

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusien kevyiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien ja ajoneuvojen merkintöjen muuttamiseksi (henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoasetus)

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusien kevyiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien ja ajoneuvojen merkintöjen muuttamiseksi (henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoasetus) (U 9/2026 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava suurelle valiokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- johtava asiantuntija Esa Aaltonen, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Sara Österberg, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Keijo Kuikka, Liikenne- ja viestintävirasto
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- toimitusjohtaja Tero Kallio, Autotuoajat ja -teollisuus ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Bioenergia ry
- Etanoliautoilijat ry

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Henkilö- ja pakettiautojen CO₂-tavoitteita koskevat muutokset

Komissio ehdottaa uusien EU:ssa ensirekisteröitävien ajoneuvojen keskimääräisiin CO₂-päästövähennystavoitteisiin monenlaisia muutoksia ja joustoja.

Valiokunnan lausunto LiVL 3/2026 vp

Henkilö- ja pakettiautojen vuoden 2035 EU:n laajuista CO₂-päästövähennystavoitetta alennettaisiin 100 prosentista 90 prosenttiin, edellyttäen, että jäljellä olevat päästöt kompensoitaisiin asetuksessa määritellyillä hyvityksillä (1 artikla 1 ja 4 kohta). Tällöin mahdollistettaisiin vuoden 2035 jälkeenkin polttomoottoriautoille rooli käytön aikana nollapäästöisten eli täyssähkö- ja vetykäyttöisten autojen rinnalla. Jäljellä olevat 10 % päästöistä tulisi vuodesta 2035 eteenpäin kompensoida joko a) EU:ssa valmistetun vähähiilisen teräksen käytöstä saatavilla hyvityksillä (enimmillään 7 % tavoiteosuuden kompensointi) tai b) sähkö- tai biopolttoaineiden hyvityksillä, joilla ajoneuvovalmistajat saisivat päästötavoitteisiinsa bonuksia (enimmillään 3 % tavoiteosuuden kompensointi, josta enimmillään 1 %-yksikkö saisi olla uusiutuvan energian direktiivin liitteen IX osan B raaka-aineista tuotettua). Polttoainehyvitysten laskentaan vaikuttaisi muun muassa se, mikä on EU:ssa tieliikenteessä näiden polttoaineiden määrä ja niistä aiheutuva kasvihuonekaasupäästöjen vähennys verrattuna korvattuun fossiiliseen polttoaineeseen (artikla 1(6)). Komissiolle delegoitaisiin säädösvaltaa määrittää vähähiilisen teräksen ominaisuuksien kriteerit, sekä vähähiilisen teräksen sekä vertailutason teräksen CO₂-päästöintensiteetti hyvitysten laskentaan.

Komissio ehdottaa lisäjoustopäätöksen tarjoamista valmistajien vuoden 2030 tavoitteisiin niin, että tavoitteiden toteutuminen voitaisiin laskea vuosien 2030–2032 keskiarvosta (1 artikla 4 kohta).

Komission ehdotuksen mukaan pakettiautojen vuoden 2030 EU:n laajuista CO₂-päästövähennystavoitetta alennettaisiin 50 prosentista 40 prosenttiin verrattuna vuoden 2021 tasoon (1 artikla 1 kohta).

Komissio ehdottaa pienille EU:ssa valmistetuille sähköautoille kannustinta, jossa valmistajat saisivat niistä superbonuksia vuoteen 2034 saakka, eli ne laskettaisiin valmistajien tavoitteisiin kertoimella 1.3 (1 artikla 5 kohta). Pienille sähköautoille on osana autoteollisuuden omnibus -esitystä ehdotettu uutta henkilöautojen alaluokkaa (M1E), jonka kriteerinä olisi 4,2 metrin ajoneuvon enimmäispituus. Superbonuksien saamiseksi pienten sähköautojen tulisi täyttää M1E-ajoneuvoalaluokan kriteerit ja olla lisäksi EU:ssa valmistettuja. Komissiolle delegoitaisiin säädösvaltaa määrittää tarkemmat kriteerit ”EU:ssa valmistetulle” ajoneuvolle.

