EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 27.6.2025
COM(2025) 348 final

2025/0188 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

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

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Kilpailukykykompassi[1] ohjaa komission talouspolitiikkaa nykyisellä toimikaudella. Se perustuu Eurooppa-neuvoston Budapestin julistukseen[2] ja Euroopan liike-elämän ja ammattiliittojen edustajien Antwerpenin julistukseen[3]. Kilpailukykykompassissa määritellään *vähähiilistämiseen ja kilpailukykyyn tähtäävä yhteinen etenemissuunnitelma* yhdeksi kolmesta välttämättömästä muutoksesta kilpailukyvyn parantamiseksi.

Tämä vaatimus on esitetty puhtaan teollisen kehityksen ohjelmassa[4]. Sen tavoitteena on vahvistaa EU:n kilpailukykyä ja mahdollistaa samalla pysyminen aikataulussa ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi. Painopisteenä on yritysten tukeminen ja oikeiden olosuhteiden luominen tämän tavoitteen saavuttamiseksi. Ohjelmalla pyritään myös parantamaan EU:n taloudellista turvallisuutta ja energiaturvallisuutta vähentämällä EU:n riippuvuutta fossiilisten polttoaineiden tuonnista ja lisäämällä vähähiilisellä tuotannolla tuotetun energian osuutta EU:ssa.

Kilpailukykykompassissa ja puhtaan teollisen kehityksen ohjelmassa kiinnitetään erityistä huomiota autoteollisuuteen. Ala on muuttumassa perusteellisesti teknologisten muutosten, kuten digitalisaation ja vähähiilistämisen, vuoksi. Tästä syystä komissio on hyväksynyt Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelman[5].

Näissä kolmessa strategiassa vähähiilistäminen nähdään voimakkaana kasvun veturina, ja niissä esitetään konkreettisia toimenpiteitä, joilla EU:n teollisuudelle voidaan tarjota paremmat taloudelliset kannustimet puhtaaseen tuotantoon. Toimintasuunnitelma sisältää erityisiä kannustimia päästöttömien ajoneuvojen, myös raskaiden hyötyajoneuvojen, käyttöönoton edistämiseksi.

Vuonna 2022 raskaan tieliikenteen ala aiheutti 27,5 prosenttia tieliikenteen hiilidioksidipäästöistä[6], vaikka sen osuus ajoneuvokannasta oli vain 2,4 prosenttia[7]. Raskaan tieliikenteen hiilidioksidipäästöt muodostivat yli 6,9 prosenttia EU:n kaikista päästöistä ja olivat 20 prosenttia suuremmat kuin vuonna 1995.

Maanteiden tavaraliikenne on ala, jolla päästöjä on vaikea vähentää. Sen päästöjen vähentämisestä aiheutuvat kustannukset ovat korkeammat kuin muilla talouden aloilla. Maanteiden tavaraliikennepalvelujen markkinat ovat lisäksi erittäin kilpaillut, ja niille on

---

1 COM(2025) 30 final.
2 https://www.consilium.europa.eu/fi/press/press-releases/2024/11/08/the-budapest-declaration/.
3 https://antwerp-declaration.eu/.
4 COM(2025) 85 final.
5 COM(2025) 95 final.
6 Raskaan tieliikenteen hiilidioksidipäästöt kasvoivat 20 prosenttia vuosina 1995–2022, ja liikenteen määrä kasvoi samalla ajanjaksolla 70 prosenttia. Hiilidioksidipäästöjen suhteellinen väheneminen johtui tehokkaammista ajoneuvoista, mutta liikenteen määrän lisääntymisen takia parannus ei tuonut hiilidioksidipäästöjen absoluuttista laskua. Vertailun vuoksi voidaan todeta, että autojen hiilidioksidipäästöt kasvoivat 9 prosenttia ja liikenteen määrä 24 prosenttia samalla ajanjaksolla. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en.
7 https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

ominaista alhaiset voittomarginaalit, jotka rajoittavat investointeja kalliisiin päästövähennysteknologioihin, kuten päästöttömiin ajoneuvoihin.

Raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien innovaatiot ovat viime vuosina johtaneet päästöttömien mallien käyttöönottoon kaikkia käyttötapauksia varten, myös kaukoliikennettä[8]. Niiden käyttöönotto on lisääntynyt huomattavasti vuodesta 2019 lähtien[9]. Vuonna 2024 kaikista uusista raskaista hyötyajoneuvoista 3,9 prosenttia oli päästöttömiä ajoneuvoja[10], mukaan lukien 1,2 prosenttia uusista yli 12 tonnia painavista raskaista tavaraliikenteen ajoneuvoista. Päästöttömien ajoneuvojen osuus raskaiden hyötyajoneuvojen kalustosta on kuitenkin edelleen erittäin pieni[11].

