

## U 25/2026 vp

### **Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta asetuksen (EU) 2019/1242 muuttamiseksi raskaiden ajoneuvojen päästöhyvityksien laskemisen osalta raportointikausille 2025–2029 (raskaan kaluston CO2-raja-arvoasetus)**

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan komission 16.12.2025 antama ehdotus asetuksen (EU) 2019/1242 muuttamisesta raskaiden ajoneuvojen päästöhyvityksien laskemisen osalta raportointikausille 2025–2029 (COM(2025) 784 final) sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Ehdotuksista annettiin kiiretilanteessa ensin valtioneuvoston yhteensovitusjärjestelmässä koordinoitu E-selvitys (E 114/2025 vp).

U-kirjelmä ei sisällä E-selvitykseen verrattuna uusia kantoja.

Helsingissä 16.4.2026

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Erityisasiantuntija Sara Österberg

**EHDOTUS ASETUKSEN (EU) 2019/1242 MUUTTAMISESTA RASKAIDEN  
AJONEUVOJEN PÄÄSTÖHYVITYKSIEN LASKEMISEN OSALTA  
RAPORTOINTIKAUSILLE 2025–2029****1 Tausta**

Komissio antoi 16.12.2025 ehdotuksen COM (2025) 784 final asetuksen (EU) 2019/1242 (jäljempänä ”raskaan kaluston CO<sub>2</sub>-raja-arvoasetus”) muuttamisesta raskaiden ajoneuvojen päästöhyvityksien laskemisen osalta raportointikausille 2025–2029. Komission ehdotuksella muutetaan voimassa olevaa asetusta, jota on muutettu viimeksi vuonna 2024.

Kiireellisen käsittelyaikataulun johdosta asia on saatettu ensivaiheessa eduskunnan käsiteltäväksi E-selvityksellä (E 114/2025 vp). Tämä U-kirjelmä on sisällöltään lähtökohtaisesti yhdenmukainen E-kirjeen kanssa. U-kirjelmään on lisätty tieto käsittelyn aikataulusta, minkä lisäksi on tehty muutamia täsmennyksiä. U-kirjelmässä ei esitetä uusia E-kirjeessä esitetystä poikkeavia kantoja tai neuvottelutavoitteita.

Komission ehdotus on osa niin kutsutun autoteollisuuspaketin aloitteita, joilla toimeen-pannaan 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-raja-arvoasetuksessa vahvistetaan hiilidioksidipäästönormit (CO<sub>2</sub>-raja-arvotavoitteet) raskaiden ajoneuvojen valmistajille. Asetuksella toimeenpannaan osaltaan EU:n ilmastolain ((EU) 2021/1119) tavoitteita vähentää EU:n nettokasvi-huonekaasupäästöjä 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.

**2 Ehdotuksen tavoite**

Komissio ehdottaa raskaan kaluston CO<sub>2</sub>-tavoitteisiin kohdennettua muutosta, jolla vastataan autoteollisuuden EU:ssa esittämiin huolenaiheisiin lisäämällä valmistajien joustavuutta noudattaen asetuksen CO<sub>2</sub>-raja-arvotavoitteita, ottaen huomioon raskaan kaluston julkisen latausinfraan hitaan kehityksen. Tarkoituksena on helpottaa valmistajien pääsyä CO<sub>2</sub>-raja-arvotavoitteisiin, ottaen huomioon erityisesti julkisen latausinfrastruktuurin puutteet. Tällä voidaan komission mukaan myös edistää nollapäästöisten raskaiden ajoneuvojen nopeampaa

käyttöönottoa, kun päästöhyvitykset ja vuoden 2030 CO<sub>2</sub>-raja-arvotavoitteet olisivat valmistajille mahdollisesti paremmin saavutettavissa.

Muut mahdolliset muutokset raskaan kaluston CO<sub>2</sub>-raja-arvoasetukseen jäävät kokonaan tämän komission ehdotuksen soveltamisalan ja tavoitteiden ulkopuolelle, ja niitä voidaan komission mukaan tarkastella osana vuodelle 2027 ajoitettua asetuksen uudelleentarkastelua.

### **3 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö**

Nykyisen raskaan kaluston CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-päästöt ovat alle CO<sub>2</sub>-päästövähennyspolun, joka on lineaarinen polku kahden seuraavan viisivuotiskauden alussa sovellettavien tavoitteiden välillä.

