

Ehdotus asetuksen (EU) 2019/1242 muuttamisesta raskaiden ajoneuvojen päästöhyvityksien laskemisen osalta raportointikausille 2025–2029

Eduskuntatunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komissio antoi 16.12.2025 ehdotuksen COM(2025) 784 final asetuksen (EU) 2019/1242 (jäljempänä "raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetus") muuttamisesta raskaiden ajoneuvojen päästöhyvityksien laskemisen osalta raportointikausille 2025–2029. Komission ehdotuksella muutetaan voimassa olevaa asetusta, jota on muutettu viimeksi vuonna 2024.

Komissio esitteli asetusehdotuksen ensimmäistä kertaa ympäristötyöryhmän kokouksessa 7.1.2026. Ehdotus tullaan käsittelemään kiireellisellä aikataululla, mutta jatkokäsittelyn aikataulusta ei ole vielä varmaa tietoa.

Kiireellisen käsittelyaikataulun vuoksi asia saatetaan ensivaiheessa eduskunnan käsiteltäväksi tällä E-selvityksellä. Asiasta lähetetään viipymättä myös perustuslain 96 §:n mukainen U-kirjelmä.

Suomen 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 päästökauppasektorin 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.

Pääasiallinen sisältö

Tausta

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 henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoasetuksen muuttamiseksi ((COM(2025) 995 final), ehdotuksen puhtaista yritysajoneuvokannoista ((COM(2025) 994 final) ja autoteollisuuden omnibus -ehdotuksen ((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).

Raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetuksessa vahvistetaan hiilidioksidipäästönormit (CO₂-raja-arvotavoitteet) raskaiden 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 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.

Ehdotuksen tavoite

Komissio ehdottaa raskaan kaluston CO₂-tavoitteisiin kohdennettua muutosta, jolla vastataan autoteollisuuden EU:ssa esittämiin huolenaiheisiin lisäämällä valmistajien joustavuutta noudattaa asetuksen CO₂-raja-arvotavoitteita, ottaen huomioon raskaan kaluston julkisen latausinfra 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.

Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

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 2025–2029 raportointikausilla valmistajat voisivat kerätä päästöhyvityksiä, jos niiden CO₂-ominaispäästöt ovat alle vuoden 2025 CO₂-päästötavoitteen, eivätkä alle CO₂-päästöjenvähennyspolun. 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 latausinfraan kehittymättömyys, tätä muutosta ei sovellettaisi kaupunkiliikenteen linja-autoihin.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

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 lisätä joustavuutta asetukseen (EU) 2019/1242.

SEU 5 artiklan 4 kohdan mukaan unionin toiminnan sisältö ja muoto eivät kuitenkaan saa ylittää sitä, mikä on tarpeen perussopimusten tavoitteiden saavuttamiseksi. Komission mukaan ehdotus CO₂-raja-arvojen muuttamiseksi on suhteellisuusperiaatteen mukainen, koska se ei ylitä sitä, mikä on tarpeen unionin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi kustannustehokkaasti.

Valtioneuvosto katsoo, että ehdotus on toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen mukainen.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Ehdotuksen käsittelystä Euroopan parlamentissa vastaa ympäristövaliokunta (ENVI) ja lausunnon antaa liikennevaliokunta (TRAN).

Kansallinen valmistelu

E-kirje on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä ympäristöministeriön ja valtioneuvoston kanslian kanssa. Valmistelussa on lisäksi hyödynnetty Liikenne- ja viestintäviraston asiantuntijankemeyksiä.

E-kirjeluonnos on ollut käsiteltävänä kirjallisessa menettelyssä liikennejaostossa (EU22) ja ympäristöjaostossa (EU23) 19.-21.1.2026. E-kirje on ollut EU-ministerivaliokunnan kirjallisessa käsittelyssä 28.-30.1.2026.

Eduskuntakäsittely

Raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetukseen kantoja on muodostettu asetuksen viimeimmän muutoksen yhteydessä vuonna 2023 U-kirjelmässä U 128/2022 vp (Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilidioksidipäästönormien muuttamisesta uusille raskaille ajoneuvoille (raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetus)).

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

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

Asetuksen tavoite hiilidioksidipäästöjen vähentämiselle on lähinnä ympäristönsuojelullinen, mutta komission ehdottama uusien raskaan kaluston päästöhyvitysten lisäjousto koskee ennen kaikkea tieliikenteen ajoneuvon valmistajia. Siten ehdotuksen katsotaan kuuluvan maakunnan toimivaltaan edellä viitattujen lainkohtien perusteella.

Sääntelyllä ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia suhteessa perustuslakiin tai perus- ja ihmisoikeuksiin. Ehdotuksen voidaan katsoa kunnioittavan perusoikeuksia EU:n perusoikeuskirjan mukaisesti ja edistää erityisesti ympäristönsuojelua koskevaa tavoitetta perusoikeuskirjan 37 artiklan mukaisesti.

Ehdotuksen vaikutukset

Raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetusta koskeva muutosehdotus tarjoaa tilapäistä joustoa ajoneuvovalmistajille tavoitteiden saavuttamiseen, eikä muuta tavoitteiden tasoa. Tällä komissio perustelee sitä, että se ei ole valmistellut ehdotuksesta vaikutustenarviointia.

Vaikutukset lainsäädäntöön ja kansainvälisiin sopimuksiin

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus on suoraan sovellettavaa oikeutta jäsenvaltioissa eikä sitä panna erikseen täytäntöön kotimaisessa lainsäädännössä. Voimassa oleva lainsäädäntö ei ole ristiriidassa asetusehdotuksen kanssa, joten lainsäädännön muutostarpeita ei tämän vuoksi syntyisi. Asetusehdotus ei ole ristiriidassa kansainvälisten sopimusten kanssa.