Komission ehdotuksessa myös selvennetään, että kaikki N-luokan nollapäästöiset ajoneuvot, joiden referenssimassa ilman akun massaa on alle 2840 kg, voitaisiin huomioida arvioitaessa tässä asetuksessa asetettujen CO₂-päästötavoitteiden noudattamista (2 artikla 1b kohta). Muutoksella selkeytettäisiin sitä, että kaikkein pienimpiä kuorma-autoiksi rekisteröityjä sähköpakettiautoja voidaan laskea mukaan valmistajien tavoitteisiin kyseisen asetuksen piirissä.

Komissio ehdottaa myös teknistä muutosta laskukaavaan, joka mukauttaa valmistajan ominaispäästötavoitetta EU:n kaluston keskimääräisen testipainon mukaan.

Ajoneuvojen energiamerkki

Komissio ehdottaa, että ajoneuvojen energiamerkintää koskevat vaatimukset sisällytettäisiin henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoasetuksen yhteyteen ja että direktiivi 1999/94/EY (nk. Car labelling -direktiivi) kumottaisiin. Uudessa mallissa energiamerkintä säädettäisiin suoraan koko EU:ssa yhdenmukaisesti sovellettavalla asetuksella (1 artikla 10–14 kohdat).

Valiokunnan lausunto LiVL 3/2026 vp

Ajoneuvon energiamerkintävelvollisuus koskisi uusia henkilöautoja (M1-ajoneuvoluokka) ja pakettiautoja (N1-ajoneuvoluokka) sekä kaupallisten toimijoiden kautta myytäviä käytettyjä ajoneuvoja. Verkkomarkkinointi ja -myynti kuuluisivat soveltamisalaan. Jakelijan olisi kiinnitettävä tai näytettävä jokaisen myyntipisteessä myynnissä tai vuokrattavana olevan ajoneuvon yhteydessä ajoneuvon energiamerkki, joka vastaa kyseistä ajoneuvoa ja on selkeästi näkyvissä sekä kokonaisuudessaan luettavissa. Merkki voisi olla painettu tai sähköinen. Käytettyjen Euro 7:n mukaan hyväksytyjen täyssähköautojen ja lataushybridiautojen ostajalle olisi annettava tieto ajoneuvon ajoakun kuntoarviosta (SOH) ajoneuvon näytön perusteella. Yksittäistä ajoneuvoa koskevassa markkinointiviestinnässä olisi näytettävä ajoneuvoa vastaava energiamerkki. Jos materiaali koskee yhtä tai useampaa mallia, siinä olisi esitettävä kaikkien mainittujen ajoneuvojen arvot tai arvojen vaihteluväli kaikille asetuksen liitteessä oleville energiamerkin teknisille parametreille. Jos sähköisessä markkinointiviestinnässä esimerkiksi verkkokonfiguraattorilla käyttäjä voi konfiguroida (rakentaa virtuaalisesti) ajoneuvon, olisi näytettävä selkeästi, miten varusteet ja lisävarusteet vaikuttavat merkinnän parametriarvoihin. Digitaalisten palvelujen tarjoajan (EU) 2022/2065, 6 artikla) joka mahdollistaa ajoneuvojen myynnin omalla sivustollaan, olisi mahdollistettava energiamerkin esittäminen yllä olevien sääntöjen mukaisesti.

Ajoneuvon energiamerkki on graafinen diagrammi (painettu tai sähköinen), jonka tarkka sisältö ja muoto määritellään asetuksen IIIa-liitteessä, mutta se vastaisi yleisesti EU:ssa käytössä olevia energiamerkkejä. Komissio esittää, että merkki sisältäisi ajoneuvomallikohtaista tietoa. Energiamerkkiin sisällytettäisiin sähköenergian kulutus ja toimintamatka, jotta sähköajoneuvojen ostajat saisivat olennaista vertailutietoa. Merkki sisältäisi merkittävimmät tiedot ajoneuvojen vaatimustenmukaisuustodistuksesta (CoC) ja tarjoaisi mahdollisuuden lisätiedon saamiseen QR-koodilla. Asetuksen liite sisältää normatiiviset tietokentät ja ulkoasun, eikä niitä saisi täydentää tai muuttaa kansallisesti. Vaatimukset olisivat suoraan sovellettavia, eikä mallia muistuttavia kansallisia merkkejä enää saisi olla.

