

U 35/2025 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta sen ajanjakson pidentämiseksi, jonka aikana päästöttömiin raskaisiin hyötyajoneuvoihin voidaan soveltaa merkittävästi alennettuja infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuja tai ne voidaan vapauttaa niistä

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle tiedoksi Euroopan komission 27 päivänä kesäkuuta 2025 tekemä ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta sen ajanjakson pidentämiseksi, jonka aikana päästöttömiin raskaisiin hyötyajoneuvoihin voidaan soveltaa merkittävästi alennettuja infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuja tai ne voidaan vapauttaa niistä.

Helsingissä 21 päivänä elokuuta 2025

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Johtava asiantuntija Juha Tervonen

21.8.2025

EUROOPAN KOMISSION EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIN 1999/62/EY MUUTTAMISESTA SEN AJANJAKSON PIDENTÄMISEKSI, JONKA AIKANA PÄÄSTÖTTÖMIIN RASKAISIIN HYÖTYAJONEUVOIHIN VOIDAAN SOVELTAA MERKITTÄVÄSTI ALENNETTUJA INFRASTRUKTUURI- TAI KÄYTTÄJÄMAKSUJA TAI NE VOIDAAN VAPAUTTAA NIISTÄ

1 Tausta

Euroopan komissio julkaisi 27 päivänä kesäkuuta 2025 ehdotuksen COM (2025) 348 final direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta sen ajanjakson pidentämiseksi, jonka aikana päästöttömiin raskaisiin hyötyajoneuvoihin voidaan soveltaa merkittävästi alennettuja infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuja tai ne voidaan vapauttaa niistä.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 1999/62/EY säädetään verojen ja maksujen kantamisesta ajoneuvoilta tieinfrastruktuurien käytöstä. Verojen ja maksujen kantaminen on päätettävissä kansallisesti. Direktiiviä on muutettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2022/362¹ asettamalla pakolliseksi porrastaa raskaiden hyötyajoneuvojen infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuja hiilidioksidipäästöihin perustuen tai kantaen erillisiä ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja annetuin säännöin ja viitearvoin. Kyseisessä direktiivin muutoksessa jäsenvaltioille asetettiin mahdollisuus alentaa infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuja merkittävästi tai myöntää niistä vapautus päästöttömille raskaille hyötyajoneuvoille 31. joulukuuta 2025 saakka. Päästöttömällä ajoneuvolla tarkoitetaan asetuksen (EU) 2019/1242² mukaisesti ajoneuvoa, jossa ei ole polttomoottoria tai polttomoottorilla varustettuna sen päästöt ovat alle 1 grammaa CO₂/kWh. Hiilidioksidipäästöihin perustuvia ulkoisista kustannuksista perittäviä maksuja on saman määräajan puitteissa mahdollista korottaa jäsenvaltion päätöksellä enintään kaksinkertaisiksi direktiivissä esitettyihin arvoihin nähden.

Komission ehdotuksesta ei järjestetty julkista kuulemistä. Ehdotuksen valmistelussa komissio järjesti kohdennettuja kuulemisia tiettyjen sidosryhmien, kuten liikenteenharjoittajien ja ajoneuvonvalmistajien järjestöjen, kansalaisjärjestöjen ja kansallisten viranomaisten, kanssa.

2 Ehdotuksen tavoite

¹ [Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi \(EU\) 2022/362, annettu 24 päivänä helmikuuta 2022, verojen ja maksujen kantamista ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä koskevien direktiivien 1999/62/EY, 1999/37/EY ja \(EU\) 2019/520 muuttamisesta.](#)

² [Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus \(EU\) 2019/1242, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten \(EY\) N:o 595/2009 ja \(EU\) 2018/956 sekä neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta.](#)