Komissio ehdottaa, että 2025–2029 raportointikausilla valmistajat voisivat kerätä päästöhyvityksiä, jos niiden CO<sub>2</sub>-ominaispäästöt ovat alle vuoden 2025 CO<sub>2</sub>-päästötavoitteen, eivätkä alle CO<sub>2</sub>-päästöjen vähennyspolun. Muutoksella mahdollistettaisiin, että päästöhyvityksiä voisi kerätä helpommin ja suuremman määrän vuotta 2030 edeltävinä vuosina ja siten helpotettaisiin CO<sub>2</sub>-raja-arvotavoitteiden noudattamista vuodesta 2030 eteenpäin. Ottaen huomioon, että nollapäästöisten kaupunkiliikenteen linja-autojen käyttöönotto on jo pitkällä, eikä niiden käyttöön vaikuta kielteisesti julkisen latausinfra kehitymättömyys, tätä muutosta ei sovellettaisi kaupunkiliikenteen linja-autoihin.

### **4 Ehdotuksen oikeusperusta ja suhde suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteisiin**

#### **4.1 Oikeusperusta**

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.

#### **4.2 Toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaate**

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 riittäväällä 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 CO<sub>2</sub>-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.

## **5 Ehdotuksen vaikutukset**

Raskaan kaluston CO<sub>2</sub>-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.

### **5.1 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.

### **5.2 Taloudelliset ja markkinavaikutukset**

Komissio ei ole tehnyt arviointia vaikutuksista.

Suomalaisten valmistajien tuotanto painottuu tällä hetkellä paljolti CO<sub>2</sub>-raja-arvovelvoitteiden ulkopuolelle. Suomessa CO<sub>2</sub>-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 käyttötapauksesta. 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 CO<sub>2</sub>-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.

### **5.3 Ympäristövaikutukset**

CO<sub>2</sub>-raja-arvoasetuksilla vaikutetaan merkittäväällä 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 päästö- vähennysvelvoitteen 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 CO<sub>2</sub>-raja-arvolainsäädäntö sellaisena, kuin se on ollut voimassa vuonna 2023. Taakanjakosektorilla on erittäin haastavaa löytää uusia yhtä vaikuttavia ja kustannustehokkaita päästövähennystoimenpiteitä kuin EU:n CO<sub>2</sub>-raja-arvolainsäädäntö Suomelle on. EU:n CO<sub>2</sub>-raja-arvolain-säädäntö 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 kokonais-päästölisäykseksi pitkällä aikavälillä Suomessa tulisi enimmillään noin 350 ktCO<sub>2</sub> 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.

#### **5.4 Hallinnolliset vaikutukset**

Komission mukaan ehdotuksen ei odoteta lisäävän hallinnollisia kustannuksia nykyiseen verrattuna.

### **6 Ehdotuksen suhde perustuslakiin sekä perus- ja ihmisoikeuksiin**

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.

## **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 ehdottama uusien raskaan kaluston päästöhyvitysten lisäjousto koskee ennen kaikkea tieliikenteen ajoneuvon 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 ympäristöryhmä. Ehdotus käsiteltiin poikkeuksellisen pikaisella aikataululla, ja jäsenmaiden pysyvien EU-edustajien komitea Coreper sopi neuvoston kannasta 18.2.2026.

Euroopan parlamentissa käsittely toteutettiin kiireellisessä menettelyssä ja parlamentti äänesti kannastaan 12.3.2026.

Koska neuvosto tai Euroopan parlamentti eivät kumpikaan kannassaan ehdottaneet muutoksia komission ehdotukseen, neuvosto hyväksyy Euroopan parlamentin kannan ja säädös hyväksytään Euroopan parlamentin kantaa vastaavassa muodossa.

## **9 Ehdotuksen kansallinen käsittely**

Kiireellisen käsittelyaikataulun johdosta asia on saatettu ensivaiheessa eduskunnan käsiteltäväksi E-selvityksellä (E 114/2025 vp). Nyt asiasta on valmisteltu myös perustuslain 96 §:n mukainen U-kirjelmä.

Valtioneuvoston E-kirje ja U-kirjelmä on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä ympäristöministeriön ja valtioneuvoston kanslian kanssa. Niiden valmistelussa on lisäksi hyödynnetty Liikenne- ja viestintäviraston asiantuntijankemyksiä.

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.

## **10 Valtioneuvoston kanta**

Valtioneuvosto katsoo, että päästövähennystoimien tulee olla kustannustehokkaita ja teknologianeutraaleja.

Valtioneuvosto kiinnittää huomiota, että päivitetty raskaan kaluston CO<sub>2</sub>-raja-arvoasetus, jossa nykyiset CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-tavoitteisiinsa ja kannatettavan tavoitteen edistää eurooppalaisen autoteollisuuden kilpailukykyä, valtioneuvosto on valmis hyväksymään ehdotetun jouston päästöhyvitysten laskentaan.