Taloudelliset ja markkinavaikutukset

Komissio ei ole tehnyt arviointia vaikutuksista.

Suomalaisten valmistajien tuotanto painottuu tällä hetkellä paljolti CO₂-raja-arvovelvoitteiden ulkopuolelle. Suomessa CO₂-raja-arvovelvoitteet voisivat koskea yhtä kuorma-autojen ja yhtä linja-autojen valmistajaa. Myös perävaunujen valmistajasektori voisi mahdollisesti hyötyä hyvitysten keräämisestä vuoden 2030 päästötavoitteisiin. Suomessa ajoneuvoteollisuus painottuu kuitenkin vahvasti sellaisen kokoluokan perävaunujen tai erikoiskaluston valmistukseen, jotka eivät kuulu asetuksen päästötavoitteiden piiriin.

Alustavasti voidaan arvioida, että kun raskaan liikenteen sähköistymisnopeus hidastuu, se lyhyellä aikavälillä pienentää ajoneuvojen keskimääräisiä hankintakustannuksia. Pitkällä aikavälillä ero hankintakustannuksissa pienenee, mutta oleellisin muutos on kustannusten erilainen jakautuminen käytön ja hankinnan välillä sähkö- ja dieselkuorma-autoilla. Koko omistamisen ajan kustannusmuutokset omistajalle riippuvat tällä hetkellä ja lähitulevaisuudessa käyttötapaudesta. 2030-luvulta alkaen pääosassa käyttötapausta omistamisen kokonaiskustannuksien on arvioitu olevan sähkökuorma-autoilla pienempiä. Arvio on, että ehdotuksen seurauksena keskimäärin kustannukset omistajille kasvavat pitkällä aikavälillä.

Komissio ehdottaa muutosta asetukseen varsin pian nykyisten CO₂-raja-arvotavoitteiden asettamisen jälkeen. Tämän voidaan arvioida pienentävän luottamusta sääntelykehikon ja tavoitteiden pysyvyyteen, mikä voi vähentää päästötoimien houkuttelevuutta, ja siten niihin liittyvää yritysten kunnianhimoa sekä investointihalukkuutta.

Ympäristövaikutukset

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

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa. Liikennesektori vastaa n. 37 % taakanjakosektorin päästöistä ja on sen perusteella keskeisessä roolissa päästövähennysvelvoitteen 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 voimassa 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 ajoneuvojen käyttäjät hyötyvät raja-arvolainsäädännöstä ja ajoneuvojen energiatehokkuuden paranemisesta, kun arvioidaan ajoneuvon koko omistuksen aikaisia kustannuksia ja käyttökuluja.

Komissio ei ole tehnyt ehdotuksensa päästövaikutuksista arviointia. Komissio on tuonut kuitenkin esiin, että ehdotukset olisivat hyvin rajalliset.

Ajoneuvovalmistajalla on jo voimassa olevan asetuksen mukaan mahdollisuus kerätä päästöhyvityksiä siltä osin, kun valmistajan määritetyt CO₂-päästöt ovat alle päästövaatimusten kehityskäyrän. Komission ehdotuksen myötä hyvityksiä saaville ajoneuvovalmistajille syntyy vuosina 2025–2029 merkittävästi enemmän hyvityksiä päästövähennyksien saavuttamiseksi, kuin voimassa olevan sääntelyn mukaan. Käytännössä tämä voisi tarkoittaa samaa kuin vuoden 2030 CO₂-raja-arvojen lasku. Kannustin aikaistaa vähäpäästöisten ajoneuvojen tuotantoa vähenee komission ehdotuksessa, kun vuotta 2030 lähestyttäessä hyvityksien saaminen ei vaikeudu, kuten nykymallissa.

Alustavan arvion mukaan, jos valmistajat eivät mukauttaisi tuotantoaan lainkaan ja ehdotus ei loisi komission olettamalla tavalla alkuvaiheen markkinaan kannustinvaikutusta, ehdotus voisi johtaa vuosien 2026 ja 2036 välillä siihen, että Suomessa uusien kuorma-autojen päästöt voisivat kasvaa joinain vuosina enimmillään lähes 10 %-yksikköä verrattuna tilanteeseen ennen asetuksen muuttamista. Alustavan arvion mukaan kokonaispäästölisäykseksi pitkällä aikavälillä Suomessa tulisi enimmillään noin 350 ktCO₂ vuoteen 2048 mennessä, josta n. 30 kt vuoteen 2030 mennessä ja 170 kt vuoteen 2035 mennessä. Riippuen valmistajien toiminnasta, vaikutus voi olla kuitenkin huomattavasti pienempikin.

Hallinnolliset vaikutukset

Komission mukaan ehdotuksen ei odoteta lisäävän hallinnollisia kustannuksia nykyiseen verrattuna.

Ehdotuksella ei arvioida olevan merkittäviä hallinnollisia vaikutuksia Suomessa.

Asiakirjat

Ehdotus asetuksen (EU) 2019/1242 muuttamisesta raskaiden ajoneuvojen päästöhyvityksien laskemisen osalta raportointikausille 2025–2029, COM(2025) 784 final.

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Erityisasiantuntija Sara Österberg, LVM, +358 505 715 019

VAHVA-tunnus

EU/1267/2025

Liitteet Napsauta tähän ja kirjoita liitteet

Viite Napsauta tähän ja kirjoita viite