

U 23/2025 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta asetuksen (EU) 2019/631 muuttamiseksi lisäjoustavuuden lisäämiseksi valmistajien CO₂-päästöstandardien noudattamiseen uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille kalenterivuosi 2025–2027

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan komission 1.4.2025 antama ehdotus asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta lisäjoustavuuden lisäämiseksi valmistajien CO₂-päästöstandardien noudattamiseen uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille kalenterivuosi 2025–2027 (COM(2025) 136 final) sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Ehdotuksista annettiin kiiretilanteessa ensin valtioneuvoston yhteensovitusjärjestelmässä koordinoitu E-selvitys (E 29/2025 vp).

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

Helsingissä 12.6.2025

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Erityisasiantuntija Sara Österberg

8.5.2025

EHDOTUS ASETUKSEN (EU) 2019/631 MUUTTAMISESTA LISÄJOUSTAVUUDEN LISÄÄMISEKSI VALMISTAJIEN CO2-PÄÄSTÖSTANDARDIEN NOUDATTAMISEEN UUSILLE HENKILÖAUTOILLE JA UUSILLE KEVYILLE HYÖTYAJONEUVOILLE KALENTERIVUOSIKSI 2025-2027

1 Tausta

Komissio antoi 1.4.2025 ehdotuksen COM(2025) 136 final asetuksen (EU) 2019/631 (jäljempänä ”henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvoasetus” tai ”asetus”) muuttamisesta lisäjoustavuuden lisäämiseksi valmistajien CO2-päästöstandardien noudattamiseen uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille kalenterivuosiksi 2025-2027 (jäljempänä ”komission ehdotus henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvoasetuksen muuttamiseksi” tai ”komission ehdotus”). Ehdotuksella muutetaan voimassa olevaa asetusta, jota on viimeksi muutettu vuonna 2023 osana EU:n Fit for 55-ilmastopakettia (nk. 55-valmiuspaketti).

Kiireellisen käsittelyaikataulun johdosta asia on saatettu ensivaiheessa eduskunnan käsiteltäväksi E-selvityksellä (E 29/2025 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.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/631 hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta vahvistetaan uusien henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen CO2-raja-arvot. Asetuksella toimeenpannaan osaltaan puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen ((EU) 2021/1119), eli EU:n ilmastolain, tavoitteita vähentää EU:n nettokasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 %-lla vuoteen 2030 mennessä vuoteen 1990 verrattuna sekä saavuttaa ilmastoneutraalius EU-tasolla vuoteen 2050 mennessä. Komissio antoi 5.3.2025 tiedonannon ”Teollinen toimintasuunnitelma eurooppalaiselle ajoneuvosektorille” (KOM (2025) 95 final), jossa kuvattujen toimenpiteiden tarkoituksena on edistää eurooppalaisen autoteollisuuden globaalia kilpailukykyä. Suomen kanta tiedonantoon määritellään erillisessä E-kirjeessään. Osana kyseistä toimintasuunnitelmaa linjattiin, että komissio tulee antamaan ehdotuksen henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvoasetuksen muuttamiseksi. Toimintasuunnitelman taustalla oli komission puheenjohtaja von der Leyenin 30.1.2025 käynnistämä strateginen vuoropuhelu autoteollisuuden tulevaisuudesta, johon liittyi avoin julkinen kuuleminen sekä keskusteluja autoteollisuuden, ja sidosryhmien kanssa alan kiireellisimpien haasteiden ratkaisemiseksi. Osa eurooppalaista autoteollisuutta on vaatinut joustoja henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvoasetuksen vuoden 2025 tavoitteeseen, sillä osa valmistajista on vaarassa jäädä tavoitteistaan ja saada siitä liikapäästömaksuja.

Henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvoasetuksen mukaan jokaisen valmistajan on varmistettava, että sen EU:ssa ensirekisteröityjen ajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt kalenterivuonna eivät ylitä sen vuotuista päästötavoitetta (CO2-raja-arvo). Asetuksen 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).

Jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät kalenterivuonna valmistajan CO₂-raja-arvotavoitteen, komissio määrää valmistajalle liikapäästömaksun.

Vuoden 2035 raja-arvo johtaa käytännössä siihen, että autonvalmistajien kannattaisi valmistaa ainoastaan uusia täyssähkö- ja vetyautoja 2035 alkaen. Komissio on kuitenkin vahvistanut aikovansa tehdä myöhemmin myös kohdennetun muutoksen, jonka avulla hiilineutraalit polttoaineet voitaisiin huomioida CO₂-tavoitteiden laskennassa ja näitä käyttäviä ajoneuvoja voitaisiin rekisteröidä 2035 jälkeenkin. Tämä liittyy jo käynnissä olevaan täytäntöönpanoasetuksen valmisteluun, jossa komissio luo tyyppihyväksyntämenettelyn yksinomaan CO₂-neutraalia polttoainetta käyttäville ajoneuvoille. Suomen kannat komission täytäntöönpanoasetusehdotukseen vaikuttamiseksi on määritelty E-kirjeessä E 42/2023 vp.

Voimassa olevan henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoasetuksen mukaan komissio tarkastelee vuonna 2026 uudelleen asetuksen tehokkuutta ja vaikuttavuutta sekä antaa tarvittaessa ehdotuksen asetuksen muuttamiseksi.

Henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoilla vaikutetaan merkittäväällä tavalla sekä kansallisten että EU:n kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteiden toteutumiseen.

Asetus sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030 (EU) 2018/842, eli nk. taakanjakoasetus (muutos), hyväksyttiin osana 55-valmiuspakettia kesäkuussa 2022. Taakanjakoasetuksen asettamien velvoitteiden mukaisesti Suomen on vähennettävä taakanjakosektorin päästöjään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. EU:n ilmastolaki sisältää tavoitteen vähentää EU:n nettokasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 %:lla vuoteen 2030 mennessä vuoteen 1990 verrattuna sekä saavuttaa ilmastoneutraalius EU-tasolla vuoteen 2050 mennessä. EU:n ilmastolain mukaan ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiseksi tulee asettaa vuoteen 2040 ulottuva ilmastotavoite. Euroopan komissio esitti helmikuussa 2024 suosituksen, jonka mukaan EU:n nettokasvihuonekaasupäästöjä tulisi vähentää 90 % vuoteen 2040 mennessä verrattuna vuoden 1990 tasoon (Suomen kannat määritelty kirjeessä E 10/2024 vp). Tämän saavuttaminen edellyttäisi, että eri sektorien päästövähennyksiä ja poistumia tulisi edelleen tehostaa 2030-luvulla. Komissio tulee antamaan EU:n ilmastolain muutosehdotuksen, jossa tarkennetaan vuoden 2040 ilmastotavoite.

Liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa. Liikennesektori vastaa 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 henkilöliikenteestä, 41 % paketti- ja kuorma-autoista ja loput linja-autoista, moottoripyöristä sekä muista kulkuneuvoista.

Suomen liikenteen päästöjen ennusteissa, joilla arvioidaan liikenteen ja sitä kautta taakanjakosektorin päästötavoitteiden saavuttamista, on huomioitu nykyinen voimassa oleva EU:n CO₂-raja-arvolainsäädäntö sellaisenaan. Taakanjakosektorilla on haastavaa löytää kustannustehokkaita päästövähennystoimenpiteitä, jollainen 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.

Pääministeri Orpon hallitus on hallitusohjelman¹ mukaisesti sitoutunut vastaamaan päästövähennystavoitteisiin ja etenemään hiilineutraalisuustavoitteeseen ja sen jälkeen hiilinegatiivisuuteen siten, että se ei omilla päätöksillään tai politiikkatoimillaan nosta kansalaisten arjen kustannuksia tai heikennä elinkeinoelämän kilpailukykyä. Pääministeri Orpon hallitusohjelman mukaisesti Suomi on myös sitoutunut myös kansallisen ilmastolain (423/2022) tavoitteisiin. Tavoitteiden toteutumista edistetään tekemällä järkevää ja vaikuttavaa ilmastopolitiikkaa niin kansallisesti, EU-tasolla kuin kansainvälisiin sopimuksiin liittyen. Lisäksi hallitusohjelman mukaan Suomi edistää taakanjakosektorilla päästövähennysuunnitelmien mukaisia tai vastaavia toimia sekä tarvittaessa hakee uusia toimia, joilla vastataan EU-velvoitteisiin kustannustehokkaasti. Taakanjakosektorille aiheutuva päästövelka minimoidaan ja päästötavoitteisiin vastataan vuoden 2030 vuosipäästöjen tasoa koskien.

2 Ehdotuksen tavoite

Komission nyt antama muutosehdotus ei muuta CO₂-raja-arvoasetuksen päästövähennystavoitteiden tasoa. Ehdotus vastaa autoteollisuuden EU:ssa esittämiin huolenaiheisiin tarjoamalla lisäjoustoa valmistajille säädöksen vuoden 2025 tavoitteiden saavuttamiseksi.

3 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

Autoteollisuus on ehdotuksen mukaan erittäin tärkeä EU:n taloudelle ja muodostaa yli 7 % EU:n BKT:sta. Se tarjoaa työpaikkoja - suoraan tai epäsuorasti - valmistuksessa, myynnissä, huollossa, rakentamisessa ja kuljetuspalveluissa noin 13 miljoonalle eurooppalaiselle. Autoteollisuus on rakenteellisessa muutoksessa, mukaan lukien puhtaiden ja digitaalisten teknologioiden muutokset, erityisesti siirtyminen nollapäästöisiin ajoneuvoihin.

Vastauksena sidosryhmien pyyntöön lisäjoustosta vuoden 2025 henkilö- ja pakettiautojen CO₂-tavoitteiden noudattamisessa komissio ehdottaa henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoasetukseen muutosta, joka mahdollistaa kertaluonteisen jouston vuosien 2025–2027 aikana päästötavoitteiden (CO₂-raja-arvotavoitteet) noudattamisen laskennassa.

Komission ehdottama muutos mahdollistaisi, että valmistajien vuoden 2025 CO₂-raja-arvotavoitteiden saavuttaminen katsottaisiin vuonna 2025 ensirekisteröityjen ajoneuvojen sijaan vuosina 2025–2027 ensirekisteröidyistä ajoneuvoista. Valmistajien tulee varmistaa, että keskimääräiset CO₂-päästöt eivät ylitä valmistajalle asetettua 2025 vuoden päästötavoitetta (CO₂-raja-arvotavoite). Valmistajan keskimääräiset CO₂-päästöt lasketaan kolmen vuoden ajanjakson vuosittaisten keskimääräisten CO₂-päästöjen keskiarvona, painotettuna valmistajan

¹ Vahva ja välittävä Suomi : Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma 20.6.2023, Valtioneuvoston julkaisuja 2023:58.

kunkin kalenterivuoden aikana rekisteröityjen uusien ajoneuvojen määrän mukaan. Vuoden 2025 tavoitteen noudattamista arvioidaan kolmen vuoden (2025–2027) jakson lopussa kunkin valmistajan osalta.

Lisäksi asetuksessa olemassa oleva valmistajien mahdollisuus muodostaa yhteenliittymiä 4 artiklan velvoitteiden täyttämiseksi on tarpeen saada yhdenmukaistettua vuosille 2025–2027 ehdotetun lisäjouaston kanssa. Siksi komissio ehdottaa muutosta, jonka mukaan sopimuksia yhteenliittymistä tulisi voida tehdä kullekin näistä kolmesta vuodesta vuoden 2027 loppuun asti. Yhteenliittymän muodostaminen tarkoittaa, että valmistaja voi muodostaa toisen tai useamman valmistajan kanssa yhteenliittymän ja laskea yhteen ajoneuvojensa päästöt, jolloin voidaan saavuttaa asetetut päästötavoitteet helpommin kuin yksinään.

4 Ehdotuksen oikeusperusta ja suhde suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteisiin

Ehdotuksen oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta annetun sopimuksen (SEUT) 192 artiklan 1 kohta, 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. Hyväksymisestä päätetään neuvostossa määräenemmistöllä. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan oikeusperusta on asianmukainen.

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 asetuksen (EU) 2019/631 muuttamista ehdotetun lisäjoustavuuden lisäämiseksi.

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 on suhteellisuusperiaatteen mukainen, koska siinä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen unionin kasvihuonekaasupäästöjen kustannustehokasta vähentämisestä koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi, ja annetaan ajoneuvovalmistajille kertaluonteinen lisäjousto niiden noudattamiseen säilyttäen samalla tavoitteiden kunnianhimon taso.

Valtioneuvosto pitää ehdotusta toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden mukaisena.

5 Ehdotuksen vaikutukset

5.1 Vaikutukset lainsäädäntöön ja kansainvälisiin sopimuksiin

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus on suoraan sovellettava 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 ehdotuksestaan vaikutustenarviointia, sillä se tarjoaa vain väliaikaista joustoa valmistajien tavoitteisiin pääsyn tarkasteluun.