Komissio perustaisi julkisen verkkopohjaisen tuotetietokannan ajoneuvojen energiamerkintää varten viimeistään 12 kuukauden kuluttua asetuksen voimaantulosta. Tietokanta korvaisi kansalliset paperioppaat ja mahdollistaisi automallien vertailun. Valmistajan olisi viipymättä syötettävä jokaisesta mallista asetuksen liitteessä luetellut tiedot ja pidettävä ne ajan tasalla.

Komissio esittää edellä todettuun liittyen sille siirrettäväksi toimivaltaa antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joilla täsmennetään tietokannan operatiivisia yksityiskohtia. Täytäntöönpanosäädökset hyväksyttäisiin tarkastelumenettelyä noudattaen. Lisäksi komissio esittää itselleen siirrettäväksi toimivaltaa antaa delegoituja säädöksiä, joilla päivitetäisiin liitteen tietovaatimuksia, esimerkiksi lisäparametrien lisääminen kuluttajainformaation parantamiseksi, sekä määritettäisiin energiamerkille lisättävän “made-in-EU” -parametrin menetelmän.

Jäsenvaltioiden olisi nimettävä markkinavalvontaviranomainen EU:n markkinavalvonta-asetuksen (EU) 2019/1020 mukaisesti ja säädettävä seuraamuksista energiamerkintäsääntöjen rikkomuksista. Seuraamusten tulisi olla tehokkaita, oikeasuhtaisia ja varoittavia. Markkinavalvontaviranomainen voisi rikkomustapauksissa periä asiakirjojen tarkastuskustannuksia.

Valiokunnan lausunto LiVL 3/2026 vp

Muut muutosehdotukset

Komissio ehdottaa, että sille siirrettäisiin säädösvaltaa antaa delegoituja säädöksiä, joilla otetaan huomioon tekniikan ja lainsäädännön kehitys sekä kuluttajavalistukseen liittyvä kehitys, jotta voidaan määrittää kriteerit, joiden mukaisesti autoa voidaan pitää ”EU:ssa valmistettuna”, terästä voidaan pitää vähähiilisenä ja voidaan muuttaa ajoneuvojen energiamerkkiä koskevaa liitettä. Komissio ehdottaa lisäksi, että sille siirrettäisiin täytäntöönpanovaltaa vahvistaa yksityiskohtaiset säännöt ja menettelyt, joiden mukaisesti valmistajat seuraavat ja raportoivat kaikkia vähähiilisen teräksen hyvitysten laskemiseksi tarvittavia tietoja ja ajoneuvojen energiamerkkiä varten tarkoitetun tuotetietokannan toiminnallisia yksityiskohtia.

Komission olisi arvioitava asetuksen tehokkuutta vuonna 2035 ja sen jälkeen, joka viides vuosi, jotta se olisi yhdenmukainen EU:n 2050-ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa.

Valtioneuvoston kanta

Henkilö- ja pakettiautojen CO₂-tavoitteita koskevat kannat

Suomen ennakkovaikuttamiskantoja on muodostettu E-selvityksissä E 42/2023 vp (Vaikuttaminen: Yksinomaan CO₂-neutraaleja polttoaineita käyttävien ajoneuvojen huomioiminen kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen Euro 6 -tason tyyppihyväksynnässä), E 40/2025 vp (Valtioneuvoston selvitys: Teollinen toimintasuunnitelma eurooppalaiselle ajoneuvosektorille) ja E 29/2025 vp (Valtioneuvoston selvitys: Ehdotus asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta lisäjoustavuuden lisäämiseksi valmistajien CO₂-päästöstandardien noudattamiseen uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille kalenterivuosiksi 2025—2027). Tässä yhteydessä on linjattu esimerkiksi seuraavaa:

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.

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 korostaa, että ennakoitava sääntely-ympäristö luo koko liikenteen ekosysteemin ja ajoneuvoteollisuuden arvoketjun toimijoille investointivarmuutta.

Valiokunnan lausunto LiVL 3/2026 vp

Valtioneuvosto pitää elinkeinoelämän kilpailukyvyn parantamista tärkeänä ja katsoo, että EU:n autoteollisuuden kilpailukyvyn parantaminen voi heijastua myös välillisesti Suomen talouteen.