Raskaiden hyötyajoneuvojen vuoden 2025 hiilidioksidipäästöjen vähennystavoite, joka on 15 prosenttia vuoden 2019 arvoihin verrattuna[12], voidaan saavuttaa parantamalla perinteisten ajoneuvojen tehokkuutta, mutta päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa on lisättävä nopeasti myöhempien tavoitteiden saavuttamiseksi[13]. Päästöttömän ajoneuvon hankintaan tehtävät alkuinvestoinnit ovat kuitenkin noin 2,5 kertaa suuremmat kuin vastaavien perinteisten ajoneuvojen kustannukset[14], ja ne ovat edelleen yksi niiden laajemman käyttöönoton suurimmista esteistä.

Toisin kuin henkilöautojen markkinat, raskaiden hyötyajoneuvojen markkinat ovat yritysten väliset markkinat. Investointivalintoja ohjaavat ajoneuvon koko käyttöiänaikaiset kustannukset. Niitä kutsutaan omistamisen kokonaiskustannuksiksi[15]. Raskaiden hyötyajoneuvojen markkinat ovat hintaherkät. Uuteen ajoneuvoon investoivien toimijoiden ostopäätös riippuu siis todennäköisesti ajoneuvon omistamisen kokonaiskustannuksista. Toisin sanoen toimijoiden on liiketoiminnallisesti kannattavaa investoida päästöttömään

---

8 Ks. komission tiedonanto Euroopan parlamentille ja neuvostolle raskaiden hyötyajoneuvojen teknologia- ja markkinavalmiudesta (COM(2025) 260). Ks. myös luettelo olemassa olevista päästöttömistä malleista tämän verkkosivun alaosassa olevassa asiakirjassa: https://www.acea.auto/news/truck-and-bus-manufacturers-contribution-to-climate-neutral-road-transport/.

9 Vuoteen 2019 verrattuna vuonna 2024 myytiin 40 kertaa enemmän päästöttömiä raskaita tavaraliikenteen ajoneuvoja, joiden paino oli yli 12 tonnia, 6,5 kertaa enemmän raskaita tavaraliikenteen ajoneuvoja, joiden paino oli alle 12 tonnia mutta yli 3,5 tonnia, ja 4 kertaa enemmän päästöttömiä linja-autoja. Päästöttömien ajoneuvojen myyntiluvut vuonna 2024 olivat seuraavat: 3 400 yli 12 tonnia painavaa raskasta tavaraliikenteen ajoneuvoa (noin 1,2 % uusista rekisteröinneistä), 4 800 alle 12 tonnia mutta yli 3,5 tonnia painavaa raskasta tavaraliikenteen ajoneuvoa (10 %) ja 6 000 linja-autoa (17 %). https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

10 https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

11 Akkukäyttöisten raskaiden tavaraliikenteen sähköajoneuvojen (eli yli 3,5 tonnia painavien ajoneuvojen) osuus EU:n ajoneuvokannasta oli 0,1 prosenttia vuonna 2023 (osuus oli suurin Tanskassa, 1 %). Akkukäyttöisten sähkölinja-autojen osuus ajoneuvokannasta oli 2,5 prosenttia (osuus oli suurin Alankomaissa, 17,7 %). https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

12 Raskaan tieliikenteen päästövähennystavoitteet on vahvistettu hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille 20 päivänä kesäkuuta 2019 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/1242. Ks. jäljempänä oleva kohta ”Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa”.

13 Valmistajat ilmoittivat, että noin joka kolmannen uuden raskaan hyötyajoneuvon voidaan odottaa olevan päästötön ajoneuvo vuonna 2030. Ks. COM(2025) 260 ja sitä koskeva taustatutkimus: “Market readiness analysis – Expected uptake of alternative fuel heavy-duty vehicles until 2030 and their corresponding infrastructure needs”, https://op.europa.eu/fi/publication-detail/-/publication/8a598b35-40f3-11f0-b9f2-01aa75ed71a1/.

14 Eri tekniikoilla toimivien kuorma-autojen vähittäishintoja on vertailtu seuraavan tutkimuksen lisäyksessä C: https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/.

