



Bryssel, 15. kesäkuuta 2026
(OR. en)

10065/1/26
REV 1

Toimielinten välinen asia:
2025/0420(COD)

CLIMA 304
ENV 612
TRANS 386
MI 581
CODEC 1084

ILMOITUS

Lähettiläs:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta uusien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien ja ajoneuvojen merkintöjen osalta sekä direktiivin 1999/94/EY kumoamisesta – Tilanneselvitys

I. JOHDANTO

1. Komissio esitteli 16. joulukuuta 2025 ehdotuksen uusien henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormeja koskevan asetuksen muuttamisesta (hiilidioksidipäästönormeja koskeva ehdotus)¹. Ehdotukseen sisältyy myös ajoneuvojen merkintöjä koskevia sääntöjä.
2. Ehdotus esitettiin osana autoteollisuuspakettia, johon sisältyy myös ehdotus puhtaista yritysajoneuvoista ja ehdotuksia autoteollisuutta koskevan lainsäädännön yksinkertaistamiseksi (autoteollisuuden koontipaketti).

¹ Asiak. 17010/25 + ADD 1.

3. Ehdotuksen tavoitteena on tarjota joustavampi ja teknologianeutraalimpi toimintamalli, jossa otetaan huomioon teknologian ja markkinoiden kehitys ja edistetään samaan aikaan ilmastoneutraaliutta sekä energiaturvallisuutta ja -omavaraisuutta siirtymällä pois fossiilisesta käytöstä tieliikenteessä ja säilytetään ennustettavuus valmistajien ja sijoittajien kannalta oikeudenmukaisessa siirtymässä kohti päästötöntä liikkumista.

Siinä alennetaan henkilö- ja pakettiautoja koskevia vuoden 2035 tavoitteita 100 prosentista 90 prosenttiin ja pakettiautoja koskevaa vuoden 2030 tavoitetta 50 prosentista 40 prosenttiin. Lisäksi siinä otetaan käyttöön uusia joustomahdollisuuksia, jotta valmistajat voivat saavuttaa päästövähennystavoitteensa: vaatimustenmukaisuuden arvioinnin ehdotetaan olevan monivuotinen vuosina 2030–2032, vuoteen 2034 saakka superbonuksia EU:ssa valmistetuille pienille sähköautoille ja vuodesta 2035 alkaen hyvityksiä kestävien uusiutuvien polttoaineiden käytöstä ja hyvityksiä EU:ssa valmistetusta vähähiilisestä teräksestä. Kahta jälkimmäistä joustomahdollisuutta käytetään jäljellä olevien päästöjen kompensointiin ehdotuksen ilmastoneutraaliuden varmistamiseksi. Niillä lisätään teknologianeutraaliutta ja otetaan huomioon pakokaasupäästöjä laajemmat päästövähennykset.

4. Neuvosto (ympäristö) kävi 17. maaliskuuta 2026 ehdotuksesta periaatekeskustelun, jossa keskityttiin ehdotuksen keskeisiin osiin eli päästövähennystavoitteisiin ja uusiin joustomahdollisuuksiin.
5. Euroopan parlamentissa Massimiliano SALINI (EPP, IT) on nimitetty esittelijäksi ENVI-valiokunnan puolesta. Asiasta on määrä äänestää täysistunnossa marraskuussa 2026.
6. Talous- ja sosiaalikomitea antoi ehdotuksesta lausuntonsa 29. huhtikuuta 2026. Alueiden komitea ei ole vielä antanut lausuntoaan ehdotuksesta.
7. Jäljempänä esitetään puheenjohtajavaltion yhteenveto ehdotuksen käsittelyn tähänastisesta edistymisestä ja annetaan yleiskuva tärkeimpien ratkaisematta olevien kysymysten tilanteesta.

II. TILANNEKATSAUS

Yleistä

8. Ympäristötyöryhmä on tarkastellut hiilidioksidipäästönormeja koskevaa ehdotusta useissa kokouksissa, viimeksi 21. toukokuuta 2026.