Näitä kantoja täydennetään käsillä olevaa komission ehdotusta koskien seuraavasti:

Valtioneuvosto korostaa, että autoteollisuus on koko Euroopan taloudelle tärkeä sektori, ja myös merkittävä investoija sekä työllistäjä, joka kohtaa globaaleja kilpailukykyhaasteita. Valtioneuvosto pitää tärkeänä parantaa sektorin kilpailukykyä säilyttäen samalla sääntelyn ennakoitavuuden, varmuuden investoijille ja puhtaan siirtymän edistämisen.

Valtioneuvosto nostaa esiin myös komission ehdotuksen liikenteen päästöjä kasvattavat ja kuluttajien auton käyttöön liittyviä kustannuksia nostavat vaikutukset. Ottaen huomioon valmistajien kilpailukyvyn valtioneuvosto on valmis hyväksymään joitakin joustoelementtejä valmistajille, mutta pitää erittäin tärkeänä, että neuvotteluissa ei laajenneta komission ehdottamia joustoja tai lisätä CO₂-raja-arvojen heikennyksiä komission ehdottamasta. Jatkokäsittelyssä on tärkeää varmistaa raja-arvolainsäädännön vaatimustason riittävyys suhteessa jäsenvaltioiden sitoviin taakanjakosektorin vuoden 2030 velvoitteisiin, vuoden 2030 jälkeisiin päästökaupparektorin ulkopuolisten sektoreiden velvoitteisiin ja EU:n ilmastolain tavoitteisiin. Komission ehdotukseen valittujen toimenpiteiden yhteisvaikutuksista tulisi pyrkiä saamaan neuvotteluissa lisätietoa.

Ottaen huomioon eurooppalaisen autoteollisuuden haasteet ja lyhyen aikavälin kilpailukyvyn, valtioneuvosto kannattaa vuodelle 2030 ehdotettua ajallista joustoa (2030—2032) ajoneuvovalmistajien tavoitteisiin pääsyn tarkasteluun, mutta pitää tärkeänä, että jouston aikaikkunaa ei pidennetä ehdotetusta, sillä tällä voisi olla heikentäviä vaikutuksia jo vuotta 2030 edeltävien vuosien tieliikenteen päästövähennysten toteutumiseen ja sitä kautta eri jäsenmaiden taakanjakoasetuksen mukaisten velvoitteiden täyttämiseen. Ottaen huomioon pakettiautojen haastavamman markkinatilanteen ja suhteellisesti pienemmän osuuden liikenteen päästöissä, valtioneuvosto hyväksyy tavoitteeseen joustoa.

Valtioneuvosto korostaa, että 2035 tavoitteen lasku vaikuttaa merkittävästi liikenteen päästövähennysten toteutumiseen ja mahdollistaa fossiilista polttoainetta käyttävien kevyiden ajoneuvojen valmistuksen pitkälle tulevaisuuteen. Valtioneuvosto huomauttaa, että vuoden 2035 tavoitteen laskusta johtuvan päästövähennysvajeen kompensointiin luodut vähähiilisestä teräksestä ja kestävästä uusiutuvista polttoaineista saatavat hyvitykset eivät käytännössä auta liikenteen ja taakanjakosektorin päästövähennysten toteutumisessa. Valtioneuvosto näkee, että autoteollisuudella voi olla rooli terästeollisuuden vähähiilisten tuotteiden kysynnän vahvistajana. Koska jäsenmaiden kannalta suurimmat haasteet päästövähennysten saavuttamisessa ovat kuitenkin päästökaupparektorin ulkopuolella, tulisi 2035 tavoitteen laskun aiheuttamaa päästövähennysvajetta kompensoivien hyvitysten osuuksissa pyrkiä painottamaan enemmän liikennesektorilla tapahtuvia päästövähennyksiä.

Komission ehdottama kestävien uusiutuvien polttoaineiden kompensatiomekanismi ei alustavien arvioiden mukaan lisäisi uusiutuvien polttoaineiden käyttöä EU:ssa, vaan kompensatio voisi täytyä uusiutuvan energian direktiivin vaatimien käyttötasojen myötä automaattisesti. Valtioneuvosto näkisi, että 2035 tavoite voitaisiin ylläpitää lähempänä nykyistä

Valiokunnan lausunto LiVL 3/2026 vp

100 prosentin tavoitetta, jos teknologianeutraalimpi lähestymistapa voitaisiin toteuttaa kestävien uusiutuvien polttoaineiden huomioinnilla asetuksessa vuoden 2035 jälkeisellä ajalla tavalla, joka linkittäisi niiden käytön tiukemmin uusien, markkinoille tulevien autojen käyttämän uusiutuvan polttoaineen määrään ja niiden päästövähennyksiin. Näin voitaisiin paremmin varmistaa liikennesektorilla tapahtuvat päästövähennykset.