15 Ajoneuvon omistamisen kokonaiskustannukset ovat alkuvaiheen hankintakustannusten ja ajoneuvon käyttöiän aikana aiheutuvien kustannusten (polttoaine, huolto, verot, tiemaksut ja vakuutus) summa.

ajoneuvoon, kun sen kustannukset ovat alhaisemmat kuin fossiilisia polttoaineita käyttävän perinteisen ajoneuvon kustannukset.

Erisuuruiset tiemaksut voivat vähentää käyttökustannuksia ja siten myös päästöttömien ajoneuvojen omistamisen kokonaiskustannuksia. Näin ne voivat auttaa tekemään näihin ajoneuvoihin investoimisesta kannattavampaa.

Direktiivillä (EU) 2022/362[16] mahdollistettiin hiilidioksidipäästöihin perustuvat tiemaksut[17]. Direktiivillä (EU) 2022/362 muutettiin direktiiviä 1999/62/EY[18] muun muassa siten, että siinä säädetään infrastruktuuri- ja käyttäjämaksujen porrastamisesta (puhtaampien ajoneuvojen käyttöönoton edistäminen) ja/tai hiilidioksidipäästöjen ulkoisten kustannusten sisällyttämisestä hintoihin (rankaisu saastuttavammista ajoneuvoista). Molemmilla toimenpiteillä kavennetaan perinteisten ajoneuvojen ja päästöttömien ajoneuvojen omistamisen kokonaiskustannusten välistä eroa.

Tiemaksuja porrastettaessa päästöttömien ajoneuvojen infrastruktuuri- ja käyttäjämaksuja alennetaan 50–75 prosenttia[19]. Ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu lisää liikenneperäisten hiilidioksidipäästöjen ulkoiset kustannukset infrastruktuurimaksuun. Direktiivissä säädetään tämän maksun viitearvoista, jotka perustuvat hiilidioksidin hintaan, joka on 100 euroa hiilidioksidipäästötonnia kohti[20].

Direktiivillä vahvistetaan edelleen näitä kahta mekanismia antamalla jäsenvaltioille mahdollisuus asettaa merkittävästi alennettuja infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuja tai jopa myöntää täysi vapautus niistä päästöttömille ajoneuvoille 31. joulukuuta 2025 saakka[21]. Siinä annetaan myös jäsenvaltioille mahdollisuus soveltaa liikenneperäisiin hiilidioksidipäästöihin korkeampia ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja. Maksut voivat olla enintään kaksi kertaa direktiivissä esitettyjen arvojen suuruisia[22].

Jos jäsenvaltio hyödyntää näitä säännöksiä kaikilta osin kannustaakseen toimijoita investoimaan päästöttömään moottoriajoneuvoon, jonka paino voi olla enintään 40 tonnia, toimijan rahallisen säästön arvioidaan olevan ensimmäisenä toimintavuonna jopa 45 000

---

16 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 (EUVL L 69, 4.3.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj).

17 Termi ’tiemaksut’ kattaa tietullit ja käyttäjämaksut. Tietulleja kutsutaan myös etäisyysperusteisiksi maksuiksi ja käyttäjämaksuja aikaperusteisiksi maksuiksi tai vinjeteiksi. Direktiivin 1999/62/EY 2 artiklan 1 kohdan 7 alakohdan määritelmän mukaan tietulliin sisältyy yksi tai useampi seuraavista maksuista: infrastruktuurimaksu, ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu ja ruuhkamaksu. Käyttäjämaksut määritellään saman direktiivin 2 artiklan 1 kohdan 16 alakohdassa tietyksi määräksi, jonka maksaminen oikeuttaa ajoneuvon käyttämään tiettyä tieinfrastruktuuria tietyn ajan.

18 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/62/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1999, verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä (EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

19 Direktiivin 1999/62/EY 7 g a artiklan 3 kohdan d alakohta.

20 Direktiivin 1999/62/EY 7 c artiklan 1 kohta ja liite III c. Kuten direktiiviä (EU) 2022/362 (COM(2017) 275 final) koskeneen ehdotuksen perusteluissa selitetään, direktiivin liitteissä esitetyt arvot perustuvat liikenteen ulkoisia kustannuksia koskevaan käsikirjaan. Liitteen III c arvot lasketaan kyseisen seuraavassa osoitteessa saatavilla olevan tutkimuksen taulukossa 24 esitettyjen lukujen perusteella: https://op.europa.eu/fi/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1.