9. Ympäristöneuvostossa maaliskuussa käydyn periaatekeskustelun ja työryhmätasolla tehdyn perusteellisen tarkastelun perusteella on voitu yksilöidä ehdotuksen keskeiset ongelmakohdat ja koota yhteen valtuuskuntien niitä koskevat yleiset kannat. Useat valtuuskunnat pitävät kuitenkin voimassa koko tekstiä tai sen osia koskevia tarkasteluvarauksia.
10. Ehdotuksessa olevat kaksi keskeistä säännöstä – superbonukset EU:ssa valmistetuille pienille sähköautoille ja hyvitykset EU:ssa valmistetulle vähähiiliselä teräkselle – liittyvät läheisesti autoteollisuuden koontiasetusta koskevaan ehdotukseen ja ehdotukseen teollisuutta vauhdittavaksi säädökseksi. Ehdotus teollisuutta vauhdittavaksi säädökseksi toimitettiin vasta 4. maaliskuuta 2026, ja sen käsittely on vielä suhteellisen varhaisessa vaiheessa. Näistä toisiinsa liittyvistä säännöksistä keskusteltiin pysyvien edustajien komiteassa 5. kesäkuuta 2026.
11. Vaikka puheenjohtajavaltio on jatkanut ehdotuksen kaikkien osien konkreettista käsittelyä, se keskittyy tässä vaiheessa kompromissin aikaansaamiseen erityisesti merkintöjen ja teknisempien kysymysten osalta. Sen ansiosta puheenjohtajavaltion viimeisimmästä kompromissitekstistä ollaan pitkälti yksimielisiä lukuun ottamatta muutamia ratkaisematta olevia kysymyksiä, jotka koskevat pääasiassa käytettyjä ajoneuvoja ja ajoneuvojen energiatehokkuuden sisällyttämistä merkintään. Muutamat muut ratkaisematta olevat kysymykset liittyvät ehdotuksen keskeisiin ongelma-kohtiin.
12. Puheenjohtajavaltion kokonaisarvion mukaan ehdotuksen käsittelyn eteneminen edellyttää kaikkien tärkeimpien avoimena olevien kysymysten käsittelyä, jotta voidaan saavuttaa kokonaisuudessaan tasapainoinen kompromissi.

Tärkeimmät avoimena olevat kysymykset

13. Ehdotuksen tarkastelun alusta lähtien on ollut selvää, että tärkeimmät poliittiset kysymykset liittyvät vuosien 2035 ja 2030 päästövähennystavoitteisiin ja uusiin joustomahdollisuuksiin. Kun otetaan huomioon Euroopan autoteollisuuden haasteet, jotka liittyvät tuotantokustannuksiin, ylikapasiteettiin ja lisääntyvään maailmanlaajuiseen kilpailuun, keskustelussa on keskitytty löytämään oikea tasapaino, jossa yhdistyy ilmastoneutraaliuteen pyrkiminen suunnitellusti ja sähköistämisen edistäminen, samalla kun valmistajille annetaan enemmän vaihtoehtoja ja joustovaraa päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa, mikä vahvistaa teknologianeutraaliutta ja varmistaa samalla vahvan ja kilpailukykyisen autoteollisuuden EU:ssa. Toimialan kilpailukykyyn varmistamisen keskeisenä keinona pidetään yhtäältä joustavuutta valmistajien kannalta ja teknologianeutraaliutta ja toisaalta sähköistämisen jatkamista suunnitellusti ja aikataulussa.