Direktiivin muutosehdotus perustuu komission nykyisen toimikauden talouspolitiikkaa ohjaavaan EU:n kilpailukykykompassiin³ sekä Puhtaan teollisuuden ohjelmaan⁴, joissa tuodaan yhteen ilmastotoimenpiteet ja kilpailukyky yhteisön kasvustrategiana. Erityistä huomiota kiinnitetään autoteollisuuden teknologiseen muutokseen muun muassa digitalisaation ja vähähiilistämisen vuoksi. Tästä syystä komissio on hyväksynyt Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelman⁵, joka sisältää erityisiä kannustimia päästöttömien ajoneuvojen, myös raskaiden hyötyajoneuvojen, käyttöönoton edistämiseksi. Raskaiden hyötyajoneuvojen vuoden 2025 hiilidioksidipäästöjen vähennystavoite (15 prosenttia vuoden 2019 arvoihin verrattuna), voidaan saavuttaa perinteisten ajoneuvojen tehokkuutta parantamalla. Myöhempien tavoitteiden saavuttamiseksi on nopeasti lisättävä päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa. Merkittävästi alhaisemmat tiemaksut tai vapautukset niistä voivat vähentää päästöttömien hyötyajoneuvojen kokonaiskustannuksia ja parantaa niihin investoimisen kannattavuutta. Komission ehdotuksen tavoitteena on jatkaa päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen maksujen merkittävän huojennusmahdollisuuden voimassaoloa ja hyödyntää sen vaikuttavuutta.

3 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

Direktiivissä 1999/62/EY säädetään raskaiden hyötyajoneuvojen infrastruktuuri- tai käyttäjämaksujen porrastamisesta hiilidioksidipäästöluokkien (1–5) mukaan. Päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen (hiilidioksidipäästöluokka 5) maksu voidaan asettaa 50–75 prosenttia alhaisemmaksi hiilidioksidipäästöluokan 1 maksuun verrattuna. Direktiivissä säädetään lisäksi väliaikaisesta poikkeuksesta (alkaen 24 maaliskuuta 2022 ja päättyen 31 joulukuuta 2025), joka antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden alentaa päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen maksuja enemmän kuin 75 prosentilla tai vapauttaa ne kokonaan maksuista.

Komission nyt ehdottamalla direktiivin 1999/62/EY muutoksella jatkettaisiin jäsenvaltioiden mahdollisuutta myöntää päästöttömille raskaille hyötyajoneuvoille merkittävä alennus tai vapautus infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuista. Jotta eurooppalaisia valmistajia voitaisiin tukea niiden tavoitteessa vähentää raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä, kuten asetuksessa (EU) 2019/1242 säädetään komissio ehdottaa, että poikkeusta jatkettaisiin 30. kesäkuuta 2031 saakka. 1 heinäkuuta 2031 alkaen päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen infrastruktuuri- tai käyttäjämaksua voisi alentaa enintään 75 prosentilla hiilidioksidipäästöluokan 1 ajoneuvoilta kannettuun maksuun verrattuna.

4 Ehdotuksen oikeusperusta ja suhde suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteisiin

Ehdotuksen oikeusperustana direktiivin 1999/62/EY osalta on Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 71 ja 93 artikla eli nykyinen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 91 ja 113 artikla. Direktiivin säännökset, joihin komission ehdotus

³ [Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle. EU:n kilpailukykykompassi. COM\(2025\) 30 final.](#)

⁴ [Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle. Puhtaan teollisen kehityksen ohjelma: kilpailukykyyn ja vähähiilistämiseen tähtäävä yhteinen etenemissuunnitelma. COM\(2025\) 85 final.](#)

⁵ [Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle. Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelma. COM\(2025\) 95 final.](#)

vaikuttaa, liittyvät ajoneuvojen infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuihin. Komission ehdotuksessa tähän alaan sovelletaan nykyistä 91 artiklaa ja sen 1 kohtaa.

SEUT 91 artikla koskee liikenneasioita, joista päätetään Euroopan parlamentin ja neuvoston yhteispäätösmenettelyssä, jossa neuvoston kantaan riittää määräenemmistö. Artiklan mukaan parlamentti ja neuvosto tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen ja talous- ja sosiaalikomiteaa ja alueiden komiteaa kuultuaan antavat yhteisiä sääntöjä, joita sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta, vahvistavat ne edellytykset, joilla muut kuin jäsenvaltiossa asuvat liikenteenharjoittajat saavat harjoittaa liikennettä siellä, toteuttavat toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi sekä antavat muut aiheelliset säännökset. SEUT 113 artikla taas koskee veroasioita, joista päättäminen edellyttää kaikkien jäsenvaltioiden yksimielisyyttä. Artiklan mukaan neuvosto antaa yksimielisesti erityisessä lainsäätämisyjärjestyksessä sekä Euroopan parlamenttia ja talous- ja sosiaalikomiteaa kuultuaan säännökset liikevaihtoveroja, valmisteveroja ja muita välillisiä veroja koskevan lainsäädännön yhdenmukaistamisesta siltä osin kuin yhdenmukaistaminen on tarpeen sisämarkkinoiden toteuttamisen ja toiminnan varmistamiseksi sekä kilpailun vääristymien välttämiseksi.