21 Direktiivin 1999/62/EY 7 g a artiklan 1 kohdan viides alakohta.

22 Direktiivin 1999/62/EY 7 c b artiklan 1 kohta.

euroa[23]. Pienempien ajoneuvojen osalta säästöt ovat pienemmät. Joissakin käyttötapauksissa direktiivi auttaa tasaamaan kustannukset päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen ja perinteisten ajoneuvojen välillä[24].

Nämä säännökset oli määrä saattaa osaksi kansallista lainsäädäntöä 25. maaliskuuta 2024 mennessä. Mahdollisuus soveltaa merkittävästi alennettuja infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuja päästöttömiin ajoneuvoihin tai vapauttaa ne näistä maksuista päättyy 31. joulukuuta 2025. Tämä ajanjakso on liian lyhyt, jotta se kannustaisi riittävästi uusien päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen hankintaan.

Sen vuoksi komissio ehdottaa, että poikkeuksen soveltamista jatketaan. Jotta eurooppalaisia valmistajia voitaisiin tukea niiden tavoitteessa vähentää uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä 43 prosenttia vuoden 2030 raportointikaudella (kuten asetuksessa (EU) 2019/1242 säädetään), komissio ehdottaa, että poikkeusta jatkettaisiin vuoden 2030 raportointikauden loppuun, eli 30. kesäkuuta 2031 asti. Tällä muutoksella varmistettaisiin johdonmukainen lainsäädäntökehys.

Nykyisen poikkeuksen voimassaolon on määrä päättyä 31. joulukuuta 2025, ja kansallisten viranomaisten olisi saatettava nykyisen direktiiviehdotuksen säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöä. Komissio kehottaa siksi Euroopan parlamenttia ja neuvostoa harkitsemaan tämän ehdotuksen hyväksymisen nopeuttamista.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Tällä ehdotuksella jatkettaisiin olemassa olevan ja hiljattain käyttöön otetun säännöksen voimassaoloa. Säännös on siten yhdenmukainen nykyisen tiemaksuja koskevan poliittisen kehyksen kanssa. Kun tämä säännös pantiin täytäntöön, se lisäsi päästöttömien ajoneuvojen käytön kannattavuutta. Infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuista vapauttaminen täydentää ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen soveltamista, koska molemmat toimenpiteet kaventavat päästöttömien ja perinteisten ajoneuvojen käyttökustannusten välistä eroa ja näin myös niiden omistamisen kokonaiskustannusten välistä eroa. Molemmat toimenpiteet ovat näin ollen tärkeitä, jotta voidaan kannustaa tekemään investointeja päästöttömiin ajoneuvoihin.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Tällä ehdotuksella jatketaan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen kysyntäpuolen toimenpiteen soveltamista niiden käyttöönoton vauhdittamiseksi. Siten sillä täydennetään raskaita hyötyajoneuvoja koskevan **asetuksen**[25] hiilidioksidipäästönormeja. Asetuksessa säädetään uusien raskaiden hyötyajoneuvojen markkinoiden tarjontapuolesta ja asetetaan valmistajille 43 prosentin hiilidioksidipäästövähennystavoite, joka on määrä saavuttaa vuoteen 2030 mennessä (ja sen jälkeen korkeammat tavoitteet vuoteen 2040 asti). Valmistajat voivat saavuttaa tavoitteet i) parantamalla perinteisten ajoneuvojen tehokkuutta ja/tai ii) lisäämällä

[23] https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202403_TE_Eurovignette_briefing_update.pdf.

[24] https://www.iru.org/resources/iru-library/alternative-vs-traditional-truck-powertrains-eu-total-cost-ownership-2024 ja https://www.youtube.com/watch?v=ktaEN7do6pA.

[25] 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 (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

markkinoille saattamiensa päästöttömien ajoneuvojen määrää. Tällä ehdotuksella autetaan valmistajia lisäämään päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa.

Hiilidioksidipäästöjen kustannusten sisällyttäminen hintoihin kaventaa puhtaampien ja saastuttavampien ajoneuvojen omistamisen kokonaiskustannusten välistä kuilua nostamalla perinteisten ajoneuvojen käyttökustannuksia. Direktiivillä 1999/62/EY hiilidioksidipäästöjen kustannukset sisällytetään hintoihin ottamalla käyttöön ulkoisiin kustannuksiin perustuva maksu. Vuodesta 2027 alkaen tieliikenteen päästöt kuuluvat myös **direktiivin 2003/87/EY**[26] päästökauppajärjestelmän (ETS2) piiriin. Komissio laatii näiden kahden toimenpiteen välisestä johdonmukaisuudesta kertomuksen, joka esitetään vuoteen 2027 mennessä direktiivin 1999/62/EY 7 c b artiklan 4 kohdan ja 7 g a artiklan 8 kohdan mukaisesti. Kertomuksessa tarkastellaan myös **energiaverotuksen** vaikutusta hiilen hinnoitteluun **neuvoston direktiivin 2003/96/EY**[27] mukaisesti.