Tässä yhteydessä useat valtuuskunnat haluavat laajentaa päästöttömien ajoneuvojen määritelmää ajoneuvoihin, jotka käyttävät yksinomaan hiilineutraaleja polttoaineita. Nämä valtuuskunnat ehdottavat, että hiilineutraaliuden käsite määritellään siten, että se kattaa kaikentyyppiset uusiutuvat polttoaineet, jotka on lueteltu uusiutuvia energialähteitä koskevassa direktiivissä. Yksi valtuuskunta haluaa laajentaa määritelmän koskemaan uusiutuvia polttoaineita, mukaan lukien kehittyneet biopolttoaineet. Toiset valtuuskunnat vastustavat tätä ja katsovat, että määritelmän olisi edelleen perustuttava pakokaasupäästöihin. Yksi valtuuskunta ehdottaa siirtymistä kattavaan elinkaariarviointiin perustuvaan toimintamalliin.

Huomioon on otettu myös jäsenvaltioiden väliset erot, jotka liittyvät muun muassa sähköajoneuvojen käyttöasteeseen ja infrastruktuurin käyttöönottoon.

a) Päästövähennystavoitteet

Useat valtuuskunnat eivät ole vielä ilmaisseet lopullista tai konkreettista kantaansa ehdotettuihin päästövähennystavoitteisiin. Tähän mennessä esitetyt kannat eroavat toisistaan huomattavasti.

14. Pakettiautoja koskeva vuoden 2030 tavoite

Vaikka jotkin valtuuskunnat ovat ilmaisseet nimenomaisen tukensa pakettiautoja koskevan vuoden 2030 tavoitteen alentamiselle 50 prosentista 40 prosenttiin, monet valtuuskunnat pitävät voimassa asiasisältöä koskevia varaumia tai arvioivat edelleen ehdotusta. Useat valtuuskunnat suhtautuvat myönteisesti kehityksen suuntaan mutta haluaisivat alentaa tavoitetta edelleen, kun otetaan huomioon sähköpakettiautojen käyttöönoton rakenteelliset esteet. Toiset suhtautuvat varauksellisesti tavoitteen alentamiseen ja epäilevät sen tarpeellisuutta. Yksi valtuuskunta on nimenomaisesti kehottanut alentamaan vuoden 2030 tavoitetta myös henkilöautojen osalta.

Vuoden 2030 tavoitteen (sekä henkilö- että pakettiautot) noudattamista koskeva kolmen vuoden keskiarvo näyttää saavan laajaa kannatusta. Muutamat valtuuskunnat suhtautuvat varauksellisesti keskiarvon käyttämiseen, kun taas muutamat valtuuskunnat kannattavat joustavuuden lisäämistä ja toivovat pidentämistä viiteen vuoteen, jotkin valtuuskunnat myös vuoden 2025 tavoitteen osalta. Toiset vastustavat yleistä pidentämistä viiteen vuoteen.

15. Henkilö- ja pakettiautoja koskeva vuoden 2035 tavoite ja velvoite kompensoida jäljellä olevat päästöt

Jotkin valtuuskunnat ovat ilmoittaneet kannattavansa 90 prosentin tavoitetta yhdistettynä velvoitteeseen kompensoida jäljellä olevat päästöt, ja jotkin valtuuskunnat ovat myös kehottaneet varmistamaan, että päästövähennykset ovat eurooppalaisen ilmastolain mukaisia.

Toiset ovat ilmoittaneet voivansa kannattaa 90 prosentin tavoitetta tietyin varauksin eli että 90 prosentin tavoitteen olisi oltava ehdoton tai ainakin vain osittain kompensoitu ja/tai että valmistajien joustomahdollisuuksia erityistavoitteidensa saavuttamiseksi olisi lisättävä ja laajennettava vastaamaan markkinarealiteetteja. Jotkin valtuuskunnat kannattavat vuoden 2035 tavoitteiden alentamista edelleen sekä henkilö- että pakettiautojen osalta tai ainoastaan pakettiautojen osalta ja kyseenalaistavat ehdotettujen tavoitteiden toteutettavuuden.