Direktiivin 1999/62/EY muuttamista koskevan direktiivin 2022/362/EU käsittelyn yhteydessä neuvoston oikeuspalvelu katsoi, että direktiivin 1999/62/EY oikeusperustana tiemaksusäännösten osalta on SEUT 91 artikla, kun taas ajoneuvoverosäännöksiä koskee SEUT 113 artikla. Nyt käsiteltävä komission ehdotus COM(2025) 348 final koskee direktiivin tiemaksusäännösten muuttamista. Siten asian käsittelyyn sovelletaan SEUT 91 artiklaa.

Toissijaisuuden osalta SEUT-sopimuksen 4 artiklan 2 kohdan g alakohdan mukaan EU ja jäsenvaltiot jakavat toimivallan liikennealan sääntelyssä. Ehdotus kuuluu näin ollen toissijaisuusperiaatteen soveltamisalaan. Komissio toteaa, että voimassa olevia sääntöjä voi muuttaa ainoastaan unioni itse. Kansalliset viranomaiset päättävät direktiivin 1999/62/EY sisältämän poikkeuksen hyödyntämisestä.

Ilmastonmuutos on valtioiden rajat ylittävä ongelma, jota ei voida ratkaista yksin kansallisella tai paikallisella toiminnalla. Ilmastotoimia on koordinoitava EU:n ja mikäli mahdollista maailmanlaajuisella tasolla. Ehdotuksen taustalla voidaan katsoa olevan Eurooppalaisen ilmastolain⁶, jossa vahvistetaan EU:n sitoumus saavuttaa ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä ja nostetaan välitavoitetta asettamalla tavoitteeksi nettopäästöjen vähentäminen vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta. Komissio ehdotti 2. heinäkuuta 2025 lakimuutosta, jossa asetetaan EU:n vuoden 2040 ilmastotavoitteeksi kasvihuonekaasujen nettopäästöjen vähentäminen 90 prosentilla vuoden 1990 tasoihin verrattuna⁷.

Nyt käsiteltävällä komission ehdotuksella pyritään tehostamaan infrastruktuuri- ja käyttäjämaksuista säättävän direktiivin vaikuttavuutta raskaan tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi kannustamalla päästöttömien hyötyajoneuvojen käyttöönottoon. Päästöjen

⁶ [Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus \(EU\) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puiteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten \(EY\) N:o 401/2009 ja \(EU\) 2018/1999 muuttamisesta \(eurooppalainen ilmastolaki\).](#)

⁷ [Proposal for a Regulation of the European parliament and of the council amending Regulation \(EU\) 2021/1119 establishing the framework for achieving climate neutrality. COM/2025/524 final.](#)

vähentämisen tavoitetta ei voida riittävällä tavalla edistää jäsenvaltioiden tasolla, koska kyse on useissa tapauksissa rajat ylittävistä kuljetuksista ja eurooppalaisesta ajoneuvomarkkinasta.

Komissio katsoo, että ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen, koska sillä edistetään asetettujen tavoitteiden saavuttamista ylittämättä sitä, mikä on tarpeen niiden unionin tavoitteiden saavuttamiseksi, jotka koskevat kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä kustannustehokkaalla tavalla. Lisäksi niillä varmistetaan oikeudenmukaisuus ja ympäristövaikutusten toteutuminen.

Suhteellisuusperiaatetta arvioitaessa on otettava huomioon, että direktiivi 1999/62/EY ei edellytä jäsenvaltiolta tiemaksuja, eikä se edellytä käytössä olevien maksujen korottamista.

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan ehdotuksen oikeusperusta on asianmukainen. Valtioneuvosto pitää ehdotusta myös suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteen mukaisena.