Valtioneuvosto näkee, että pienten sähköautojen superbonukset voivat edistää pienten EU:ssa valmistettujen sähköautojen markkinaa ja mahdollistaa hankintakustannuksiltaan kohtuullisten nollapäästöisten ajoneuvojen saatavuutta laajemmalle kansanosalle. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että EU:ssa valmistettujen ajoneuvojen kriteereitä määriteltäessä huomioitaisiin myös arvoketjun alkupään tuotanto.

Valtioneuvosto katsoo, että autoteollisuuden sääntelyssä on tärkeää huomioida myös kyberturvallisuuden ja teknologiaomavaraisuuden näkökulmat.

Valtioneuvosto katsoo, että komissiolle delegoitavien toimivaltuuksien tulee olla tarkkarajaisia, oikeasuhtaisia, tarkoituksenmukaisia ja hyvin perusteltuja. Valtioneuvosto pitää lähtökohtaisesti tarkoituksenmukaisena ehdotettuja toimivallan siirtoja komissiolle antaa täytäntöönpanosäädöksiä ja delegoituja säädöksiä, mutta näkee että komissiolle siirrettävän delegoidun säädösvallan laajuutta tulee selvittää EU:ssa valmistetun ajoneuvon kriteerien määrittämisen osalta. Valtioneuvosto pitää tärkeänä huolehtia, että ehdotuksen suhde EU:n muiden säädösten kanssa on selkeä ja vältetään päällekkäisyydet.

Ajoneuvojen energiamerkkiä koskevat kannat

Valtioneuvosto toteaa, että komission esitys EU:n yhdenmukaisen ajoneuvojen energiamerkin ajantasaistamisesta on lähtökohdiltaan kannatettava. Luotettava informaatio ajoneuvojen ominaisuuksista on tärkeässä asemassa, etenkin vanhenevan autokannan Suomessa. Valtioneuvosto kuitenkin haluaa kannustaa komissiota kehittämään menettelyjä niin, että ajoneuvojen tiedot saadaan potentiaalisten ostajien tietoon ajoneuvokohtaisesti eikä vain automallikohtaisesti. Ajoneuvokohtainen tieto tukee vaikuttavammin päätöksentekoa.

Valtioneuvosto näkee hyvänä, että komissio on esityksessään selkeyttänyt rooleja etenkin uusien ajoneuvojen kuluttajainformaation suhteen, ajoneuvovalmistajia vastuutetaan tuottamaan tietoa tuotteistaan ja tieto on avoimesti saatavilla kaikille toimijoille. Tämä on kannatettavaa, sillä kansallisilla viranomaisilla ei ole tarvittavaa tietoa uusista ajoneuvoista.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

(1) Valiokunta pitää liikenteen päästöjen vähentämistä tärkeänä ja katsoo, että valittujen päästövähennystoimenpiteiden tulee olla kustannustehokkaita ja mahdollistaa liikkuminen ja tarvittavat kuljetukset koko Suomen alueella.

Valiokunnan lausunto LiVL 3/2026 vp

(2) Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että sääntelyn ja ehdotettavien toimenpiteiden tulee olla teknologianeutraaleja ja niiden tulee mahdollistaa tekniset innovaatiot sekä ajoneuvo- että käyttövoimateknologioiden aloilla.

