

U 9/2026 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusien kevyiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien ja ajoneuvojen merkintöjen muuttamiseksi (henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvoasetus)

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilidioksidipäästönormien asettamista uusille henkilöautoille ja kevyille hyötyajoneuvoille koskevan asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta ja ajoneuvojen merkinnöistä, ja direktiivin 1999/94/EY kumoamisesta, sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 12.2.2026

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Erityisasiantuntija Sara Österberg

12.2.2026

EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI UUSIEN KEVYIDEN AJONEUVOJEN HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖNORMIEN JA AJONEUVOJEN MERKINTÖJEN MUUTTAMISEKSI (HENKILÖ- JA PAKETTIAUTOJEN CO2-RAJA-ARVOASETUS)

1 Tausta

Komissio antoi 16.12.2025 ehdotuksen COM(2025) 995 final asetuksen (EU) 2019/631 (jäljempänä ”henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvoasetus” tai ”asetus”) muuttamisesta uusien kevyiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien ja ajoneuvojen merkintöjen osalta ja direktiivin 1999/94/EY kumoamisesta. Komission ehdotuksella muutetaan voimassa olevaa asetusta, jota on viimeksi muutettu vuonna 2023 osana EU:n Fit for 55 -ilmastopakettia (nk. 55-valmiuspaketti) ja sen jälkeen kohdennetulla muutoksella vuonna 2025.

Komission ehdotus on osa niin kutsutun autoteollisuuspaketin aloitteita, joilla toimeenpannaan komission Teollista toimintasuunnitelmaa eurooppalaiselle ajoneuvosektorille (KOM (2025) 95 final). Siinä kuvattujen toimenpiteiden tarkoituksena on edistää eurooppalaisen autoteollisuuden globaalia kilpailukykyä. Autoteollisuuspaketti sisältää lisäksi ehdotuksen raskaan kaluston CO2-raja-arvoasetuksen muuttamiseksi (COM(2025) 784 final), ehdotuksen puhtaista yritysajoneuvokannoista (COM(2025) 994 final) ja autoteollisuuden omnibus -esityksen (COM(2025) 999 final ja COM(2025) 993 final), joista valmistellaan omat U-kirjelmät. Lisäksi autoteollisuuspaketin yhteydessä annettiin komission tiedonanto akkutuotannon vahvistamisesta Euroopassa (COM(2025)8950).

Henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvoasetuksessa vahvistetaan uusien henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormit (CO2-raja-arvotavoitteet) ajoneuvojen valmistajille. Asetuksella toimeenpannaan osaltaan EU:n ilmastolain ((EU) 2021/1119) tavoitteita vähentää EU:n nettokasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 %:lla vuoteen 2030 mennessä vuoteen 1990 verrattuna sekä saavuttaa ilmastoneutraalius EU-tasolla vuoteen 2050 mennessä.

EU:n ilmastolakiin sisällytetään alustavan poliittisen sovun mukaan myös tavoite vähentää EU:n nettokasvihuonekaasupäästöjä 90 %:lla vuoteen 2040 mennessä vuoteen 1990 verrattuna. Tämän saavuttaminen edellyttäisi, että eri sektorien päästövähennyksiä ja poistumia tulisi edelleen tehostaa 2030-luvulla.

2 Ehdotuksen tavoite

Voimassa olevan CO2-raja-arvolainsäädännön tavoitteet velvoittavat ajoneuvovalmistajia, jotka saattavat EU:ssa markkinoille ajoneuvoja. CO2-raja-arvoasetusten mukaan jokaisen valmistajan on varmistettava, että sen EU:ssa ensirekisteröityjen uusien ajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt kalenterivuonna eivät ylitä sen vuotuista päästötavoitetta (CO2-raja-arvo). Jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät kalenterivuonna valmistajan CO2-raja-arvotavoitteen, komissio määrää valmistajalle liikapäästömaksun. CO2-raja-arvolainsäädännön tavoitteena on, että ajoneuvovalmistajat parantaisivat ajoneuvojen

energiatehokkuutta ja markkinoille tulisi entistä enemmän päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja.

Voimassa olevan henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoasetuksen mukaan autonvalmistajakohtaiset CO₂-raja-arvot määrätään vuosittain valmistajille niin, että EU:n tasolla raja-arvoissa saavutetaan vuoden 2021 tavoitteeseen verrattuna:

- * Vuonna 2025 15 % vähennys
- * Vuonna 2030 henkilöautoilla 55 % vähennys ja pakettiautoilla 50 % vähennys.
- * Vuodesta 2035 henkilö ja pakettiautoille 100 % vähennys (nollapäästöraja).

Päästövähennystavoitteissa huomioidaan ainoastaan ajoneuvon käytön aikaiset päästöt, eli polttoaineen uusiutuvuudella ei raja-arvolainsäädännössä saada aikaan päästövähennyksiä. Nykylainsäädännön mukainen vuoden 2035 raja-arvo johtaisi siis käytännössä siihen, että autonvalmistajien kannattaisi valmistaa ainoastaan täyssähkö- ja vetäautoja 2035 alkaen.

Komission mukaan on tunnistettu neljä ongelmaa, joihin komission ehdotuksella pyritään vastaamaan: 1) ajoneuvovalmistajilla on vaikeuksia päästä tavoitteisiinsa kustannustehokkaasti, 2) CO₂-raja-arvot uhkaavat luoda esteen muiden kuin nollapäästöisten teknologioiden edistämiseksi ja niihin liittyville innovaatioille, 3) kevyiden hyötyajoneuvojen valmistajilla on erityisesti vaikeuksia saada kysyntää nollapäästöisille ajoneuvoille markkinoilla ja 4) kuluttajainformaatio ei ole riittävää ja harmonisoitua, mikä voi heikentää kysyntää nollapäästöisille ajoneuvoille.

Komission nyt ehdottamilla muutoksilla pyritään lisäämään joustoja valmistajille CO₂-tavoitteiden saavuttamiseksi, vahvistamaan teknologianeutraalisuutta, säilyttämään CO₂-raja-arvojen rooli EU:n ilmastolain mukaisten tavoitteiden saavuttamisessa, turvaamaan ennustettavuus valmistajille ja sijoittajille nollapäästöisen liikkumisen arvoketjussa ja parantamaan kuluttajien tiedonsaantia.

Komission mukaan tavoitteiden tulee edelleen ohjata siirtymää kohti nollapäästöistä liikkuvuutta ja luoda ennustettavuutta investoinneille, mutta tavoitekausien joustamattomuus ja globaalien olosuhteiden muutokset voivat lisätä valmistajien riskiä jäädä tavoitteistaan ja saada siitä liikapäästömaksuja.

Komission mukaan teknologianeutraalisuutta on vahvistettava, sillä nykyinen lainsäädäntö voi rajoittaa muiden kuin nollapäästöisten käyttövoimien kehitystä, jotka voivat komission mukaan olla hyödyllisiä tietyissä käyttötapauksissa tai siirtymävaiheessa. Nollapäästöisten pakettiautojen joidenkin käyttötarkoitusten käyttöönoton esteet heikentävät kysyntää lyhyellä aikavälillä, mikä haastaa kevyiden hyötyajoneuvojen valmistajia.

Komission mukaan kestävästä uusiutuvista polttoaineista aiheutuvien päästövähennysten tunnustaminen CO₂-raja-arvoissa on tarpeen lisäjousten antamiseksi valmistajille ja investointien tukemiseksi kestävästä uusiutuvan polttoaineen arvoketjun kehittämiseen. Koska autoteollisuus on keskeinen teräksen käyttäjä, on komission mukaan perusteltua kannustaa myös vähähiilisen teräksen käyttöä ajoneuvojen tuotannossa edelläkävijämarkkinoiden luomiseksi.

EU:n autoteollisuuden kilpailukyvyyn ja kestävyys, sekä kuluttajille kohtuuhintaisempien nollapäästöisten ajoneuvojen saatavuuden parantamiseksi tulisi kannustaa pienten sähköautojen valmistamista EU:ssa.

Lisäksi ajoneuvojen energiamerkintöjen kuluttajainformaation sääntelyn uudistamisella on tarkoituksena tarjota selkeää, kattavaa ja vertailtavaa tietoa uusien ja käytettyjen autojen energiatehokkuudesta, päästöistä ja sähköautojen ominaisuuksista, jotta ostopäätökset tukevat siirtymää. Voimassa oleva direktiivi 1999/94/EY kuluttajien mahdollisuudesta saada uusien henkilöautojen markkinoinnin yhteydessä polttoainetaloutta ja hiilidioksidipäästöjä koskevia tietoja on vanhentunut, eikä se huomioi mm. liikenteen sähköistymiskehitystä eikä internetin yleistymistä autokaupan alustana.

3 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

Henkilö- ja pakettiautojen CO₂-tavoitteita koskevat muutokset

Komissio ehdottaa uusien EU:ssa ensirekisteröitävien ajoneuvojen keskimääräisiin CO₂-päästövähennystavoitteisiin monenlaisia muutoksia ja joustoja.

Henkilö- ja pakettiautojen vuoden 2035 EU:n laajuista CO₂-päästövähennystavoitetta alennettaisiin 100 prosentista 90 prosenttiin, edellyttäen, että jäljellä olevat päästöt kompensoitaisiin asetuksessa määritellyillä hyvityksillä (1 artikla 1 ja 4 kohta). Tällöin mahdollistettaisiin vuoden 2035 jälkeenkin polttomoottoriautoille rooli käytön aikana nollapäästöisten eli täyssähkö- ja vetykäyttöisten autojen rinnalla. Jäljellä olevat 10 % päästöistä tulisi vuodesta 2035 eteenpäin kompensoida joko a) EU:ssa valmistetun vähähiilisen teräksen käytöstä saatavilla hyvityksillä (enimmillään 7 % tavoiteosuuden kompensointi) tai b) sähkö- tai biopolttoaineiden hyvityksillä, joilla ajoneuvovalmistajat saisivat päästötavoitteisiinsa bonuksia (enimmillään 3 % tavoiteosuuden kompensointi, josta enimmillään 1 %-yksikkö saisi olla uusiutuvan energian direktiivin liitteen IX osan B raaka-aineista tuotettua). Polttoainehyvitysten laskentaan vaikuttaisi muun muassa se, mikä on EU:ssa tieliikenteessä näiden polttoaineiden määrä ja niistä aiheutuva kasvihuonekaasupäästöjen vähennys verrattuna korvattuun fossiiliseen polttoaineeseen (artikla 1(6)). Komissiolle delegoitaisiin säädösvaltaa määrittää vähähiilisen teräksen ominaisuuksien kriteerit, sekä vähähiilisen teräksen sekä vertailutason teräksen CO₂-päästöintensiteetti hyvitysten laskentaan.

Komissio ehdottaa lisäjouston tarjoamista valmistajien vuoden 2030 tavoitteisiin niin, että tavoitteiden toteutuminen voitaisiin laskea vuosien 2030–2032 keskiarvosta (1 artikla 4 kohta).

Komission ehdotuksen mukaan pakettiautojen vuoden 2030 EU:n laajuista CO₂-päästövähennystavoitetta alennettaisiin 50 prosentista 40 prosenttiin verrattuna vuoden 2021 tasoon (1 artikla 1 kohta).

Komissio ehdottaa pienille EU:ssa valmistetuille sähköautoille kannustinta, jossa valmistajat saisivat niistä superbonuksia vuoteen 2034 saakka, eli ne laskettaisiin valmistajien tavoitteisiin kertoimella 1.3 (1 artikla 5 kohta). Pienille sähköautoille on osana autoteollisuuden omnibus -esitystä ehdotettu uutta henkilöautojen alaluokkaa (M1E), jonka kriteerinä olisi 4,2 metrin ajoneuvon enimmäispituus. Superbonuksien saamiseksi pienten sähköautojen tulisi täyttää M1E-ajoneuvoalaluokan kriteerit ja olla lisäksi EU:ssa valmistettuja. Komissiolle delegoitaisiin säädösvaltaa määrittää tarkemmat kriteerit ”EU:ssa valmistetulle” ajoneuvolle.

Komission ehdotuksessa myös selvennetään, että kaikki N-luokan nollapäästöiset ajoneuvot, joiden referenssimassa ilman akun massaa on alle 2840 kg, voitaisiin huomioida arvioitaessa tässä asetuksessa asetettujen CO₂-päästötavoitteiden noudattamista (2 artikla 1b kohta). Muutoksella selkeytettäisiin sitä, että kaikkein pienimpiä kuorma-autoiksi rekisteröityjä sähköpakettiautoja voidaan laskea mukaan valmistajien tavoitteisiin kyseisen asetuksen piirissä.

Komissio ehdottaa myös teknistä muutosta laskukaavaan, joka mukauttaa valmistajan ominaispäästötavoitetta EU:n kaluston keskimääräisen testipainon mukaan.

Ajoneuvojen energiamerkki

Komissio ehdottaa, että ajoneuvojen energiamerkintää koskevat vaatimukset sisällytettäisiin henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoasetuksen yhteyteen ja että direktiivi 1999/94/EY (nk. Car labelling -direktiivi) kumottaisiin. Uudessa mallissa energiamerkintä säädettäisiin suoraan koko EU:ssa yhdenmukaisesti sovellettavalla asetuksella (1 artikla 10–14 kohdat).

Ajoneuvon energiamerkintävelvollisuus koskisi uusia henkilöautoja (M1-ajoneuvoluokka) ja pakettiautoja (N1-ajoneuvoluokka) sekä kaupallisten toimijoiden kautta myytäviä käytettyjä ajoneuvoja. Verkkomarkkinointi ja -myynti kuuluisivat soveltamisalaan. Jakelijan olisi kiinnitettävä tai näytettävä jokaisen myyntipisteessä myynnissä tai vuokrattavana olevan ajoneuvon yhteydessä ajoneuvon energiamerkki, joka vastaa kyseistä ajoneuvoa ja on selkeästi näkyvissä sekä kokonaisuudessaan luettavissa. Merkki voisi olla painettu tai sähköinen. Käytettyjen Euro 7:n mukaan hyväksytyjen täyssähköautojen ja lataushybridiautojen ostajalle olisi annettava tieto ajoneuvon ajoakun kuntoarviosta (SOH) ajoneuvon näytön perusteella. Yksittäistä ajoneuvoa koskevassa markkinointiviestinnässä olisi näytettävä ajoneuvoa vastaava energiamerkki. Jos materiaali koskee yhtä tai useampaa mallia, siinä olisi esitettävä kaikkien mainittujen ajoneuvojen arvot tai arvojen vaihteluväli kaikille asetuksen liitteessä oleville energiamerkin teknisille parametreille. Jos sähköisessä markkinointiviestinnässä esimerkiksi verkkokonfiguraattorilla käyttäjä voi konfiguroida (rakentaa virtuaalisesti) ajoneuvon, olisi näytettävä selkeästi, miten varusteet ja lisävarusteet vaikuttavat merkinnän parametriarvoihin. Digitaalisten palvelujen tarjoajan (EU) 2022/2065, 6 artikla) joka mahdollistaa ajoneuvojen myynnin omalla sivustollaan, olisi mahdollistettava energiamerkin esittäminen yllä olevien sääntöjen mukaisesti.

Ajoneuvon energiamerkki on graafinen diagrammi (painettu tai sähköinen), jonka tarkka sisältö ja muoto määritellään asetuksen IIIa-liitteessä, mutta se vastaisi yleisesti EU:ssa käytössä olevia energiamerkkejä. Komissio esittää, että merkki sisältäisi ajoneuvomallikohtaista tietoa. Energiamerkkiin sisällytettäisiin sähköenergian kulutus ja toimintamatka, jotta sähköajoneuvojen ostajat saisivat olennaista vertailutietoa. Merkki sisältäisi merkittävimmät tiedot ajoneuvojen vaatimustenmukaisuustodistuksesta (CoC) ja tarjoaisi mahdollisuuden lisätiedon saamiseen QR-koodilla. Asetuksen liite sisältää normatiiviset tietokentät ja ulkoasun, eikä niitä saisi täydentää tai muuttaa kansallisesti. Vaatimukset olisivat suoraan sovellettavia, eikä mallia muistuttavia kansallisia merkkejä enää saisi olla.

Komissio perustaisi julkisen verkkopohjaisen tuotetietokannan ajoneuvojen energiamerkintää varten viimeistään 12 kuukauden kuluttua asetuksen voimaantulosta. Tietokanta korvaisi kansalliset paperioppaat ja mahdollistaisi automallien vertailun. Valmistajan olisi viipymättä syötettävä jokaisesta mallista asetuksen liitteessä luetellut tiedot ja pidettävä ne ajan tasalla.

Komissio esittää edellä todettuun liittyen sille siirrettäväksi toimivaltaa antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joilla täsmennetään tietokannan operatiivisia yksityiskohtia. Täytäntöönpanosäädökset hyväksyttäisiin tarkastelumenettelyä noudattaen. Lisäksi komissio esittää itselleen siirrettäväksi toimivaltaa antaa delegoituja säädöksiä, joilla päivitetäisiin liitteen tietovaatimuksia, esimerkiksi lisäparametrien lisääminen kuluttajainformaation parantamiseksi, sekä määritettäisiin energiamerkille lisättävän “made-in-EU” -parametrin menetelmän.

Jäsenvaltioiden olisi nimettävä markkinavalvontaviranomainen EU:n markkinavalvonta-asetuksen (EU) 2019/1020 mukaisesti ja säädettävä seuraamuksista energiamerkintäsääntöjen rikkomuksista. Seuraamusten tulisi olla tehokkaita, oikeasuhtaisia ja varoittavia. Markkinavalvontaviranomainen voisi rikkomustapauksissa periä asiakirjojen tarkastuskustannuksia.

Muut muutosehdotukset

Komissio ehdottaa, että sille siirrettäisiin säädösvaltaa antaa delegoituja säädöksiä, joilla otetaan huomioon tekniikan ja lainsäädännön kehitys sekä kuluttajavalistukseen liittyvä kehitys, jotta voidaan määrittää kriteerit, joiden mukaisesti autoa voidaan pitää ”EU:ssa valmistettuna”, terästä voidaan pitää vähähiilisenä ja voidaan muuttaa ajoneuvojen energiamerkkiä koskevaa liitettä. Komissio ehdottaa lisäksi, että sille siirrettäisiin täytäntöönpanovaltaa vahvistaa yksityiskohtaiset säännöt ja menettelyt, joiden mukaisesti valmistajat seuraavat ja raportoivat kaikkia vähähiilisen teräksen hyvitysten laskemiseksi tarvittavia tietoja ja ajoneuvojen energiamerkkiä varten tarkoitetun tuotetietokannan toiminnallisia yksityiskohtia.

Komission olisi arvioitava asetuksen tehokkuutta vuonna 2035 ja sen jälkeen, joka viides vuosi, jotta se olisi yhdenmukainen EU:n 2050-ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa.

4 Ehdotuksen oikeusperusta ja suhde suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteisiin

Ehdotuksen oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta annetun sopimuksen (SEUT) 192 artiklan 1 kohta (ympäristö), jonka mukaan Euroopan parlamentti ja neuvosto päättävät tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen sekä talous- ja sosiaalikomiteaa ja alueiden komiteaa kuultuaan unionin toimista SEUT 191 artiklassa tarkoitettujen ympäristöpolitiikan tavoitteiden toteuttamiseksi. Ehdotus hyväksytään tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä. Neuvosto tekee asiassa päätöksen määräenemmistöllä.

Valtioneuvosto pitää ehdotuksen oikeusperustaa asianmukaisena.

Euroopan unionista tehdyn sopimuksen (SEU) 5 artiklan 3 kohdassa säädetyn toissijaisuusperiaatteen mukaisesti jaettuun toimivaltaan kuuluvia toimia on toteutettava EU:n tasolla vain, jos jäsenvaltiot eivät voi yksin saavuttaa suunniteltuja tavoitteita riittävällä tavalla, vaan ne voidaan ehdotetun toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin EU:n tasolla. Komission mukaan jäsenvaltiot eivät voi itse toteuttaa toimia CO₂-raja-arvoihin tai ajoneuvojen merkintöjä koskeviin vaatimuksiin ilman EU-tason toimia ja asetuksen (EU) 2019/631 muuttamista.

