



Bryssel, 3. maaliskuuta 2026
(OR. en)

15614/1/25
REV 1 ADD 1

Toimielinten välinen asia:
2023/0266(COD)

TRANS 558
CLIMA 544
CODEC 1853
PARLNAT

NEUVOSTON PERUSTELUT

Asia: Neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistama kanta EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEN antamiseksi kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennasta

- Neuvoston perustelut
- Hyväksytty neuvostossa 26. helmikuuta 2026

I JOHDANTO

1. Komissio toimitti 14. heinäkuuta 2023 edellä mainitun ehdotuksen (CountEmissionsEU-ehdotus) Euroopan parlamentille ja neuvostolle osana tavaraliikenteen viherryttämispakettia.
2. Neuvosto hyväksyi yleisnäkemyksensä yhteisymmärryksessä 4. joulukuuta 2023.
3. Euroopan parlamentti vahvisti ensimmäisen käsittelyn kantansa 10. huhtikuuta 2024 äänin 349 puolesta, 243 vastaan ja 12 tyhjää. Asiasta vastaavat yhdessä TRAN-valiokunta (esittelijä Norbert Lins (DE, EPP) ja ENVI-valiokunta (esittelijä Antonio Decaro (IT, S&D)).
4. Ensimmäinen kolmikantakokous asiasta pidettiin 2. heinäkuuta 2025 Tanskan puheenjohtajakaudella, ja siinä annettiin laajat valtuudet aloittaa neuvottelut teknisellä tasolla. Sen jälkeen on pidetty yhdeksän toimielinten välistä teknistä kokousta.
5. Toinen ja viimeinen kolmikantakokous pidettiin 5. marraskuuta 2025.
6. Pysyvien edustajien komitea tarkasteli 26. marraskuuta 2025 lopullista kompromissitekstiä, jotta asiasta päästäisiin yhteisymmärrykseen, ja vahvisti sen.
7. TRAN- ja ENVI-valiokuntien puheenjohtajat lähettivät 4. joulukuuta 2025 pysyvien edustajien komitean puheenjohtajalle kirjeen, jossa vahvistettiin, että jos neuvosto hyväksyy sovitun tekstin ensimmäisessä käsittelyssä lingvistijuristien viimeisteltyä sen, parlamentti hyväksyy neuvoston kannan toisessa käsittelyssään.

II TAVOITE

8. CountEmissionsEU-ehdotuksessa pyritään vahvistamaan yhteiset säännöt unionin alueelta alkavien tai sinne päättyvien kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa varten. Se perustuu äskettäin hyväksytyyn ISO-standardiin¹. Ehdotuksella pyritään myös kannustamaan asiakkaita muuttamaan käyttäytymistään kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi ottamalla käyttöön vertailukelpoisia ja luotettavia tietoja kasvihuonekaasupäästöistä.
9. Ehdotuksella pyritään yksinkertaistamaan liikenteenharjoittajien kasvihuonekaasupäästöjen laskentaprosessia ja rajoittamaan samalla hallinnollista taakkaa. On tärkeää huomata, että asetuksessa määritellyn yhteisen kehyksen käyttö on pakollista vain yhteisöille, jotka päättävät (tai joilla on muusta syystä velvollisuus) laskea ja julkistaa kasvihuonekaasupäästöjä koskevat tiedot eritellysti.

III NEUVOSTON ENSIMMÄISEN KÄSITTELYN KANNAN ANALYSOINTI

Asian käsittely

10. Parlamentti ja neuvosto kävivät neuvotteluja komission ehdotuksen pohjalta päästäkseen sopimukseen toisen käsittelyn varhaisessa vaiheessa neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan pohjalta. Neuvoston kantaa koskevassa ehdotuksessa on otettu täysin huomioon näiden kahden lainsäätäjän välillä aikaan saatu kompromissi.

Yhteenveto keskeisistä kysymyksistä

11. Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta sisältää seuraavat keskeiset seikat, joista lainsäätäjät pääsivät yhteisymmärrykseen:
12. Primääridatan käyttö on etusijalla, mutta sitä ei edellytetä kaikilta kuljetusalalla toimivilta ja solmukohdista vastaavilta tahoilta eikä se kohdistu ainoastaan pieniin ja keskisuuriin yrityksiin (pk-yritykset). Jäsenvaltiot voivat kuitenkin päättää vaatia primääridatan käyttöä alueellaan toteutettavissa toimituksissa.

¹ EN ISO 14083:2023 -standardi.