Sitä vastoin useat valtuuskunnat suhtautuvat kriittisesti vuoden 2035 tavoitteiden alentamiseen. Jotkut haluavat pitäytyä nykyisissä 100 prosentin tavoitteissa ja viittaavat muun muassa taakanjakoasetuksen tavoitteisiin sekä siihen, että on tarpeen antaa selkeä signaali sähköistämisestä ja noudattaa eurooppalaisen ilmastolain tavoitteita. Jotkin valtuuskunnat ovat ilmoittaneet suhtautuvansa varauksellisesti siihen, johtaako hyvityksiin perustuva kompensatiomekanismi samoihin päästövähennyksiin kuin nykyiset tavoitteet.

b) Joustomahdollisuudet

16. Henkilöautoja koskeva vuoden 2030 tavoite – superbonukset EU:ssa valmistetuille pienille sähköajoneuvoille

Pieniä autoja koskevien superbonusten käsite näyttää saavan laajaa kannatusta, mutta useat valtuuskunnat vaativat muutoksia konkreettiseen ehdotukseen tai niillä on tarkasteluvarauksia sen tiettyihin osiin. Useat valtuuskunnat katsovat erityisesti, että teknologianeutraalin toimintamallin olisi mahdollistettava superbonukset myös sellaisille pienille autoille, jotka käyttävät yksinomaan hiilineutraaleja/uusiutuvia polttoaineita. Jotkut korostavat, että tällaisten pienten autojen kohtuuhintaisuus on keskeinen tekijä siinä, miten ne arvioivat kyseistä säännöstä.

Joillakin valtuuskunnilla on kuitenkin tähän käsitteeseen liittyviä varauksia, ja muutamat niistä haluavat laajentaa sen koskemaan myös suurempia sähköautoja, ja yksi valtuuskunta torjuu ehdotuksen kokonaan.

Pienen sähköajoneuvon määritelmää ehdotetaan autoteollisuuden koontiasetuksessa, josta ei ole vielä päästy yhteisymmärrykseen neuvostossa.

Käsitteestä ”valmistettu EU:ssa” on lisätietoa jäljempänä.

17. Henkilö- ja pakettiautoja koskevat vuoden 2035 tavoitteet – polttoainehyvytykset ja EU:ssa valmistettua vähähiilistä terästä koskevat hyvitykset

Polttoainehyvitysten osalta monet valtuuskunnat suhtautuvat säännökseen varauksellisesti joko siksi, että siinä ei mennä riittävän pitkälle joustavuuden tarjoamisessa tai teknologianeutraaliuden tukemisessa, tai siksi, että ne epäilevät ehdotuksen ympäristötavoitteiden tinkimättömyyttä ja koska se lähettää markkinoille vääriä signaaleja. Useat valtuuskunnat haluavat laajentaa säännöstä muun muassa soveltamalla sitä ennen vuotta 2035 ja/tai lisäämällä hyvitysten prosenttiosuutta ja/tai laajentamalla biopolttoaineiden tyyppiä. Useat valtuuskunnat kannattavat sitä, että yksinomaan hiilineutraaleja/uusiutuvia polttoaineita käyttäviä ajoneuvoja olisi pidettävä päästöttöminä ajoneuvoina. Tässä yhteydessä ehdotetaan, että kaikki uusiutuvia energialähteitä koskevassa direktiivissä luetellut polttoaineet katetaan yhtäläisesti. Toinen valtuuskuntien ryhmä suhtautuu sitä vastoin erittäin varauksellisesti tähän ja on sitä mieltä, että joustavuus ei johda uusiin päästövähennyksiin, ohjaa tarjontaa pois sellaisilta aloilta (ilmailu ja meriliikenne), jotka tarvitsevat näitä polttoaineita hiilestä irtautumisen vaihtoehtojen puuttuessa, ja vesittää viestiä sähköistämisen tarpeesta. Ne vastustavat sitä, että yksinomaan hiilineutraaleja/uusiutuvia polttoaineita käyttäviä ajoneuvoja pidettäisiin päästöttöminä ajoneuvoina.