5 Ehdotuksen vaikutukset

5.1 Vaikutukset kansalliseen lainsäädäntöön

Suomessa ei ole tiemaksulainsäädäntöä. Direktiivi 1999/62/EY on toimeenpantu kansallisesti direktiivin liitteen 1 osalta. Liite sääntelee enimmäismassaltaan yli 12 tonnin raskaille ajoneuvoille ajoneuvoverolaissa (1281/2003) asetetun käyttövoimaveron vähimmäistasoja. Mikäli Suomessa otettaisiin käyttöön infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuja direktiivin 1999/62/EY alaisella tieverkolla, tulisi niistä säätää kansallisesti lailla, joka notifioidaan komissiolle vähintään kuusi kuukautta ennen käyttöönottoa. Vahva ja välittävä Suomi, Neuvottelutulos hallitusohjelmasta 16. kesäkuuta 2023 esittää raskaan tavaraliikenteen vinjettimaksun käyttöönottoa. Komission ehdotuksella olisi merkitystä vinjettimaksusta säädettävälle laille kansallisesti päätettävissä olevana mahdollisuutena kannustaa päästöttömän kaluston käyttöönottoa Suomessa.

5.2 Taloudelliset ja markkinavaikutukset

Komissio ei esitä arviota ehdotuksen taloudellisista vaikutuksista jäsenvaltioiden tai koko yhteisön tasolla. Ehdotuksen taloudellinen merkitys liikennöitsijöille ja tiekuljetuskustannuksille yksittäisissä jäsenvaltioissa sekä koko yhteisössä riippuu siitä, kuinka suuria huojennuksia sovellettaisiin jäsenvaltioiden eri laajuisissa ja maksutasoltaan erilaisissa tiemaksujärjestelmissä, kuinka paljon päästöttömiä hyötyajoneuvoja otettaisiin käyttöön poikkeuksen ansiosta ja miten paljon ne liikennöisivät maksullisilla tieverkoilla poikkeuksen voimassaolon aikana. Koska Suomessa ei ole käytössä tiemaksua, ei ehdotus vaikuttaisi nykyoloissa suoraan Suomen kuljetuskustannuksiin.

Vaikutuksia voisi syntyä Suomessa välillisesti päästöttömien ajoneuvojen saatavuuden paranemisena Euroopan hyötyajoneuvomarkkinoilla. Markkinakehitys ei välttämättä hyödyttäisi Suomea täysin muita jäsenvaltioita vastaavalla tavalla, koska Suomessa käytettävien ajoneuvoyhdistelmien enimmäismitat ja -massat ovat muun yhteisön yleisiä enimmäiskokoja suurempia. Suomen viennin ja tuonnin kuljetuskustannukset voisivat alentua marginaalisesti eurooppalaisilla tieverkoilla, jos kuljetuksiin käytetään päästöttömä kalustoa.

Mikäli Suomessa otettaisiin käyttöön hallitusohjelman mukaisesti raskaan liikenteen vinjettimaksu, olisi direktiivin 1999/62/EY mukaisissa hiilidioksidiperusteisissa maksuporrasastuksissa mahdollista hyödyntää poikkeuksen sallimia päästöttömän kaluston merkittäviä alennuksia tai vapautuksia muutamien vuosien ajan. Vaikutuksia ei kuitenkaan ole

mahdollista arvioida määrittämättä ensin vinjettimaksun ominaisuuksia kokonaisuudessaan. Merkittävän alennuksen tai vapautuksen soveltaminen päästöttömille hyötyajoneuvoille pienentäisi vinjettimaksun tuottoa valtiolle poikkeuksen voimassaolon ajan. Joulukuussa 2024 Suomessa oli käytössä 126 päästötöntä täysin sähkökäyttöistä kuorma-autoa, kun liikennekäytössä oli kaikkiaan 89 529 kuorma-autoa.

5.3 Sosiaaliset vaikutukset

Komission ehdotuksen vaikutukset liittyvät EU:n tasolla raskaan tieliikenteen ympäristövaikutusten sosiaaliseen ulottuvuuteen terveyshaittojen vähentämisessä tieliikenteen hinnoittelun keinoin. Vaikutuksia syntyisi Suomessa, mikäli käyttöön otettaisiin infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuja, joissa hyödynnettäisiin komission ehdottamaa pidennettyä poikkeusta.