SEU 5 artiklan 4 kohdan mukaan unionin toiminnan sisältö ja muoto eivät kuitenkaan saa ylittää sitä, mikä on tarpeen perussopimusten tavoitteiden saavuttamiseksi. Komission mukaan ehdotukset CO₂-raja-arvojen muuttamiseksi sekä ajoneuvojen energiamerkintöjä koskeviksi vaatimuksiksi ovat suhteellisuusperiaatteen mukaisia, koska ne eivät ylitä sitä, mikä on tarpeen unionin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi kustannustehokkaasti.

Valtioneuvosto pitää ehdotusta toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden mukaisina.

5 Ehdotuksen vaikutukset

5.1 Vaikutukset lainsäädäntöön ja kansainvälisiin sopimuksiin

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus on suoraan sovellettavaa oikeutta jäsenvaltioissa. Asetusehdotus ei ole ristiriidassa kansainvälisten sopimusten kanssa.

Voimassa oleva direktiivi 1999/94/EY, jota nyt esitetään kumottavaksi, on toimeenpantu valtioneuvoston asetuksella autojen polttoaineenkulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen ilmoittamisesta (938/2000). Asetus tulisi kumota siinä tapauksessa, että direktiivi kumottaisiin. Kansallisella lainsäädännöllä tulisi säätää markkinavalvontaviranomaisesta liittyen ajoneuvojen energiamerkin valvontaan sekä seuraamuksista.

5.2 Henkilö- ja pakettiautojen CO₂-tavoitteiden muutokset

Komissio on valmistellut ehdotuksestaan vaikutustenarvioinnin, jossa on arvioitu laajasti erilaisten asetuksen CO₂-tavoitteita löyhentävien toimenpidevaihtoehtojen ja niiden yhdistelmien vaikutuksia. Komissio ei ole kuitenkaan arvioinut vaikutustenarvioinnissaan kaikkia ehdotukseen valittuja politiikkatoimenpiteitä ehdotetussa muodossaan tai valittujen toimenpiteiden yhteenlaskettua tai kumulatiivista vaikutusta, mikä tekee vaikutusten tulkinnasta haastavaa. Näin ollen on huomioitava, että komission arviot eivät ole sellaisenaan kaikkien täysin sovellettavissa annettuun ehdotukseen, mutta ovat suuntaa antavia.

Taloudelliset ja markkinavaikutukset

Suomessa ei ole ajoneuvovalmistajia, joita henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvovelvoitteet koskisivat ja joihin velvoitteiden kustannukset kohdistuisivat.

Komission vaikutustenarvioinnin mukaan CO₂-tavoitteiden muuttaminen ja joustot tuovat etuja valmistajille vuosina 2030–2034. 2035 tavoitteen alentaminen kannustaa investoimaan ja kehittämään edelleen muitakin kuin nollapäästöisiä teknologioita, mikä mahdollisesti tukee joidenkin eurooppalaisten valmistajien kilpailukykyä muilla markkinoilla. Ehdotettujen joustojen odotetaan komission mukaan parantavan lyhyen aikavälin kilpailukykyä, sillä ajoneuvovalmistajien tavoitteisiin pyrkimisestä johtuvat kustannukset kevenevät CO₂-tavoitteiden muutosten myötä. Komission mukaan CO₂-tavoitteista jäämisestä johtuvat liikapäästömaksut saattaisivat myös heikentää valmistajien taloudellisia näkymiä, mikä voisi vaarantaa siirtymän edellyttämät investoinnit ja aiheuttaa negatiivisia heijastusvaikutuksia vakaista tuotantomääristä riippuvaisille komponenttitoimittajille.

Kuluttajille auton käyttöön liittyvät käyttökustannukset ja kuljetuskustannukset voisivat pitkällä aikavälillä keskimäärin hieman lisääntyä, koska ehdotuksella on arvioitu olevan vähäinen liikenteen sähköistymistä hidastava vaikutus. Komission vaikutusarvion mukaan 2035 tavoitteen lasku ja päästövajeen kompensatioon ehdotetut muutokset lisäävät ajoneuvoihin liittyviä kokonaiskustannuksia matalamman energiatehokkuuden ja korkeampien polttoainekustannusten vuoksi.

Komission ehdottamat 2035 tavoitteen laskun kompensointiin tarkoitetut polttoainehyvitykset vahvistaisivat asetuksen teknologianeutraaliutta ilmastotavoitteiden saavuttamisessa, mahdollistaen uusien polttomoottoriajoneuvojen kehityksen ja rajallisen myynnin myös tulevaisuudessa. On mahdollista, että nykyinen markkinakehitys uusiutuvan energian direktiivin (EU) 2018/2001 velvoitteiden ohjaamana johtaisi jo lähtökohtaisesti hyvitysten enimmäistason saavuttamiseen.

Komission arvion mukaan makrotaloudelliset vaikutukset EU:ssa olisivat komission arvioimilla toimenpideyhdistelmillä rajalliset. Positiivista vaikutusta voisi tulla esimerkiksi sähköajoneuvojen korvautumisella polttomoottoriautoilla, kun sähköautojen tuonti vähenee ja

korvautuu polttomoottoriautoilla, joita tuotetaan enemmän EU:ssa. EU:n BKT kuitenkin laskisi hiukan verrattuna tilanteeseen ilman komission ehdotusta, johtuen korkeammista liikkumisen kustannuksista, mikä johtaisi korkeampiin tuotantokustannuksiin Euroopassa ja kilpailukyvyn heikkenemiseen. Komission vaikutustenarvioinnin mukaan kokonaistyöllisyyteen kohdistuva vaikutus on pieni, aiheuttaen lyhyellä aikavälillä pientä kasvua ja pidemmällä aikavälillä pientä supistumista suhteessa perusuraan.

Alustavasti voidaan arvioida, että pienille EU:ssa valmistetuille sähköautoille esitetyt superbonukset voivat osaltaan lisätä tarjontaa pienten sähköautojen luokassa. Kokoluokkaan on tällä hetkellä vain vähäisesti tarjontaa, ja ne ovat olleet tekniikaltaan usein vanhempia. Superbonusten voi nähdä tuovan kiinnostusta autovalmistajille Euroopassa tarjota pienemmän kokoluokan autoja, ja tuoda uusia malleja uudella tekniikalla tähän segmenttiin, minkä voi olettaa parantavan tarjontaa ja mahdollisuuksia autoa hankkivalle. Vaikka superbonukset koskisivat EU:ssa valmistettuja autoja, tulee pienten sähköautojen osalta kilpailu todennäköisesti myös kiristymään esim. kiinaisten autonvalmistajien suunnalta, mikä osaltaan lisää tarjontaa markkinoilla. Pienten autojen tapauksessa on kuitenkin hyvä huomioda, että Suomessa pienen kokoluokan autoja on ollut yleisesti vähemmän suhteessa Keski-Euroopan tilanteeseen.