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

5.3 Ympäristövaikutukset

Komissio ei ole tehnyt ehdotuksestaan vaikutustenarviointia. Alustavasti voidaan kuitenkin kansallisesti arvioida, että komission ehdotuksella voi olla jossain määrin liikenteen päästöjä kasvattava vaikutus ja ehdotus vaikuttaa Suomessa ajoneuvokannan sähköistymiseen jonkin verran hidastavasti. Arviossa on kuitenkin merkittävää epävarmuutta, koska komission ehdottaman jouston todelliset vuosittaiset vaikutukset ensirekisteröinteihin eri Euroopan osissa ovat hyvin epävarmoja. Komission ehdotuksen voidaan arvioida vähentävän hiukan sähköautojen ensirekisteröintiosuuksia ainakin vuonna 2025 ja mahdollisesti vuonna 2026 verrattuna tilanteeseen, jossa komission ehdottamaa muutosta ei tehdä. Komission ehdotuksesta arvioidaan Suomessa aiheutuvan henkilöautoilla noin 18 000 tonnin kumulatiivinen CO₂-päästölisäys vuodesta 2025 vuoteen 2030. Pakettiautojen kohdalla arvio on tätä epävarmempi, mutta vuosien 2025–2030 kumulatiivinen päästölisäys voitaisiin arvioida olevan noin 6000 CO₂ tonnia. Vuotuisten henkilö- ja pakettiautojen ensirekisteröintien CO₂-tason muutos on Suomessa merkittävästi EU-tasoa pienempi, johtuen meillä jo pitkällä olevasta sähköistymiskehityksestä. Uusien ensirekisteröintien CO₂-arvojen voidaan nähdä Suomessa laskevan selkeästi EU-tasoa nopeammin, jolloin komission ehdotuksen vaikutus ensirekisteröintien CO₂-arvoihin nähdään varsin pienenä.

5.4 Hallinnolliset vaikutukset

Komission mukaan ehdotuksen ei odoteta lisäävän hallinnollisia kustannuksia nykyiseen asetukseen 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 henkilö- ja pakettiautojen raja-arvojen 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 ympäristötyöryhmä. Komissio esitteli asetusehdotuksen ensimmäistä kertaa ympäristötyöryhmän kokouksessa 9.4.2025 ja siitä keskusteltiin 29.4.2025. Ehdotus käsiteltiin poikkeuksellisen pikaisella aikataululla, ja jäsenmaiden pysyvien EU-edustajien komitea Coreper sopi neuvoston kannasta 7.5.2025.

Euroopan parlamentissa käsittely toteutettiin kiireellisessä menettelyssä ja parlamentti äänesti kannastaan 8.5.2025.

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 29/2025 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 asiantuntijankemeyksiä.

E-kirjeluonnos on ollut käsiteltävänä kirjallisessa menettelyssä liikennejaostossa (EU22) ja ympäristöjaostossa (EU23) 11.-14.4.2025. E-kirje on ollut EU-ministerivaliokunnan kirjallisessa käsittelyssä 23.-24.4.2025. U-kirjelmäluonnos lähetettiin liikennejaostolle (EU22) tiedoksi 30.4.2025.

10 Valtioneuvoston kanta

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. 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 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 katsoo, että lähtökohtaisesti komission ehdotus lainsäädännön muuttamisesta kesken tavoitevuoden ei edistä sääntely-ympäristön ennakoitavuutta. Valtioneuvosto korostaa, että ennakoitava sääntely-ympäristö luo koko liikenteen ekosysteemin ja ajoneuvoteollisuuden arvoketjun toimijoille investointivarmuutta. Ehdotusta lisäjoustoista voidaan pitää epäoikeudenmukaisena niitä valmistajia kohtaan, jotka ovat mukauttaneet tuotantoaan asetuksen velvoitteisiin pääsemiseksi. Ottaen huomioon eurooppalaisen autoteollisuuden haasteet ja kilpailukyvyn, yleisesti globaalin kehityksen sekä EU:n talouden hitaan kasvun, on valtioneuvosto kuitenkin valmis hyväksymään komission ehdotuksen lisäjousta valmistajille. Valtioneuvosto pitää elinkeinoelämän kilpailukyvyn parantamista tärkeänä ja

katsoo, että EU:n autoteollisuuden kilpailukyvyyn parantaminen voi heijastua myös välillisesti Suomen talouteen.

Seuraavat kannat on muodostettu E-selvityksessä E 42/2023 vp (Vaikuttaminen: Yksinomaan CO₂-neutraaleja polttoaineita käyttävien ajoneuvojen huomioiminen kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen Euro 6 -tason tyyppihyväksynnässä)”: Suomi kannattaa CO₂-neutraalin polttoaineen määrittelyä EU-tasolla osana henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoasetuksesta saavutettua kokonaisratkaisua. Suomi pyrkii vaikuttamaan siihen, että CO₂-neutraalin polttoaineen määritelmä olisi teknologianeutraali ja kattaisi sähköpolttoaineiden ohella myös muut elinkaarensa aikana vähäpäästöiset polttoaineet eli erityisesti kehittyneet nestemäiset ja kaasumaiset biopolttoaineet.