13. Primääridatan käytön asettaminen etusijalle on hyväksytty useissa säännöksissä:
 - jäsenvaltiot voivat kehittää kannustinkehyksiä, ja komissio arvioi asetuksen uudelleentarkastelun yhteydessä, miten niiden käyttöä voidaan edelleen kannustaa,
 - kuljetusalalla toimivat ja solmukohdista vastaavat tahot voivat ilmoittaa, ovatko ne käyttäneet ainoastaan primääridataa,
 - primääridatan uudelleenkäyttö ennakkolaskelmia varten on sallittu ja sitä on helpotettu,
 - kolmansien osapuolten tietokantojen teknisten laaduntarkastusten laajuutta on selvennetty johdanto-osan kappaleessa.
14. Johdanto-osan kappaleessa muistutetaan, että komissio on sitoutunut varmistamaan tämän asetuksen täyden saatavuuden. Lisäksi sovittiin, että komissio raportoi tältä osin toteutetuista toimista asetuksen uudelleentarkastelun yhteydessä.
15. Primääridatan käyttöä pk-yrityksissä ajoneuvon sisäisiin tietoihin pääsyn kautta olisi harkittava ainoastaan ajoneuvodatan saatavuuteen liittyvissä mahdollisissa tulevilla lainsäädäntöehdotuksissa.
16. Komissio arvioi asetuksen uudelleentarkastelun yhteydessä mahdollisuutta laajentaa kasvihuonekaasujen laskenta koskemaan ajoneuvojen tuotantoa, huoltoa ja käytöstäpoistoa.
17. Komissio raportoi Kansainvälisen standardisoimisjärjestön edistymisestä elinkaaren aikaisiin päästöihin perustuvan maailmanlaajuisesti hyväksyttävän standardin kehittämisessä.
18. Komissio kehittää täytäntöönpanosäädöksellä yksinkertaistetun laskentavälineen, joka on suunniteltu erityisesti pk-yrityksiä varten.
19. Primääridatan, joka on jo todennettu muiden merenkulku- ja ilmailualaa koskevien unionin säädösten nojalla, olisi katsottava täyttävän asetuksessa säädetyt syöttödataa koskevat vaatimukset ilman muita todentamisprosesseja tätä tarkoitusta varten.
20. Muiden unionin säädösten mukaisesti todennettu tuotosdata, joka täyttää asetuksessa säädetyt vaatimukset, olisi katsottava todennetuksi tämän asetuksen nojalla ilman muita todentamisprosesseja tätä tarkoitusta varten.

21. Meriliikenteen päästöjen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän, FuelEU Maritime -aloitteen tai ilmailua koskevan päästökauppajärjestelmän mukaisesti akkreditoitujen vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokset olisi automaattisesti katsottava akkreditoituiksi toteuttamaan tämän asetuksen nojalla todentamistehtäviä niiden alakohtaisen asiantuntemuksen piiriin kuuluvan datan osalta.
22. Kasvihuonekaasuintensiteetin ja -päästökertoimien arvoja koskevien unionin tietokantojen, jäljempänä 'unionin tietokannat', olisi oltava saatavilla kaikilla EU:n virallisilla kielillä.
23. Unionin tietokannat olisi perustettava jäsenvaltioiden vapaaehtoisesti toimittamien tietojen pohjalta, ja merenkulkualan osalta intensiteetti-arvojen tulisi olla johdettu nykyisistä alakohtaisista tietokannoista.
24. Komission olisi pyrittävä sisällyttämään unionin tietokantoihin arvoja, joissa on otettu huomioon eri jäsenvaltioiden erityispiirteet ja kansainvälisesti sovitut arvot unionin edun mukaisesti.
25. Komission olisi unionin tietokantoja kehittäessään sovellettava sijaintipohjaista lähestymistapaa ja jätettävä samalla tarvittaessa tilaa sähkön käyttöä koskevalle markkinalähtöiselle lähestymistavalle, joka on riittävän kehittynyt ja yhdenmukainen EN ISO 14083 -standardin kanssa.
26. Komission olisi arvioitava intensiteetti-arvojen päivittämistarvetta vähintään kerran vuodessa. Unionin tietokantojen päivittämisen jälkeen komission olisi asetettava päivitykset saataville ilman aiheetonta viivytystä. Eri tahoille asetettua vaatimusta käyttää päivitettyjä arvoja sovelletaan tuotosdatan laskemiseen vasta 18 kuukauden kuluttua siitä, kun päivitykset on asetettu julkisesti saataville.
27. Asetuksen soveltamisalaan kuuluvia tahoja on selvennetty laajentamatta asetuksen soveltamisalaa komission ehdotukseen verrattuna.
28. Komissio raportoi asetuksen uudelleentarkastelun yhteydessä siitä, miten datan välittäjät julkistavat tuotosdataa tämän asetuksen mukaisesti, ja kyseisen julkistamisen mahdollisista vaikutuksista yritysten, julkisten elinten ja muiden asiakkaiden tekemiin valintoihin.
29. Asetusta sovelletaan 54 kuukauden kuluttua sen voimaantulosta, ja komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen neljän vuoden kuluttua asetuksen soveltamisesta.

IV PÄÄTELMÄ

30. Neuvoston kannassa tuetaan komission ehdotuksen tavoitetta ja otetaan täysin huomioon neuvoston ja Euroopan parlamentin välisissä epävirallisissa neuvotteluissa komission tuella saavutettu kompromissi.
 31. Kun asetus kuljetuspalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskennasta on hyväksytty, se edistää merkittävästi liikennealaa.
-