Vähähiilistä terästä koskevien hyvitysten osalta ajatusta EU:ssa valmistetun vähähiilisen teräksen edelläkävijämarkkinoista ja niiden tavoittelusta kannatetaan melko laajasti tai siihen ainakin suhtaudutaan avoimesti. Jotkut haluavat soveltaa hyvityksiä ennen vuotta 2035 ja jotkut haluaisivat laajentaa hyvitysten soveltamisalaa erityisesti alumiiniin. Yleisesti ottaen valtuuskunnilla on kuitenkin epäilyksiä menetelmistä ja parametreista, joilla määritellään vähähiilinen teräs ja jotka vahvistetaan ekologista suunnittelua koskevan asetuksen nojalla annettavassa delegoidussa säädöksessä.

Käsitteestä ”valmistettu EU:ssa” on lisätietoa jäljempänä.

18. Muutamat valtuuskunnat suhtautuvat varauksellisesti siihen, että yhteenliittymät rajoitettaisiin koskemaan sidossuhteessa olevia valmistajia, ja katsovat, että se johtaa kilpailun vääristymiseen.

19. Valmistettu EU:ssa -käsite ja yhtymäkohdat teollisuuden vauhdittamishdotukseen

Koska teollisuuden vauhdittamissäädöstä koskevan ehdotuksen käsittely on vielä alkuvaiheessa, useimmilla valtuuskunnilla on tähän mennessä ollut tarkasteluvarauksia ja kysymyksiä, jotka koskevat sanamuotoa ”valmistettu EU:ssa” ja, kuten edellä mainittiin, vähähiilistä terästä.

Jotkin valtuuskunnat ovat ilmaisseet täyden tai ainakin osittaisen tukensa ”valmistettu EU:ssa” -käsitteelle. Muutamille valtuuskunnille se on keskeinen osa hiilidioksidinormeja koskevaa ehdotusta sen kannalta, että voidaan kannustaa jatkamaan investointeja EU:hun sijoittautuneeseen tuotantoon ja vähentää riippuvuutta tuonnista. Toiset ovat ilmaisseet epäilevänsä ”valmistettu EU:ssa” -käsitettä kyseenalaistaen sen yhteensopivuuden kansainvälisten velvoitteiden kanssa ja sen vaikuttavuuden arvoketjujen säilyttämisessä valmistajien näkökulmasta.

20. Uudelleentarkastelu

Useat valtuuskunnat pitävät vuodeksi 2035 suunniteltua asetuksen uudelleentarkastelua liian myöhäisenä, ja jotkin valtuuskunnat katsovat, että uudelleentarkastelun sisältöä olisi täsmennettävä edelleen. Toiset taas eivät näe tarvetta aikaistaa uudelleentarkastelua.

21. Ladattavien hybridiajoneuvojen käyttötekijä

Joukko valtuuskuntia on kehottanut hyllyttämään ladattavien hybridiajoneuvojen ns. käyttötekijän, vaikka se ei sisällykään hiilidioksidipäästönormeja koskevaan ehdotukseen, kun taas toinen joukko vastustaa tätä. Käyttötekijää käytetään näiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen laskemiseen. Se määritetään sähkökäyttöisessä tilassa ajamisen ja polttomoottoritilassa ajamisen välisen arvioidun suhteen perusteella. Käyttötekijän päivitys on hyväksytty sekundaarilainsäädännöllä, ja sitä sovelletaan 29. marraskuuta 2026 alkaen. Tarkoituksena on varmistaa, että hiilidioksidipäästöt kuvastavat paremmin näiden ajoneuvojen todellisia päästöjä.

III. LOPUKSI

Pysyvien edustajien komiteaa pyydetään panemaan merkille tämä tilanneselvitys ja toimittamaan se neuvostolle (ympäristö) sen 25. kesäkuuta 2026 pidettävää istuntoa varten.