Latausinfrastruktuuri on päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen nopeamman käyttöönoton mahdollistava edellytys. Hiljattain tarkistetussa **TEN-T-asetuksessa**[28] ja **vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevassa asetuksessa**[29] asetetaan lataus- ja vetytankkausasemien käyttöönottoa koskevat tavoitteet, mukaan lukien raskaan liikenteen erityistavoitteet. Lisäksi EU:n autoteollisuuden toimintasuunnitelmassa todettiin, että komissio työskentelee **eurooppalaisten puhtaiden liikennekäytävien** parissa nopeuttaakseen raskaiden hyötyajoneuvojen latauskeskusten käyttöönottoa. Siinä todettiin myös, että tulevassa **kestävän liikenteen investointiohjelmassa** tehdään lisäehdotuksia.

Hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi on olennaisen tärkeää siirtyä fossiilisista polttoaineista uusiutuviin energialähteisiin. Uusiutuvasta energiasta tuli EU:n merkittävin sähkönlähde vuonna 2023[30]. Sähköverkkoinfrastruktuurin laajentaminen on kuitenkin yhtä tärkeää tämän siirtymän tukemiseksi. Verkkoliitännät ovat raskaan liikenteen latausinfrastruktuurin käyttöönoton kannalta ratkaisevan tärkeitä. Useita toimia on jo suunniteltu **sähköverkkoja koskevassa EU:n toimintasuunnitelmassa**[31], ja niitä täydennetään myös **verkkopaketilla** ja **sähköistämistä koskevalla toimintasuunnitelmalla**. Komissio antaa jäsenvaltioille **ohjeita** ja **suosituksia** latauspisteiden verkkoliitäntöjen odotusajan lyhentämisestä ja niiden ensisijaisuudesta ja suosittaa, että jäsenvaltiot pitävät lupamenettelyissä latausasemia ja niiden verkkoon liittämistä erittäin tärkeän yleisen edun mukaisina hankkeina.

---

[26] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87).

[27] Neuvoston direktiivi 2003/96/EY, annettu 27 päivänä lokakuuta 2003, energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta (EUVL L 283, 31.10.2003, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96).

[28] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1679, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2024, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

[29] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1804, annettu 13 päivänä syyskuuta 2023, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (EUVL L 234, 22.9.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).

[30] Vuonna 2023 sähköntuotannosta 44,7 % tuli uusiutuvista energialähteistä ja 32,5 % fossiilisista polttoaineista, https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240627-1.

[31] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Verkot, puuttuva lenkki – sähköverkkoja koskeva EU:n toimintasuunnitelma, COM(2023) 757 final. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=COM%3A2023%3A757%3AFIN&qid=1701167355682.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Direktiivin 1999/62/EY oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 91 ja 113 artikla. Tämä ehdotus koskee tiemaksujen määräämistä ajoneuvoille, ja tähän alaan sovelletaan SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohtaa. Tämän ehdotuksen oikeusperustana on näin ollen SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohta.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

EU jakaa jäsenvaltioiden kanssa toimivallan säännellä liikennealaa SEUT-sopimuksen 4 artiklan 2 kohdan g alakohdan nojalla, mutta vain EU voi mukauttaa voimassa olevia EU:n sääntöjä. Direktiivissä 1999/62/EY määritellään tapaukset, joissa tietulleista ja käyttäjämaksuista voidaan myöntää alennuksia tai vapautuksia. Kansallisilla viranomaisilla on harkintavalta päättää, miten ne käyttävät näitä mahdollisuuksia. Päästöttömien ajoneuvojen infrastruktuuri- tai käyttäjämaksujen merkittävää alentamista tai maksuista vapauttamista voidaan jatkaa vuoden 2025 lopun jälkeen vain, jos direktiiviä muutetaan. Kansalliset viranomaiset päättävät itse, käyttävätkö ne tätä mahdollisuutta vai eivät.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotetuissa toimenpiteissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevien EU:n tavoitteiden saavuttamiseksi, ja niissä varmistetaan oikeudenmukaisuus ja ympäristötavoitteiden tinkimättömyys.