(3) Valiokunta pitää Euroopan unionin autoteollisuuden kilpailukyvyyn ja sisämarkkinoiden toimivuuden edistämistä tärkeinä tavoitteina. Euroopan tulee löytää keinoja vastata muun muassa Kiinan autoteollisuuden synnyttämiin kilpailuhaasteisiin. Saadun selvityksen mukaan ehdotettu vuoden 2035 tavoitteen alentaminen vaikuttaa kuitenkin merkittävästi liikenteen päästövähennysten toteutumiseen. Näin ollen valiokunta yhtyy valtioneuvoston kantaan, jonka mukaan valmistajien joustoelementtien jatkovalmistelussa on tärkeää, että ehdotettuja joustoja ei laajenneta tai lisätä CO₂-raja-arvojen heikennyksiä komission nyt ehdottamasta. Jatkokäsittelyssä on tärkeää varmistaa raja-arvosääntelyn vaatimustason riittävyys suhteessa jäsenvaltioiden taakanjakosektorin 2030 velvoitteisiin ja Euroopan unionin ilmastolain ((EU) 2021/1119) tavoitteisiin. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu yhtenä näkemyksenä esille, että markkinoiden haasteista huolimatta autoteollisuuden uusiutuminen voi luoda myös uusia mahdollisuuksia ja innovaatioita, ja synnyttää pidemmän päälle kilpailukykyetuja.

(4) Komission ehdottama kestävien uusiutuvien polttoaineiden kompensatiomekanismi ei alustavien arvioiden mukaan lisää uusiutuvien polttoaineiden käyttöä Euroopan unionissa tai näitä polttoaineita käyttävien ajoneuvojen saatavuutta. Asiantuntijakuulemisessa on painotettu, että CO₂-päästöjä voidaan vähentää muillakin tavoilla kuin liikenteen sähköistämällä ja, että hiilineutraalit biopolttoaineet ja muut vaihtoehtoiset kestävät käyttövoimat ovat edelleen ehdotuksessa tarpeettoman vähäisessä roolissa. Yhtenä ratkaisuna asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille tarve kehittää päästöjen vähentämistoimenä kokonaan uusi nollapäästöisiin ajoneuvoihin rinnastettava ajoneuvoluokka, joka koskee pelkästään hiilineutraaleja polttoaineita käyttäviä polttomoottoriajoneuvoja. Valiokunta pitää tärkeänä, että asiaa arvioidaan perusteellisesti ja pyritään edistämään jatkovalmistelussa.

(5) Asiantuntijakuulemisessa on peräänkuulutettu ajoneuvovalmistajien sääntelyn lisäksi tarvetta toimenpiteisiin, joilla voitaisiin edistää vähäpäästöisten ajoneuvojen kysyntää Euroopan unionin sisämarkkinoilla. Asiantuntijakuulemisessa on painotettu muun muassa pienten ja edullisten ajoneuvojen tarjonnan lisäämistarvetta Euroopan markkinoilla. Mahdollisina keinoina kysynnän lisäämiseen ja markkinoiden toimivuuden edistämiseen on erityisesti autoteollisuuden puolelta tuotu esille muun muassa EU-tasoiset hankintakannustimet, päästövähennystavoitteiden mahdollinen uudelleen arvioiminen ja latausinfrastruktuuriin investoiminen. Lisäksi asiantuntijakuulemisessa on painotettu ajoneuvojen ja käyttövoimien elinkaaripäästöjen huomioon ottamisen tärkeyttä päästötoimenpiteistä päätettäessä.

(6) Asian käsittelyssä on korostettu tarvetta panostaa ja investoida Euroopan unionin oman akku- ja puolijohdetuotannon synnyttämiseen aiempaa merkittävästi enemmän Euroopan omavaraisuuden edistämiseksi. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että Euroopassa tulisi luoda pitkän aikavälin suunnitelma eurooppalaisen akkuteollisuuden kehittämiseksi ja tehostaa merkittävästi toimia kriittisten mineraalien saatavuuden varmistamiseksi.

Valiokunnan lausunto LiVL 3/2026 vp

(7) Valiokunta painottaa ehdotettujen toimenpiteiden ja sääntelyn yhteisvaikutusten arvioinnin keskeistä merkitystä. Yhteisvaikutukset tulee pystyä arvioimaan kattavasti myös eri säädösehdotusten välillä.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Helsingissä 3.3.2026

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Jouni Ovaska kesk
varapuheenjohtaja Timo Furuholm vas
jäsen Pekka Aittakumpu ps
jäsen Marko Asell sd
jäsen Heikki Autto kok
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Atte Harjanne vihr
jäsen Petri Huru ps
jäsen Aleksi Jäntti kok
jäsen Marko Kilpi kok
jäsen Mauri Kontu kesk
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Martin Paasi kok
jäsen Pinja Perholehto sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula