

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selvitys: E-kirje; Ehdotus asetuksen (EU) 2019/1242 muuttamisesta raskaiden ajoneuvojen päästöhyvityksien laskemisen osalta raportointikausille 2025–2029

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selvitys: E-kirje; Ehdotus asetuksen (EU) 2019/1242 muuttamisesta raskaiden ajoneuvojen päästöhyvityksien laskemisen osalta raportointikausille 2025–2029 (E 114/2025 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Sara Österberg, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava asiantuntija Aki Tilli, Liikenne- ja viestintävirasto
- toimitusjohtaja Mika Mäkilä, Linja-autoliitto ry
- edunvalvontajohtaja Ari Herrala, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

VALTIONEUVOSTON SELVITYS

Ehdotus

Komissio ehdottaa raskaan kaluston CO₂-tavoitteisiin kohdennettua muutosta, jolla vastataan autoteollisuuden EU:ssa esittämiin huolenaiheisiin lisäämällä valmistajien joustavuutta noudattaen asetuksen CO₂-raja-arvotavoitteita ottaen huomioon raskaan kaluston julkisen latausinfrastruktuurin hitaan kehityksen. Tarkoituksena on helpottaa valmistajien pääsyä CO₂-raja-arvotavoitteisiin ottaen huomioon erityisesti julkisen latausinfrastruktuurin puutteet. Tällä voidaan komission mukaan myös edistää nollapäästöisten raskaiden ajoneuvojen nopeampaa käyttöönottoa, kun päästöhyvitykset ja vuoden 2030 CO₂-raja-arvotavoitteet olisivat valmistajille mahdollisesti paremmin saavutettavissa.

Muut mahdolliset muutokset raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetukseen jäävät kokonaan tämän komission ehdotuksen soveltamisalan ja tavoitteiden ulkopuolelle, ja niitä voidaan komission mukaan tarkastella osana vuodelle 2027 ajoitettua asetuksen uudelleentarkastelua.

Valiokunnan lausunto LiVL 1/2026 vp

Nykyisen raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetuksen (EU) 2019/1242 mukaan EU:n tasolla uusien raskaiden ajoneuvojen päästövähennystavoitteet ovat vuodesta 2025 lähtien 15 prosenttia, 2030 lähtien 45 prosenttia, vuodesta 2035 lähtien 65 prosenttia ja vuodesta 2040 lähtien 90 prosenttia verrattuna vuoteen 2019. Asetuksen CO₂-tavoitteiden soveltamisalaan kuuluvien kuorma-autojen ja kaukoliikenteen linja-autojen täytyy kontribuoida vuoden 2030 tavoitteeseen 43 prosentin päästövähennyksellä. Perävaunuja koskevana tavoitteena on 7,5 prosentin ja puoliperävaunuilla 10 prosentin päästövähennys vuonna 2030.

Nykyisessä asetuksessa annetaan valmistajille mahdollisuus kerätä myöhemmin käytettäväksi päästöhyvityksiä, jos niiden CO₂-päästöt ovat alle CO₂-päästövähennyspolun, joka on lineaarinen polku kahden seuraavan viisivuotiskauden alussa sovellettavien tavoitteiden välillä.

Komissio ehdottaa, että raportointikausilla 2025—2029 valmistajat voisivat kerätä päästöhyvityksiä, jos niiden CO₂-ominaispäästöt ovat alle vuoden 2025 CO₂-päästötavoitteen eivätkä alle CO₂-päästöjä vähennyspolun. Muutoksella mahdollistettaisiin, että päästöhyvityksiä voisi kerätä helpommin ja suuremman määrän vuotta 2030 edeltävinä vuosina, ja siten helpotettaisiin CO₂-raja-arvotavoitteiden noudattamista vuodesta 2030 eteenpäin. Ottaen huomioon, että nollapäästöisten kaupunkiliikenteen linja-autojen käyttöönotto on jo pitkällä eikä niiden käyttöön vaikuta kielteisesti julkisen latausinfrastruktuurin kehittymättömyys, tätä muutosta ei sovellettaisi kaupunkiliikenteen linja-autoihin.

Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto katsoo, että päästövähennystoimien tulee olla kustannustehokkaita ja teknologianeutraaleja.

