



Raskaan kaluston CO₂-raja- arvoasetus – vaikutus tulevaisuuden käyttövoimiin

Ylitarkastaja Sara Österberg
Ilmasto- ja ympäristöyksikkö, LVM

EU:n CO2-raja-arvosäätely

- Voimassaoleva raskaan kaluston CO2-raja-arvoasetus on vuodelta 2019.
- Komission ehdotus raskaan kaluston CO2-raja-arvoasetuksen päivittämiseksi annettiin 14.2.2023. – neuvottelut EU:ssa meneillään
- Tarkoituksena asettaa korkeammat tavoitteet uusien raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähenemiselle ja laajentaa soveltamisalaa.
- Komission mukaan tavoitteina mm.:
 - EU:n vuoden 2030 päästövähennystavoitteen (-55%) ja vuoden 2050 ilmastoneutraalisuustavoitteen edistäminen vähentämällä päästöjä raskaista ajoneuvoista kustannustehokkaasti, ja samalla edistäen EU:n energiaturvallisuutta.
 - Energiatehokkaampien ajoneuvojen saatavuuden parantaminen



Komission ehdotuksen sisältö: soveltamisala

- Komission ehdotuksessa soveltamisalaa laajennetaan ja se kattaa (yli 5 tonnin) kuorma-autot, (yli 7,5 tonnin) kaupunkibussit ja kaukoliikenteen bussit sekä perävaunut.
- Poikkeukset CO₂-tavoitteiden soveltamisalasta:
 - työkoneet (kuten kaivos-, metsä- ja maatalouskoneet), erityiskäyttöajoneuvot (kuten puolustuskalusto, pelastuskalusto) ja työajoneuvot (kuten jätteautot, nosturit).
 - Pienet valmistajat, max. 100 ajoneuvoa /vuosi



Komission ehdotuksen sisältö: CO2-raja-arvotavoitteet

- Komission ehdotuksen mukaan valmistajien **raja-arvoja kiristettäisiin niin, että verrattuna vuoteen 2019 EU:n tasolla uusien raskaiden ajoneuvojen päästöt vähenisivät keskimäärin**
 - vuodesta 2030 lähtien **45%** (nyk. -30%)
 - vuodesta 2035 lähtien **65%** (uusi tavoite)
 - vuodesta 2040 lähtien **90%** (uusi tavoite)
- Uusille **kaupunkibusseille erillinen nollopäästötavoite** (-100%) vuonna 2030
- Perävaunuja koskevana tavoitteena on 7,5 % ja puoliperävaunuilla 15% päästövähennys vuodesta 2030



Ehdotuksen vaikutuksia

- Kunnianhimoiset raja-arvot edistävät nollapäästöisten ja entistä energiatehokkaampien ajoneuvojen valmistamista ja siten parantavat niiden mallivalikoimaa sekä saatavuutta myös Suomessa.
- Traficomien arvion mukaan polttomoottorillisten eli diesel- tai kaasumoottoriin tukeutuvien uusien kuorma-autojen lukumäärä olisi koko EU:n tasolla rajattava 15-20 %:iin kuorma-autojen kokonaismyynnistä vuonna 2040, jotta ehdotettu päästötavoite -90% olisi mahdollista saavuttaa
- Mikäli CO₂-raja-arvotavoitteiden kunnianhimon tasoa neuvotteluiden aikana nostettaisiin vielä komission ehdotusta enemmän, riskinä olisi, että ajoneuvovalmistajat eivät enää tulevaisuudessa voisi valmistaa polttomoottoriajoneuvoja, joita Suomessa on kuitenkin arvioitu pitkälläkin aikavälillä tarvittavan raskaassa kalustossa.
- Komission arvion mukaan pääomakustannukset liikenteenharjoittajille kasvavat, sillä lyhyellä aikavälillä nollapäästöisten ajoneuvojen hankintahintojen odotetaan olevan korkeammat kuin perinteisten ajoneuvojen.
- Komission mukaan tiukemmat tavoitteet hyödyttävät kuitenkin liikenteenharjoittajia ja käyttäjiä alentamalla kaluston omistamisesta aiheutuvia kokonaiskustannuksia, sillä esimerkiksi sähkö on liikenteen käyttövoimana hyvin edullista dieseliin verrattuna

Suomen kantoja asetusehdotukseen

- Valtioneuvoston kannat u-kirjelmässä U128/2022 vp
 - Valtioneuvosto pitää komission ehdottamia **päästövähennysten tasoja tarkoituksenmukaisina**. On kuitenkin tärkeää, että vuoden 2040 -90% tavoitetta ei kiristetä enempää, jotta tilaa jää useille eri käyttövoimille.
 - Jatkoneuvotteluissa tulisi varmistaa, että sähkön ja vedyn rinnalla raskaan kaluston käyttövoimina voitaisiin käyttää myös uusiutuvaa metaania ja nestemäisiä uusiutuvia polttoaineita.
 - Hiilikorjauskertoimen käyttöönotto
 - Tulisi edistää **mitoiltaan tavanomaista suurempien ajoneuvoyhdistelmien CO₂-päästölaskennan tarpeita**, koska nykyinen päästölaskenta ei huomioi suurempien kuormakokojen merkittävää päästövähennysvaikutusta.

Raskaiden yhdistelmien huomiointi

- Suomi ehdotti yhdistelmämassaltaan **yli 70 tonnin yhdistelmässä käytettävien ajoneuvojen jättämisestä CO2-päästötavoitteiden soveltamisalan ulkopuolelle**
- Suomi teki myös **ehdotuksen päästölaskennan vinoumien korjaamiseksi**– ajoneuvot saisivat valmistajien päästöjen laskennassa kompensaaation jos maksimi tekninen sallittu yhdistelmämassa on yli 60t.
- Kompromissina saatiin luotua asetustekstiin oma määritelmänsä raskaissa yhdistelmissä käytettäville ajoneuvoille - **Extra heavy combinations, EHC**
 - Kriteereinä yli 60t. tekninen sallittu yhdistelmämassa, väh. 3 akselia, moottoriteho väh. 400kW
 - EHC-ajoneuvojen päästölaskennan korjaaminen ja asetuksen päivittäminen komission delegoidun säädösvallan varassa
 - Vaikuttamista jatketaan, jotta komissio kehittäisi VECTO-työkalua ja loisi näille ajoneuvoille oman alaluokan



Jäsenmaiden neuvottelukanta ja jatkoaskeleet neuvotteluissa

- Ympäristöneuvosto hyväksyi jäsenmaiden näkemyksen komission ehdotukseen 16.10.
 - Komission ehdottamiin EU-tason CO2-tavoitteisiin päästövähennystavoitteisiin ei tehty muutoksia.
 - Puoliperävaunujen 2030 tavoitetta sen sijaan laskettiin 7,5%:iin (kom ehdotus 15%) ja kaupunkibussien nollapäästötavoitetta lykättiin vuodelle 2035
 - Hiilikorjauskerrointa ei sisällytetty näkemykseen
- Suomen EHC-ehdotus mukana sekä jäsenmaiden että Euroopan parlamentin ympäristövaliokunnan näkemyksissä
- Euroopan parlamentti äänestää kannastaan marraskuun lopulla 2023
- Seuraavaksi neuvottelut jatkuvat EU-instituutioiden välillä mahdollisesti loppuvuodesta



Kiitos!

lvm.fi

Sara Österberg

Sara.osterberg@gov.fi

+358 295 34 20 41

LVM LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