5.4 Ympäristövaikutukset

Komission ehdotus tukisi EU:n tasolla raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamista. Suomi hyötyisi välillisesti eurooppalaisen kalustomarkkinan kehityksen ja päästöttömän kaluston saatavuuden paranemisen sekä päästöttömien ajoneuvojen lisääntyvän käytön kautta. Mikäli Suomessa otettaisiin käyttöön infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuja, voisi poikkeuksen hyödyntäminen edistää ympäristöhaittojen vähenemistä Suomessa.

5.5 Hallinnolliset vaikutukset

Suomessa ei ole tiemaksulainsäädäntöä, eikä ehdotuksesta seuraisi välittömiä hallinnollisia vaikutuksia. Mikäli Suomessa otettaisiin käyttöön infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuja ja niissä hyödynnettäisiin päästöttömien ajoneuvojen merkittäviä alennuksia tai vapautuksia, vaikuttaisi se maksujärjestelmän suunnitteluun sekä maksujen perimiseen poikkeuksen voimassaolon aikana.

6 Ehdotuksen suhde perustuslakiin sekä perus- ja ihmisoikeuksiin

Ehdotuksen keskeinen tavoite on vähentää tieliikenteen päästöjä ja siten ehkäistä ilmastomuutosta. Päästöttömien ajoneuvojen yleistymisellä voidaan vähentää myös pienhiukkaspäästöjä ja siten ilmanlaatuun ja ihmisten terveyteen liittyviä vaikutuksia. Näin ollen voidaan katsoa, että ehdotus edistäisi perustuslain 20 §:n mukaista ympäristöperusoikeutta ja jokaisen oikeutta terveelliseen ympäristöön. Voidaan katsoa, että ehdotus kunnioittaa perusoikeuksia EU:n perusoikeuskirjan mukaisesti ja edistää erityisesti ympäristönsuojelua koskevaa tavoitetta artiklan 37 mukaisesti.

7 Ahvenanmaan toimivalta

Ehdotus koskee tieliikennettä, joka Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan kuuluu Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan.

8 Ehdotuksen käsittely Euroopan unionin toimielimissä ja muiden jäsenvaltioiden kannat

Komission ehdotus on esitelty neuvoston maaliikennetyöryhmälle 4. heinäkuuta 2025. Useat jäsenvaltiot kannattivat ehdotusta esittelyn yhteydessä. Komissio kehottaa Euroopan parlamenttia ja neuvostoa harkitsemaan ehdotuksen hyväksymisen nopeuttamista, koska nykyisen poikkeuksen voimassaolon on määrä päättyä 31. joulukuuta 2025.

Käsittely Euroopan parlamentissa ei ole vielä käynnistynyt.

9 Ehdotuksen kansallinen käsittely

Valtioneuvoston kirjelmä on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelussa on lisäksi kuultu Liikenne- ja viestintäviraston ja valtiovarainministeriön asiantuntijankemeyksiä.

U-kirjelmäluonnos on käsitelty EU-asioiden komitean alaisten EU-verojaoston (EU-9), EU-liikennejaoston (EU-22) ja EU-ympäristöjaoston (EU-23) kirjallisessa menettelyssä heinäkuussa 2025.

10 Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto on aiemmin tukenut komission ehdotusta direktiivin 1999/62/EY muuttamiseksi raskaan tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi tehokkailla perävaunuilla varustettujen raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöluokan osalta U-kirjelmässä U 17/2023 vp⁸.

Valtioneuvosto tukee komission ehdotuksen yleistä tavoitetta vähentää raskaan tieliikenteen hiilidioksidipäästöjä ja pitää sitä tarpeellisena, ottaen huomioon mahdollisuus päättää poikkeuksen hyödyntämisestä sen voimassaolon aikana kansallisella päätöksellä.

Valtioneuvosto tukee komission ehdotuksen tavoitetta edistää päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönottoa EU:ssa.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että raskaiden hyötyajoneuvojen tehokkuuden luokittelemisessa otetaan huomioon myös suuret ajoneuvomitat ja kuormakoot.

⁸ [Valtioneuvoston U-kirjelmä U 17/2023 vp.](#)