- **Toimintatavan valinta**

Muutettava säädös on direktiivi, joten muutossäädöksen olisi oltava samanmuotoinen.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Koska uusien sääntöjen täytäntöönpanosta (25. maaliskuuta 2024) on kulunut vain vähän aikaa, direktiivin (EU) 2022/362 täysimittaista jälkiarviointia varten ei ole riittävästi tietoja. Lisäksi tällä ehdotuksella vain jatketaan jo olemassa olevan säännöksen voimassaoloa.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Tätä ehdotusta valmistellessaan komissio järjesti kohdennettuja kuulemisia tiettyjen sidosryhmien, kuten liikenteenharjoittajien ja ajoneuvonvalmistajien järjestöjen, kansalaisyhteiskunnan ja kansallisten viranomaisten, kanssa.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Komissio on käyttänyt julkisesti saatavilla olevia tietoja arvioidessaan sekä päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton nykyistä tasoa että infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuista vapauttamisen tehokkuutta. Kaikki komission käyttämät lähteet ovat saatavilla edellä 1 jakson alaviitteissä.

- **Vaikutustenarviointi**

Komissio teki vaikutustenarvioinnin ehdotuksesta, joka johti direktiivin (EU) 2022/362 hyväksymiseen[32]. Tällä ehdotuksella muutetaan vain valinnaisen säännöksen päättymispäivää. Tämän vuoksi uutta vaikutustenarviointia ei ole tarpeen tehdä.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Tämä ehdotus koskee ainoastaan päivämäärän muuttamista, eikä sillä näin ollen ole vaikutusta EU:n lainsäädännön yksinkertaistamiseen.

- **Perusoikeudet**

Tässä ehdotuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja otetaan huomioon erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustetut periaatteet.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuja koskevan vapautuksen käytön jatkaminen ei vaikuta EU:n talousarvioon.

Direktiivin säännöksillä olisi erilaisia vaikutuksia kansallisiin talousarvioihin riippuen jäsenvaltioiden täytäntöönpanostrategioista. Tiemaksuja koskevien alennusten tai vapautusten myöntäminen puhtaammille ajoneuvoille voi vähentää tuloja ja siten vaikuttaa kielteisesti kansallisiin talousarvioihin, ellei muiden ajoneuvojen keskimääräisiä maksuja koroteta[33]. Ulkoisiin kustannuksiin perustuvat maksut puolestaan tuottavat tuloja ja vaikuttavat myönteisesti kansallisiin talousarvioihin. Direktiivi tarjoaa jäsenvaltioille kolme vaihtoehtoa täytäntöönpanoon:

tiemaksujen alentamisen tai niistä vapauttamisen puhtaampiin ajoneuvoihin investoimisen kannustamiseksi;
ulkoisiin kustannuksiin perustuvat maksut, jotta nämä ulkoiset kustannukset otetaan huomioon yksityisen sektorin investointipäätöksissä;

molemmat välineet samanaikaisesti, jotta voidaan kaventaa mahdollisimman tehokkaasti perinteisten ajoneuvojen ja päästöttömien ajoneuvojen omistamisen kokonaiskustannusten välistä kuilua.

Lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä (tämän ehdotuksen ajallinen soveltamisala) tiemaksujen alentamisen kansallisiin talousarvioihin mahdollisesti aiheuttaman kielteisen vaikutuksen voidaan odottaa olevan pienempi kuin ulkoisiin kustannuksiin perustuvien maksujen myönteinen vaikutus. Syynä tähän on se, että päästöttömät ajoneuvot muodostavat edelleen

[32] Vaikutustenarviointi, joka liittyy ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta ja ehdotukseen neuvoston direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta tiettyjen ajoneuvoveroa koskevien säännösten osalta (SWD(2017) 180), on saatavilla osoitteessa https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/ALL/?uri=SWD:2017:180:FIN.

