LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Raskaan kaluston CO2-raja-arvoasetuksen muuttaminen – E-kirje

Sara Österberg
Erityisasiantuntija, Tieliikenne ja kuljetusketjut -yksikkö
Liikenne- ja viestintäministeriö

Tausta ja käsittelyvaihe

- 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.
- Ehdotuksen tarkoituksena vastata autoteollisuuden EU:ssa esittämiin huolenaiheisiin tavoitteiden haasteellisuudesta ottaen huomioon raskaan kaluston julkisen latausinfran hitaan kehityksen.
- Käsittely neuvoston ympäristötyöryhmässä, ja siellä painetta hyvin kiireelliselle käsittelylle alkuvuoden aikana – siksi ensivaiheessa valmisteltu kiireellinen E-kirje

Komission ehdotuksen sisältö

- Nykyisen raskaan kaluston CO2-raja-arvoasetuksen (EU) 2019/1242 mukaan EU:n tasolla uusien ensirekisteröitävien raskaiden ajoneuvojen keskimääräiset päästövähennystavoitteet 2025 alkaen 15 % ja 2030 alkaen 45 %
  - 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 **raskaan kaluston CO2-tavoitteisiin kohdennettua muutosta**, jolla lisättäisiin valmistajien joustavuutta noudattaa asetuksen 2030 vuoden CO2-raja-arvotavoitteita
  - Komission ehdotuksen myötä ajoneuvovalmistajat voisivat kerätä merkittävästi aiempaa enemmän päästöhyvityksiä vuosina 2025-2029 vuoden 2030 päästövähennyksien saavuttamiseksi
  - Lisäjousto ei koskisi kaupunkiliikenteen linja-autoja

Komission ehdotuksen vaikutukset

- Komissio ei ole tehnyt ehdotuksestaan vaikutustenarviointia, perusteluna se, että kyseessä on rajattu ja määräaikainen muutos, joka ei muuta CO2-raja-arvotavoiteprosentteja
  - Komissio on tuonut esiin, että ehdotuksen vaikutukset olisivat hyvin rajalliset päästöihin
- Alustavan arvion mukaan ehdotuksella voi kuitenkin ajoneuvokannan päästöjä kasvattavaa vaikutusta Suomessa
- Arvio on, että ehdotuksen seurauksena keskimäärin kustannukset ajoneuvojen omistajille kasvavat pitkällä aikavälillä
- Suomalaisten valmistajien tuotanto painottuu tällä hetkellä paljolti CO2-raja-arvovelvoitteiden ulkopuolelle – voisi olla mahdollisesti muutama valmistaja, jotka voisivat hyötyä hyvitysten keräämisestä vuoden 2030 päästötavoitteisiin.

Valtioneuvoston kanta

- Valtioneuvosto kiinnittää huomiota, että asetuksen muuttaminen näin pian viimeisimmän voimaantulon (2024) jälkeen saattaa hankaloittaa sääntely-ympäristön ennakoitavuutta
- 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.**

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Kiitos!

Sara Österberg
Puhelin +358 295 34 20 41 / +358 505 715 019
Sähköposti sara.osterberg@gov.fi