huomioida myös muita kestävyyskriteerejä, mutta ne on jo kattavasti määritelty uusiutuvan energian direktiivissä (RED). Siksi WGMM sitoisi hiilineutraalin polttoaineen määritelmän kulloinkin voimassa olevaan RED:iin, jolloin ei syntyisi päällekkäistä ja ristiriitaista sääntelyä.

Etanoliautoilijat ry
Antti Grönlund
Toiminnanjohtaja

Lisätiedot: antti.gronlund@etanoliautoilijat.fi / 041 309 5091