[33] Direktiivin 7 g a artiklan 4 kohdassa edellytetään, että kyseiseen artiklaan perustuvien tietullien porrastusten tarkoituksena ei saa olla lisätulojen tuottaminen. Tämä tarkoittaa, että jäsenvaltioilla on mahdollisuus korvata menetetyt tulot, jotka johtuvat puhtaammille ajoneuvoille myönnetyistä alennuksista tai vapautuksista, asettamalla korkeampia maksuja muille ajoneuvoille.

hyvin pienen osan ajoneuvokannasta[34] ja vuoteen 2030 mennessä niiden osuuden raskaiden hyötyajoneuvojen kalustosta odotetaan olevan 5–9 prosenttia[35]. Jos molempia välineitä sovelletaan samanaikaisesti, ulkoisiin kustannuksiin perustuvista maksuista saatavien tulojen voidaan siis olettaa olevan suuremmat kuin tiemaksujen alentamisen tai niistä vapauttamisen takia menetetyt tulot. Tiemaksuista (infrastruktuuri- tai käyttäjämaksut) ja ulkoisiin kustannuksiin perustuvista maksuista saatavien tulojen käyttöä säännellään direktiivin 1999/62/EY 9 artiklan 2 kohdassa.

5. LISÄTIEDOT

• Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt

Direktiivin 1999/62/EY 11 artiklassa säädetään viisivuosittaisesta raportointivelvoitteesta. Viimeisin määräaika oli 25. maaliskuuta 2025, ja seuraava määräaika on 25. maaliskuuta 2030. Direktiivin 11 artiklan 2 kohdan c alakohdassa edellytetään raportointia infrastruktuurimaksujen tai käyttäjämaksujen porrastuksesta ajoneuvojen ympäristötehokkuuden mukaan 7 g, 7 g a tai 7 g b artiklan nojalla. Seuraava määräaika on ennen poikkeuksen soveltamisen ehdotettua päättymispäivää ja on siis täytäntöönpanon arvioinnin kannalta tarkoituksenmukainen. Sen vuoksi ei ole suunnitteilla lisäraportointivelvoitetta.

• Selittävät asiakirjat (direktiivien osalta)

Tällä ehdotuksella jatketaan olemassa olevan valinnaisen säännöksen voimassaoloa, joten selittävää asiakirjaa ei tarvita. Tätä vaihtoehtoa käyttävien jäsenvaltioiden olisi kuitenkin ilmoitettava asiasta komissiolle.

• Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset

Ehdotuksen 1 artiklalla muutetaan direktiivin 1999/62/EY 7 g a artiklan 1 kohdan viidettä alakohtaa jatkamalla kyseisessä säännöksessä säädetyn poikkeuksen voimassaoloa 30. kesäkuuta 2031 saakka.

Ehdotuksen 2 artiklassa edellytetään, että jäsenvaltiot ilmoittavat tämän direktiivin soveltamiseksi toteuttamansa toimenpiteet komissiolle viipymättä.

Ehdotuksen 3 artiklassa vahvistetaan direktiivin voimaantulopäivä.

Ehdotuksen 4 artiklassa täsmennetään, että direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

[34] Ks. alaviite 11.
[35] COM(2025) 260.

2025/0188 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

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

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[36],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[37],

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Uusien päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen rekisteröinnit ovat viime aikoina lisääntyneet unionissa, mutta ne ovat edelleen liian alhaiset kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa[38] liikennealalle asetettujen hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamiseksi. Yksi suurimmista päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen laajemman käyttöönoton esteistä on tällaisen ajoneuvon korkeat alkuhankintakustannukset. Jotta päästöttömiin ajoneuvoihin investoiminen olisi kannattavampaa, on pyrittävä näiden ajoneuvojen ja perinteisten ajoneuvojen kustannusten yhdenvertaisuuteen. Omistamisen kokonaiskustannukset koostuvat ajoneuvon hankintaa varten tehdystä alkuinvestoinnista ja ajoneuvon käyttöiän aikana aiheutuneista käyttökustannuksista. Perinteisten ja päästöttömien ajoneuvojen omistamisen kokonaiskustannusten välistä eroa voidaan kaventaa alentamalla päästöttömien ajoneuvojen käyttökustannuksia. Tiemaksut sisältyvät näihin kustannuksiin.

(2) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2022/362[39] muutettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 1999/62/EY[40] muun muassa mahdollistamalla

[36] EUVL C , , s. .

[37] EUVL C , , s. .

[38] COM(2020) 789.