Valtioneuvosto kiinnittää huomiota, että päivitetty raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetus, jossa nykyiset CO₂-päästövähennystavoitteet vahvistettiin, on tullut voimaan vasta hiljattain vuonna 2024 ja sen muuttaminen näin pian voimaantulon jälkeen saattaa hankaloittaa sääntely-ympäristön ennakoitavuutta. Suomen kannalta raskaan kaluston CO₂-raja-arvoja koskeva nykysääntely on melko tasapainoinen kokonaisratkaisu, joka vähentää raskaiden ajoneuvojen päästöjä ja huomioi samalla Suomen erityispiirteet meille tärkeiden erityisen raskaiden ajoneuvoyhdistelmien osalta.

Jatkokäsittelyssä olisi tärkeää varmistaa raja-arvolainsäädännön vaatimustason riittävyys suhteessa jäsenvaltioiden sitoviin taakanjakosektorin vuoden 2030 velvoitteisiin, vuoden 2030 jälkeisiin päästökaupparektorin ulkopuolisten sektoreiden velvoitteisiin ja EU:n ilmastolain ((EU) 2021/1119) tavoitteisiin.

Valtioneuvosto nostaa esiin ehdotuksen tieliikenteen päästöjä mahdollisesti kasvattavan vaikutuksen ja pitää valitettavana, että komissio ei ole valmistellut ehdotuksestaan vaikutustenarviointia. Ottaen kuitenkin huomioon joidenkin valmistajien haasteet päästä CO₂-tavoitteisiinsa ja kannatettavan tavoitteen edistää eurooppalaisen autoteollisuuden kilpailukykyä valtioneuvosto on valmis hyväksymään ehdotetun jouston päästöhyvitysten laskentaan.

Valiokunnan lausunto LiVL 1/2026 vp

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Saamansa selvityksen perusteella valiokunta toteaa, että valiokunnalla ei ole huomauttamista valtioneuvoston toimintalinjaan.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan.

Helsingissä 10.2.2026

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Jouni Ovaska kesk
varapuheenjohtaja Timo Furuholm vas
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Atte Harjanne vihr
jäsen Petri Huru ps
jäsen Aleksi Jäntti kok
jäsen Marko Kilpi kok
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Mats Löfström r
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Martin Paasi kok
jäsen Pinja Perholehto sd
varajäsen Tere Sammallahti kok

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula

Valiokunnan lausunto LiVL 1/2026 vp
Eriävä mielipide

Eriävä mielipide

Perustelut

Valtioneuvosto nostaa kannassaan esiin ehdotuksen tieliikenteen päästöjä mahdollisesti kasvattavan vaikutuksen sekä vaikutustenarvioinnin puutteen.

Valtioneuvosto myös kiinnittää huomiota siihen, että ”päivitetty raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetus on tullut voimaan vasta hiljattain vuonna 2024, ja sen muuttaminen näin pian voimaantulon jälkeen saattaa hankaloittaa sääntely-ympäristön ennakoitavuutta”. Valtioneuvoston mukaan raskaan kaluston CO₂-raja-arvoja koskeva nykysääntely on Suomen kannalta ”melko tasapainoinen kokonaisratkaisu, joka vähentää raskaiden ajoneuvojen päästöjä ja huomioi samalla Suomen erityispiirteet meille tärkeiden erityisen raskaiden ajoneuvoyhdistelmien osalta”.

Euroopan komission ehdottama muutos päästöhyvitysten laskentaan merkitsee käytännössä vaatimustason alentamista vuosina 2025—2029. Tämä siirtää päästövähennyksiä myöhemmäksi sen sijaan, että niitä nopeutettaisiin. Samalla kannustin vääristyy: kun hyvityksiä on mahdollista saavuttaa helpommin, teknologista murrosta voidaan lykätä erityisesti kaukoliikenteessä, jossa muutos on jo entuudestaan hankalaa. EU:n ja Suomen taakanjakovelvoitteet vuodelle 2030 sekä EU:n ilmastolain tavoitteet eivät kuitenkaan jousta, vaan ehdotettu muutos vaikeuttaa niiden saavuttamista. Näin riski siirtyy valmistajilta jäsenvaltioille ja viime kädessä veronmaksajille. On lisäksi huolestuttavaa, ettei komissio ole laatinut ehdotuksesta vaikutustenarviointia, vaan muutos perustuu suoraan teollisuuden esittämiin vaatimuksiin.

Esityksen perusteella ei myöskään voi uskottavasti olettaa, että päästövähennysten helpottaminen merkittävästi auttaisi eurooppalaista autoteollisuutta.

Valtioneuvoston kantaa tuleekin muokata niin, että valtioneuvosto ei hyväksy ehdotettua joustoa päästöhyvitysten laskentaan.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että Suomen tulee vastustaa asetuksen muuttamista.

Helsingissä 10.2.2026

Timo Furuholm vas
Atte Harjanne vihr