Ympäristövaikutukset

CO₂-raja-arvoasetuksilla vaikutetaan merkittävällä tavalla sekä kansallisten että EU:n kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteiden toteutumiseen. Liikenne kuuluu EU:n nk. taakanjakosektorille, jota koskeva asetus (EU) 2018/842 sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030 velvoittaa Suomea vähentämään taakanjakosektorin päästöjään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa. Liikennesektori muodostaa n. 37 % taakanjakosektorin päästöistä ja on sen perusteella keskeisessä roolissa päästövähennysveloitteen saavuttamisen kannalta. Noin 95 % kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä syntyy tieliikenteestä. Tieliikenteen päästöistä noin 54 % aiheutuu henkilöautoliikenteestä, 41 % paketti- ja kuorma-autoista ja loput linja-autoista, moottoripyöristä sekä muista kulkuneuvoista.

Suomen liikenteen päästöjen ennusteissa, joilla arvioidaan liikenteen päästötavoitteiden saavuttamista osana koko taakanjakosektoria, on huomioitu EU:n CO₂-raja-arvolainsäädäntö sellaisena, kuin se on ollut vuonna 2023. Taakanjakosektorilla on erittäin haastavaa löytää uusia yhtä vaikuttavia ja kustannustehokkaita päästövähennystoimenpiteitä kuin EU:n CO₂-raja-arvolainsäädäntö Suomelle on. EU:n CO₂-raja-arvolainsäädäntö ei päästövähennystoimena aiheuta suoria valtiontaloudellisia kustannuksia Suomessa. Myös kuluttajat hyötyvät raja-arvolainsäädännöstä, kun arvioidaan ajoneuvon koko omistuksen aikaisia kustannuksia ja käyttökuluja.

Komission vaikutustenarvioinnin mukaan ehdotuksen vaikutukset EU:n kokonaispäästöihin ovat rajalliset erityisesti 2035 tavoitteeseen rakennettujen kompensatiomekanismien vuoksi. Siksi aloite on komission mukaan linjassa EU:n 2050-ilmastoneutraaliustavoitteen ja 2030-ilmastotavoitteen kanssa. Komissio ei kuitenkaan vaikutustenarvioinnissaan ole arvioinut kaikkien valittujen toimenpiteiden ja niiden yhdistelmän vaikutusta. Komission ehdottamien CO₂-tavoitteiden muutosten ja joustojen vaikutuksesta valmistajalle sama CO₂-arvo olisi

vuositasolla saavutettavissa vähemmällä määrällä sähköautoja, jolloin todellinen ensirekisteröintien päästokeskiarvo nousee.

Komission vaikutusarvioinnin mukaan 2035-tavoitteen alentamisen ja kompensatiomallin myötä energiankulutus ja päästöt kasvavat, koska markkinoille tulee vähemmän energiatehokkaita ajoneuvoja. Komission vaikutustenarvioinnin mukaan 2035 vuoden jälkeen noin 11 % ensirekisteröitävistä autoista voisi olla muita kuin nollapäästöisiä.

Komission ehdottamien muutosten vaikutuksista on tehty alustava arvio koskien vaikutuksia Suomen ajoneuvokantaan ja päästöihin Suomessa.

Vuoden 2035 tavoitteen laskun vaikutuksesta Suomessa voidaan arvioida, että riippuen vuoden 2035 jälkeisestä sähköistymiskehityksestä, tarkoittaisi tavoitetason lasku vuosina 2035–2045 vuosittain enimmillään 5 500–6000 kappaletta ensirekisteröityä sähköautoa vähemmän.

Vuotuisten ensirekisteröintien CO₂-tason muutos komission ehdotuksen myötä olisi kuitenkin Suomessa merkittävästi EU-tasoa pienempi, johtuen jo pitkällä olevasta ensirekisteröintien sähköistymiskehityksestä.

Komission ehdottamien muutosten päästövaikutusten osalta pienten sähköautojen superbonusten vaikutuksen voidaan arvioida olevan pienin, vuositasolla toteumahetkellä vain n. 0,1 %:n luokkaa ja kumulatiivisen vaikutuksen vuoteen 2045 olevan samaa n. 0,1 %:n tasoa. Yksittäisistä toimenpiteistä selkeästi suurimman vaikutuksen aiheuttaa vuoden 2035 rajan lasku, minkä kumulatiivinen päästölisäys vuoteen 2045 on n. 0,6 %. Keskimääräinen vuositason päästölisäys vuonna 2040 on n. 2,3 %, mutta tässä on syytä huomioida, että suhteellinen merkitys on suurempi, mitä pidemmälle katsotaan, johtuen vertailukohtana olevan perusradan laskevista päästöistä. Kilotonneina pienemmän vaikutuksen omaava toimenpide (superbonukset) on tapahtumavuosinaan 2030–2034 n. 1,1–3,4 kt CO₂ luokkaa, siinä missä 2035 raja-arvon laskun tuoma lisäys 2034–2040 on 1,6–27,2 kt CO₂. Tilanteessa, jossa markkina tasautuu vuoden 2035 tasolle ja 90 %-rajaan ensirekisteröintien päästötavoitteissa, ovat päästöt tarkastellulta aikaväliltä merkittävästi suuremmat. Vuonna 2045 päästöjä syntyisi 82 kt CO₂ enemmän (+12,4 %).

Kokonaisuutena erot kumulatiivisissa vaikutuksissa ovat merkittäviä eri toimenpiteiden välillä. Pelkät superbonukset tuottavat n. 42 kt CO₂-lisäyksen (+0,1 %) vuoteen 2045, 3 vuoden jousto vuoden 2030-tavoitteissa tuottaa n. 89 kt CO₂-lisäyksen (+0,2 %), ja 2035 raja-arvon lievennys vastaavasti 248 kt lisäyksen (+0,6 %). Mikäli kaikki toimenpiteet toteutettaisiin yhdessä, olisi kokonaislisäys kumulatiivisesti n. 382 kt (+0,9 %). Puolestaan tilanteessa, jossa markkina tasautuu vuoden 2035 tasolle ja 90 %-rajaan ensirekisteröintien päästötavoitteissa, olisi yksittäin tämän toimenpiteen vaikutus kumulatiivinen päästövaikutus vuoteen 2045 527 kt CO₂ (1,1 %). Tässä skenaariossa on myös syytä olettaa, että koska autokannan muutokset jatkuvat pidemmälle, myös päästövaikutusten jatko vuoden 2045 jälkeen ulottuu pidemmälle.

Pakettiautojen 2030 vuoden tavoitteen laskun osalta päästö- ja ajoneuvokantavaikutusten arviointi ei ollut mahdollista yhtä kattavasti. Myös pakettiautojen sähköistyminen Suomessa on käynnistynyt melko nopeasti, ja on oletettavissa, että EU-tasoinen muutos näkyisi Suomessa vastaavalla tavalla EU-tasoa pienempänä. Pakettiautojen vuotuinen ensirekisteröintimäärä on alle 10 % suhteutettuna ensirekisteröityihin henkilöautoihin, joten EU-keskiarvotasonkin osalta muutoksen voi olettaa olevan vuositasolla vain kymmenesosan luokkaa henkilöautoille esitetyistä. Alustavasti voidaan arvioida pakettiautojen (N1) osalta vuoteen 2045 yltävä kumulatiivinen päästölisäys olisi n. 30 000–112 000 t.

Hallinnolliset vaikutukset

Komission mukaan ehdotuksen ei odoteta lisäävän hallinnollisia kustannuksia nykyiseen verrattuna.

Alustavan arvion mukaan kuitenkin hallinnollisia vaikutuksia voisi syntyä ainakin siitä, että pienten sähköautojen superbonuksissa vaadittu tieto siitä, että ajoneuvo on EU:ssa valmistettu voi aiheuttaa tarpeen täsmentää päästötietojen monitoroinnin ohjeistusta ja menettelyitä jäsenmaissa.

5.3 Ajoneuvojen energiamerkki

Yhteiskunnalliset vaikutukset

Kuluttajat hyötyisivät selkeästi ajoneuvojen markkinoinnissa käytettävän tiedon ajantasaistamisesta ja voisivat tehdä valistuneempia ostopäätöksiä. Komission esityksen haaste kuitenkin vaikuttaa olevan, että esitetty ajoneuvojen energiamerkki perustuisi automallitasoiseen tietoon. Komission esitys ei ota huomioon päästömittausten menettelyissä tapahtuneita muutoksia. Asetusehdotuksen liitteessä kuvatut parametrit eivät välttämättä ole saatavilla komission esitystä vastaavalla tavalla automallikohtaisesti, vaan tiedot olisi saatava autotyyppikohtaisesti. Mallikohtaiset tiedot saattaisivat sisältää muun muassa eri moottorivariaatioita, joilla päästöjen vaihteluväli on suuri. Mallikohtaiset tiedot voivat olla merkittävästi erilaiset kuin todelliset autokohtaiset tiedot, mikä kyseenalaistaa koko informaation hyödyn kuluttajalle. Ajoneuvojen energiamerkin vaikuttavuuden kannalta on keskeistä tuottaa kuluttajille mahdollisimman lähellä autotyyppin ominaisuuksia vastaavaa tietoa mallitason tiedon sijaan. Komissiolla kuitenkin on toimivaltaa jatkossa muuttaa energiamerkin parametreja ja menetelmiä, joten merkin kehittäminen olisi jatkossa mahdollista.

Kuluttajat pystyisivät kuitenkin vertailemaan muutosten jälkeen helpommin eri valmistajien autotyyppilöitä, kun autovalmistajien konfiguraattorit (verkko-ohjelmisto auton virtuaaliseen rakentamiseen) tulisi toteuttaa niin, että niissä huomioidaan yhtenäisen energiamerkin vaatimukset.

Ympäristövaikutukset ja vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Komissio ei erittele energiamerkin tuomia ympäristövaikutuksia esityksessään. Kuluttajainformaation suoraa vaikutusta voi olla vaikea arvioida, mutta oikean ja luotettavan tiedon olemassaolo vähentää väärän tiedon haitallisia vaikutuksia kuten virheellistä ympäristömarkkinointia. Muutoksella ei arvioida olevan vaikutuksia liikenneturvallisuuteen.

Komission mukaan ajoneuvojen energiamerkintäsääntelyn ajantasaistaminen tukee vähäpäästöisen liikenteen lisääntymistä etenkin, kun käytetyt autot otetaan mukaan soveltamisalaan. Komissio ei ole tehnyt erityisiä vaikutusarvioita vaikutuksista unionin autokantaan.

Taloudelliset ja markkinavaikutukset

Komission mukaan nykydirektiivin kulutus- ja päästötietoja sisältävien julisteiden ja oppaiden painatusvelvoite poistettaisiin, mikä komission mukaan vähentää kustannuksia ajoneuvojen valmistajille ja jälleenmyyjille. Samalla kuitenkin komissio esittää uusia tehtäviä henkilö- ja pakettiautojen ajoneuvovalmistajille, joita ei Suomessa ole. Esityksellä myös säädettäisiin

käytetyille henkilö- ja pakettiautoille pakolliseksi asetuksen mukainen energiamerkintä. Tästä vaatimuksesta voisi tulla ainakin hetkellisiä kuluja asetuksen tarkoittamille jakelijoille, joita olisivat käytettyjä ajoneuvoja myyvät yritykset. Lisäksi energiamerkki tulisi näyttää käytettyjä autoja myyvillä verkkoalustoilla auton tietojen yhteydessä, mikä saattaa aiheuttaa niin ikään kehittämiskustannuksia verkkopalvelutoimijoille. Kustannusten voi kuitenkin olettaa olevan kohtuulliset ja Suomessa kansallista energiamerkkiä on osin jo hyödynnetty vapaaehtoisesti. Kustannusten lopulliseen tasoon vaikuttanee vahvasti komission tietokannasta saatavan tiedon laatu ja kattavuus sekä muut menettelyt, joista säädettäisiin vasta varsinaisen asetuksen jälkeen komission asetuksilla. Komissio ei esitä tiedonluovutuksen hinnoitteluun erityistä säännöstä.

Hallinnolliset vaikutukset

Tällä hetkellä valtioneuvoston asetuksessa autojen polttoaineenkulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen ilmoittamisesta (938/2000) Liikenne- ja viestintävirastolle on säädetty tehtäväksi vastata yhteistyössä uusien henkilöautojen maahantuojaan kanssa polttoaineenkulutusta ja hiilidioksidipäästöjä koskevan oppaan laatimisesta. Lisäksi virasto toimittaa komissiolle direktiivin 1999/94/EY 9 artiklan mukaisen säännösten tehokkuutta koskevan kertomuksen. Viraston tehtävänä on ollut myös sähköisen tietokannan ylläpito, jota on vaihtoehtoisesti voinut hyödyntää kuluttajainformaation jakamiseen. Kyseinen tietokanta on menettänyt sittemmin merkityksensä ajoneuvojen päästömittaustavan muutosten myötä. Viraston ylläpitämä Autovertaamo -palvelu ja käytetyn henkilöauton energiamerkin tietoja välittävä rajapintapalvelu poistuivat käytöstä 30.9.2021. Virasto on laatinut ohjeen, kuinka ajoneuvojen markkinoinnissa sekä myynissä kerrotaan asiakkaille ajoneuvon kulutus- ja päästötiedoista yhtenäisellä tavalla. Komission esittämät päivitykset selkeyttäisivät kuluttajainformaation jakoon liittyvien toimijoiden roolia siirtämällä vastuuta ajoneuvojen tiedon tuottamisesta valmistajalle ja tiedon hallinnasta komissiolle. Arvion mukaan esitys toteutuessaan vähentäisi viraston vastuita.

Valtioneuvoston asetuksen (938/2000) 8 §:ssä säädetään, että polttoaineenkulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen ilmoittamista koskevien säännösten noudattamista valvoo Kilpailu- ja kuluttajavirasto. Komissio esityksen mukaan jatkossa tulisi nimetä markkinavalvontaviranomainen energiamerkin valvontaan. Nykytilaan verrattuna valvonta todennäköisesti selkeytyisi, kun ajoneuvojen energiamerkki olisi yhtenäinen tapa toimia sekä käytettyjen että uusien ajoneuvojen kuluttajamarkkinoinnissa. Markkinavalvontaviranomaisesta tulisi säätää kansallisesti lailla.

6 Ehdotuksen suhde perustuslakiin sekä perus- ja ihmisoikeuksiin

Ehdotuksella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia suhteessa perustuslakiin tai perus- ja ihmisoikeuksiin. Ehdotuksen arvioidaan kasvattavan jonkin verran tieliikenteen päästöjä verrattuna voimassa olevaan sääntelyyn. Asetuksen tavoitteena on kuitenkin edelleen päästöjen vähentäminen. Ehdotuksen voidaan katsoa kunnioittavan perusoikeuksia EU:n perusoikeuskirjan mukaisesti ja asetus edistää erityisesti ympäristönsuojelua koskevaa tavoitetta perusoikeuskirjan 37 artiklan mukaisesti.

7 Ahvenanmaan toimivalta

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta tieliikennettä koskevissa asioissa, ja kyseisen pykälän 10 kohdan mukaan mm. ympäristönsuojelua koskevissa asioissa.

Asetuksen tavoite hiilidioksidipäästöjen vähentämiselle on lähinnä ympäristönsuojelullinen, mutta komission ehdottamat joustot CO₂-raja-arvoihin koskevat ennen kaikkea tieliikenteen ajoneuvojen valmistajia. Siten ehdotuksen katsotaan kuuluvan maakunnan toimivaltaan edellä viitattujen lainkohtien perusteella.

8 Ehdotuksen käsittely Euroopan unionin toimielimissä ja muiden jäsenvaltioiden kannat

Neuvostossa ehdotuksen käsittelystä vastaa ympäristötyöryhmä. Komissio esitteli asetusehdotuksen ympäristötyöryhmän kokouksissa 13.1.2026 ja 26.1.2026. Muiden jäsenvaltioiden virallisia kantoja ei ole vielä tiedossa.

Euroopan parlamentissa ehdotuksen käsittelystä vastaa ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta (ENVI). Lausunnon antavat teollisuus- tutkimus ja energiavalokunta (ITRE) sekä liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN).

9 Ehdotuksen kansallinen käsittely

Valtioneuvoston U-kirjelmä on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä ympäristöministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön ja valtioneuvoston kanslian kanssa. Valmistelussa on lisäksi hyödynnetty Liikenne- ja viestintäviraston asiantuntijankemeyksiä ja vaikutustenarviointia.

Valtioneuvoston U-kirjelmäluonnos on ollut käsiteltävänä kirjallisessa menettelyssä liikennejaostossa (EU21), ympäristöjaostossa (EU23) ja kilpailukykyjaostossa (EU8) 21.-26.1.2026 ja sitä on käsitelty myös liikennejaoston kokouksessa 21.1.2026. U-kirjelmä on ollut EU-ministerivaliokunnan kirjallisessa käsittelyssä 4.2.2026-5.2.2026.

10 Valtioneuvoston kanta

Henkilö- ja pakettiautojen CO₂-tavoitteita koskevat kannat

Suomen ennakkoaiheuttamiskantoja on muodostettu E-selvityksissä E 42/2023 vp (Vaikuttaminen: Yksinomaan CO₂-neutraaleja polttoaineita käyttävien ajoneuvojen huomioiminen kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen Euro 6 -tason tyyppihyväksynnässä), E 40/2025 vp (Valtioneuvoston selvitys: Teollinen toimintasuunnitelma eurooppalaiselle ajoneuvosektorille) ja E 29/2025 vp (Valtioneuvoston selvitys: Ehdotus asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta lisäjoustavuuden lisäämiseksi valmistajien CO₂-päästöstandardien noudattamiseen uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille kalenterivuosi 2025-2027). Tässä yhteydessä on linjattu esimerkiksi seuraavaa:

Valtioneuvosto korostaa, että sitovat EU-tasoiset ajoneuvovalmistajien CO₂-raja-arvot vähentävät päästöjä ja siten vaikuttavat myös jäsenvaltioiden taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteiden saavuttamiseen. Näin on erityisesti Suomen kaltaisissa jäsenvaltioissa, jolla on korkea taakanjakosektorin velvoite, tieliikenteen osuus

taakanjakosektorin päästöistä on merkittävä ja ajoneuvokannan uudistuminen on riippuvaista pitkälti muualla valmistetuista ajoneuvoista.

Päästövähennystoimien kansallisten kustannusten hallinnassa pitämisen kannalta on tärkeää säilyttää CO₂-raja-arvolainsäädännön riittävä päästövähennysvaikutus. Jatkokäsittelyssä on tärkeää varmistaa raja-arvolainsäädännön vaatimustason riittävyys suhteessa jäsenvaltioiden taakanjakosektorin 2030 velvoitteisiin ja EU:n ilmastolain ((EU) 2021/1119) tavoitteisiin.

Valtioneuvosto katsoo, että päästövähennystoimien tulee olla kustannustehokkaita ja teknologianeutraaleja.

Valtioneuvosto korostaa, että ennakoitava sääntely-ympäristö luo koko liikenteen ekosysteemin ja ajoneuvoteollisuuden arvoketjun toimijoille investointivarmuutta.

Valtioneuvosto pitää elinkeinoelämän kilpailukyvyn parantamista tärkeänä ja katsoo, että EU:n autoteollisuuden kilpailukyvyn parantaminen voi heijastua myös välillisesti Suomen talouteen.

Näitä kantoja täydennetään käsillä olevaa komission ehdotusta koskien seuraavasti:

Valtioneuvosto korostaa, että autoteollisuus on koko Euroopan taloudelle tärkeä sektori, ja myös merkittävä investoija sekä työllistäjä, joka kohtaa globaaleja kilpailukykyhaasteita. Valtioneuvosto pitää tärkeänä parantaa sektorin kilpailukykyä säilyttäen samalla sääntelyn ennakoitavuuden, varmuuden investoijille ja puhtaan siirtymän edistämisen.

Valtioneuvosto nostaa esiin myös komission ehdotuksen liikenteen päästöjä kasvattavat ja kuluttajien auton käyttöön liittyviä kustannuksia nostavat vaikutukset. Ottaen huomioon valmistajien kilpailukyvyn valtioneuvosto on valmis hyväksymään joitakin joustoelementtejä valmistajille, mutta pitää erittäin tärkeänä, että neuvotteluissa ei laajenneta komission ehdottamia joustoja tai lisätä CO₂-raja-arvojen heikennyksiä komission ehdottamasta. Jatkokäsittelyssä on tärkeää varmistaa raja-arvolainsäädännön vaatimustason riittävyys suhteessa jäsenvaltioiden sitoviin taakanjakosektorin vuoden 2030 velvoitteisiin, vuoden 2030 jälkeisiin päästökauppa-sektorin ulkopuolisten sektoreiden velvoitteisiin ja EU:n ilmastolain tavoitteisiin. Komission ehdotukseen valittujen toimenpiteiden yhteisvaikutuksista tulisi pyrkiä saamaan neuvotteluissa lisätietoa.

Ottaen huomioon eurooppalaisen autoteollisuuden haasteet ja lyhyen aikavälin kilpailukyvyn, valtioneuvosto kannattaa vuodelle 2030 ehdotettua ajallista joustoa (2030–2032) ajoneuvovalmistajien tavoitteisiin pääsyn tarkasteluun, mutta pitää tärkeänä, että jouston aikaikkunaa ei pidennetä ehdotetusta, sillä tällä voisi olla heikentäviä vaikutuksia jo vuotta 2030 edeltävien vuosien tieliikenteen päästövähennysten toteutumiseen ja sitä kautta eri jäsenmaiden taakanjakoasetuksen mukaisten velvoitteiden täyttämiseen. Ottaen huomioon pakettiautojen haastavamman markkinatilanteen ja suhteellisesti pienemmän osuuden liikenteen päästöissä, valtioneuvosto hyväksyy tavoitteeseen joustoa.

Valtioneuvosto korostaa, että 2035 tavoitteen lasku vaikuttaa merkittävästi liikenteen päästövähennysten toteutumiseen ja mahdollistaa fossiilista polttoainetta käyttävien kevyiden ajoneuvojen valmistuksen pitkälle tulevaisuuteen. Valtioneuvosto huomauttaa, että vuoden 2035 tavoitteen laskusta johtuvan päästövähennysvajeen kompensointiin luodut vähähiilisestä teräksestä ja kestävästä uusiutuvista polttoaineista saatavat hyvitykset eivät käytännössä auta liikenteen ja taakanjakosektorin päästövähennysten toteutumisessa. Valtioneuvosto näkee, että autoteollisuudella voi olla rooli terästeollisuuden vähähiilisten tuotteiden kysynnän vahvistajana. Koska jäsenmaiden kannalta suurimmat haasteet päästövähennysten

saavuttamisessa ovat kuitenkin päästökauppasektorin ulkopuolella, tulisi 2035-tavoitteen laskun aiheuttamaa päästövähennysvajetta kompensoivien hyvitysten osuuksissa pyrkiä painottamaan enemmän liikennesektorilla tapahtuvia päästövähennyksiä.

Komission ehdottama kestävien uusiutuvien polttoaineiden kompensatiomekanismi ei alustavien arvioiden mukaan lisäisi uusiutuvien polttoaineiden käyttöä EU:ssa, vaan kompensatio voisi täytyä uusiutuvan energian direktiivin vaatimien käyttötasojen myötä automaattisesti. Valtioneuvosto näkisi, että 2035 tavoite voitaisiin ylläpitää lähempänä nykyistä 100 prosentin tavoitetta, jos teknologianeutraalimpi lähestymistapa voitaisiin toteuttaa kestävien uusiutuvien polttoaineiden huomioinnilla 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.

Valtioneuvosto näkee, että pienten sähköautojen superbonukset voivat edistää pienten EU:ssa valmistettujen sähköautojen markkinaa ja mahdollistaa hankintakustannuksiltaan kohtuullisten nollapäästöisten ajoneuvojen saatavuutta laajemmalle kansanosalle. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että EU:ssa valmistettujen ajoneuvojen kriteereitä määriteltäessä huomioitaisiin myös arvoketjun alkupään tuotanto.

Valtioneuvosto katsoo, että autoteollisuuden sääntelyssä on tärkeää huomioida myös kyberturvallisuuden ja teknologiaomavaraisuuden näkökulmat.

Valtioneuvosto katsoo, että komissiolle delegoitavien toimivaltuuksien tulee olla tarkkarajaisia, oikeasuhtaisia, tarkoituksenmukaisia ja hyvin perusteltuja. Valtioneuvosto pitää lähtökohtaisesti tarkoituksenmukaisena ehdotettuja toimivallan siirtoja komissiolle antaa täytäntöönpanosäädöksiä ja delegoituja säädöksiä, mutta näkee että komissiolle siirrettävän delegoidun säädösvallan laajuutta tulee selvittää EU:ssa valmistetun ajoneuvon kriteerien määrittämisen osalta. Valtioneuvosto pitää tärkeänä huolehtia, että ehdotuksen suhde EU:n muiden säädösten kanssa on selkeä ja vältetään päällekkäisyydet.

Ajoneuvojen energiamerkkiä koskevat kannat

Valtioneuvosto toteaa, että komission esitys EU:n yhdenmukaisen ajoneuvojen energiamerkin ajantasaistamisesta on lähtökohdiltaan kannatettava. Luotettava informaatio ajoneuvojen ominaisuuksista on tärkeässä asemassa, etenkin vanhenevan autokannan Suomessa. Valtioneuvosto kuitenkin haluaa kannustaa komissiota kehittämään menettelyjä niin, että ajoneuvojen tiedot saadaan potentiaalisten ostajien tietoon ajoneuvokohtaisesti eikä vain automallikohtaisesti. Ajoneuvokohtainen tieto tukee vaikuttavammin päätöksentekoa.

Valtioneuvosto näkee hyvänä, että komissio on esityksessään selkeyttänyt rooleja etenkin uusien ajoneuvojen kuluttajainformaation suhteen, ajoneuvovalmistajia vastuutetaan tuottamaan tietoa tuotteistaan ja tieto on avoimesti saatavilla kaikille toimijoille. Tämä on kannatettavaa, sillä kansallisilla viranomaisilla ei ole tarvittavaa tietoa uusista ajoneuvoista.