[39] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/362, annettu 24 päivänä helmikuuta 2022, verojen ja maksujen kantamista ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä koskevien direktiivien

tiemaksujen asettaminen ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen perusteella. Siinä otettiin käyttöön mahdollisuus porrastaa infrastruktuuri- ja käyttäjämaksuja ja/tai sisällyttää maksuihin hiilidioksidipäästöjen ulkoiset kustannukset. Molemmat toimenpiteet vaikuttavat ajoneuvojen käyttökustannuksiin. Maksujen porrastaminen pienentää vähemmän saastuttavien ajoneuvojen käyttökustannuksia, kun taas ulkoisiin kustannuksiin perustuvat maksut lisäävät saastuttavampien ajoneuvojen käyttökustannuksia. Molemmat toimenpiteet kaventavat päästöttömien ja perinteisten ajoneuvojen omistamisen kokonaiskustannusten välistä kuilua. Molemmat toimenpiteet ovat tärkeitä, jotta voidaan kannustaa tekemään investointeja päästöttömiin ajoneuvoihin.

(3) Direktiivin 1999/62/EY 7 g a artiklan 1 kohdan viidennessä alakohdassa annetaan tällä hetkellä jäsenvaltioille mahdollisuus soveltaa alennettuja infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuja ilman alennuksille asetettua ylärajaa tai mahdollisuus soveltaa täysiä vapautuksia tällaisista maksuista ainoastaan 31 päivään joulukuuta 2025 asti. Jäsenvaltioiden oli saatettava tämä direktiivillä (EU) 2022/362 käyttöön otettu säännös osaksi kansallista lainsäädäntöään 25 päivään maaliskuuta 2024 mennessä. Tämän määräajan vuoksi täytäntöönpanoaika on jäänyt hyvin lyhyeksi, alle kahdeksi vuodeksi. Tämä on liian lyhyt ajanjakso, jotta säännöksellä olisi merkityksellinen kannustinvaikute uusien päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen kysyntään. Sen vuoksi säännöksen päättymispäivää olisi lykättävä, jotta päästöttömien ajoneuvojen laajemmalle käyttöönotolle voidaan luoda oikeat olosuhteet.

(4) Tiemaksujen porrastus vaikuttaa uuden ajoneuvon hankkivien liikenteenharjoittajien investointipäätöksiin. Siksi se vaikuttaa uusien raskaiden hyötyajoneuvojen markkinoiden kysyntäpuoleen. Raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajat muodostavat näiden markkinoiden tarjontapuolen. Niiden hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteeksi on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/1242[41] asetettu 43 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Tehokkaat perinteiset ajoneuvot edistävät myös tämän tavoitteen saavuttamista, mutta sen täysi saavuttaminen edellyttää päästöttömien ajoneuvojen laajempaa käyttöönottoa. Ensimmäinen vuosi, jona valmistajien on määrä saavuttaa tämä tavoite, on vuoden 2030 raportointikausi, jonka raportoinnin määräaika on 30 päivä kesäkuuta 2031.

(5) Jotta voidaan varmistaa selkeä ja johdonmukainen oikeudellinen kehys ja tukea unionin autoalan yrityksiä niiden hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamisessa, raskaiden hyötyajoneuvojen markkinoiden kysyntä- ja tarjontapuolta koskevien toimenpiteiden ajoitus olisi yhdenmukaistettava. Sen vuoksi ajankohta, johon saakka jäsenvaltiot voivat soveltaa päästöttömiin ajoneuvoihin merkittävästi alennettuja infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuja tai vapauttaa ne niistä, olisi siirrettävä 30 päivään kesäkuuta 2031.

1999/62/EY, 1999/37/EY ja (EU) 2019/520 muuttamisesta (EUVL L 69, 4.3.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj).

[40] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/62/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1999, verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä (EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

[41] 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 (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

(6) Muutetun säännöksen vapaaehtoisuus tarkoittaa, että jäsenvaltiot eivät ole velvollisia saattamaan tätä direktiiviä osaksi kansallista lainsäädäntöään. Niiden olisi kuitenkin ilmoitettava komissiolle välittömästi, jos ne käyttävät mahdollisuutta soveltaa päästöttömiin ajoneuvoihin merkittävästi alennettuja infrastruktuuri- ja käyttäjämaksuja tai vapauttaa ne niiden maksamisesta 31 päivän joulukuuta 2025 jälkeen,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Korvataan direktiivin 1999/62/EY 7 g a artiklan 1 kohdan viidennessä alakohdassa päivämäärä ”31 päivään joulukuuta 2025” päivämäärällä ”30 päivään kesäkuuta 2031” ja päivämäärä ”1 päivästä tammikuuta 2026” päivämäärällä ”1 päivästä heinäkuuta 2031”.

2 artikla

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava tämän direktiivin soveltamiseksi toteuttamansa toimenpiteet komissiolle viipymättä.

3 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puheenjohtaja	*Puheenjohtaja*