



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ  
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

# E-kirje; Komission ehdotus lisäjoustopa valmistajien vuoden 2025 tavoitteisiin henkilö- ja pakettiautojen CO<sub>2</sub>-raja-arvoasetuksessa

Erityisasiantuntija Sara Österberg

Liikenne- ja viestintäministeriö

25.4.2025

# Tausta ja käsittelyvaihe

- Taustalla on komission puheenjohtaja von der Leyenin käynnistämä strateginen vuoropuhelu autoteollisuuden tulevaisuudesta liittyen sektorin globaaleihin kilpailukykyhaasteisiin
- Osa eurooppalaisista ajoneuvovalmistajista on vaatinut joustoja henkilö- ja pakettiautojen CO<sub>2</sub>-raja-arvoasetuksen vuoden 2025 tavoitteeseen, sillä osa on vaarassa jäädä tavoitteistaan ja saada siitä liikapäästömaksuja
- Vastauksena sidosryhmien pyyntöön lisäjoustosta, komissio antoi 1.4.2025 rajatun ehdotuksen henkilö- ja pakettiautojen CO<sub>2</sub>-raja-arvoasetuksen muuttamisesta
- Paine poikkeuksellisen kiireelliselle käsittelylle jäsenmaiden neuvostossa ja parlamentissa
- Neuvoston kannan hyväksyntä Coreperissa alustavan tiedon mukaan 30.4.
- Kiireaikataulun vuoksi ensivaiheessa asia saatetaan eduskunnan tietoon E-kirjeellä.

# Nykyinen henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja- arvoasetus

- Uusien EU:ssa ensirekisteröitävien ajoneuvojen keskimääräisten CO2-päästöjen tulee vähentyä (vrt. 2021 tasoon):
  - 2025: -15%
  - 2030: henkilöautojen osalta -55% ja pakettiautojen osalta -50%
  - 2035: -100% (nollapäästöraja)
- CO2-neutraalien ajoneuvojen ”poikkeus”: Komissio valmistelee erillisessä prosessissaan kohdennettua muutosta, jonka avulla hiilineutraalit polttoaineet voitaisiin huomioida CO2-tavoitteiden laskennassa ja näitä käytäviä ajoneuvoja voitaisiin rekisteröidä 2035 jälkeenkin. Suomen kannat tähän on määritelty E-kirjeessä [E 42/2023 vp.](#)
- Asetuksen laajempi uudelleentarkastelu tulossa vuonna 2026.

# Komission ehdotuksen sisältö

- Komissio ehdottaa asetukseen rajattua muutosta, joka mahdollistaisi kertaluonteisen jouston vuosien 2025-2027 aikana valmistajien päästötavoitteiden (CO<sub>2</sub>-raja-arvotavoitteet) noudattamisen laskennassa.
  - Ehdotettu jousto mahdollistaisi vuoden 2025 tavoitteen vajeen kompensoinnin vuosina 2026-2027.
- Komission nyt antama muutosehdotus ei muuta CO<sub>2</sub>-raja-arvoasetuksen päästövähennystavoitteiden tasoa, mutta antaa lisäjoustoa valmistajille säädöksen vuoden 2025 tavoitteiden saavuttamiseksi.
- Komissio ei ole tehnyt ehdotuksestaan vaikutustenarviointia. Ehdotuksella on Traficomien arvion mukaan rajallisesti vaikutuksia ajoneuvokannan päästöjen vähenemiseen ja ajoneuvokannan sähköistymiseen Suomessa.

# Valtioneuvoston kantoja

- Valtioneuvosto korostaa, että alustavan arvion mukaan komission ehdotuksella saattaa olla jossain määrin Suomen liikenteen päästöjä kasvattavaa vaikutusta. Päästövähennystoimien kansallisten kustannusten hallinnassa pitämisen kannalta on tärkeää säilyttää CO<sub>2</sub>-raja-arvolainsäädännön riittävä päästövähennysvaikutus. Jatkokäsittelyssä on tärkeää varmistaa raja-arvolainsäädännön vaatimustason riittävyys suhteessa jäsenvaltioiden taakanjakosektorin 2030 velvoitteisiin.
- Valtioneuvosto katsoo, että komission ehdotus lainsäädännön muuttamisesta kesken tavoitevuoden ei edistä sääntely-ympäristön ennakoitavuutta.
- Ottaen huomioon eurooppalaisen autoteollisuuden haasteet ja kilpailukyvyn, yleisesti globaalin kehityksen sekä EU:n talouden hitaan kasvun, **on valtioneuvosto kuitenkin valmis hyväksymään komission ehdotuksen lisäjoustopuolesta valmistajille.**
- Suomi kannattaa CO<sub>2</sub>-neutraalin polttoaineen määrittelyä EU-tasolla osana henkilö- ja pakettiautojen CO<sub>2</sub>-raja-arvoasetuksesta saavutettua kokonaisratkaisua. Suomi pyrkii vaikuttamaan siihen, että CO<sub>2</sub>-neutraalin polttoaineen määrittelmä olisi teknologianeutraali. (E 42/2023 vp.)



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ  
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

**Kiitos!**