

U 8/2026 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksista moottoriajoneuvojen teknisten vaatimusten ja testausmenettelyjen yksinkertaistamiseksi

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan komission 16.12.2025 antamat ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 ja (EU) 2024/1257 muuttamisesta moottoriajoneuvojen teknisten vaatimusten ja testausmenettelyjen yksinkertaistamiseksi sekä neuvoston direktiivin 70/157/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 540/2014 kumoamisesta sekä ehdotus direktiivin 92/6/ETY muuttamisesta tiettyjen N2-luokan sähköajoneuvojen vapauttamiseksi nopeudenrajoittimen asentamista ja käyttöä koskevasta vaatimuksesta, sekä ehdotuksista laadittu muistio.

Helsingissä 12.2.2026

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Liikenneneuvos Veli-Matti Syrjänen

**EHDOTUKSET MOOTTORIAJONEUVOJEN TEKNISTEN VAATIMUSTEN JA
TESTAUSMENETTELYJEN YKSINKERTAISTAMISEKSI (AUTOTEOLLISUUDEN
OMNIBUS)**

1 Tausta

Komissio antoi 16 joulukuuta 2025 autoteollisuuden omnibus-esityksen osana laajempaa niin sanottua autoteollisuuspakettia. Autoteollisuuden omnibus-esitys sisältää seuraavat kaksi erillistä komission ehdotusta:

- 1) *COM(2025) 993 final*: Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 ja (EU) 2024/1257 muuttamisesta moottoriajoneuvojen teknisten vaatimusten ja testausmenettelyjen yksinkertaistamiseksi sekä neuvoston direktiivin 70/157/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 540/2014 kumoamisesta
- 2) *COM(2025) 999 final*: Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi direktiivin 92/6/ETY muuttamisesta tiettyjen N2-luokan sähköajoneuvojen vapauttamiseksi nopeudenrajoittimen asentamista ja käyttöä koskevasta vaatimuksesta

Komission mukaan autoteollisuuden omnibus-esitys kytkeytyy laajempaan vuoden 2024–2029 kilpailukyky- ja yksinkertaistamisohjelmaan sekä autoteollisuuden teollisuuspoliittiseen toimintasuunnitelmaan. Komissio kuvaa autoteollisuuden omnibus-esityksen taustalla olevan autoteollisuuden merkittävä taloudellinen painoarvo EU:ssa yhdistettynä kiristyneeseen ja ennakoimattomampaan kauppaympäristöön sekä strategisen omavaraisuuden ja sisämarkkinoiden toimivuuden näkökulmat. Komissio viittaa korkeantason analyyseihin, kuten Draghin raporttiin, kilpailukykykompassiin, puhtaan teollisen kehityksen ohjelmaan ja ”A simpler and faster Europe” -tiedonantoon, joissa painotetaan lainsäädännön sujuvoittamista ja sääntely-ympäristön johdonmukaisuutta.

Autoteollisuuden omnibus-esityksen valmistelun yhteydessä komissio käynnisti vuoropuhelun teollisuuden ja sidosryhmien kanssa. Alkuvuonna 2025 järjestettiin strateginen keskustelu autoteollisuuden tulevaisuudesta, lokakuussa 2025 kohdennettu sidosryhmäkysely sekä keskustelut jäsenvaltioiden ja toimialan kanssa moottoriajoneuvotyöryhmässä osana parempaa sääntelyä ja toimeenpanon yksinkertaistamista koskevaa toimintalinjaa. Komissio on ilmoittanut, ettei se aikataulusyistä kyennyt valmistella ehdotuksista kattavaa vaikutusarviointia.

Teknologinen kehitys on komission esitysten mukaan keskeinen taustatekijä. Ajoneuvojen monimutkaistuminen johtuen esimerkiksi ohjelmistojen lisääntymisestä, tekoälykehityksestä ja automaation lisääntymisestä sekä sähköistymisestä synnyttää kasvavaa tarvetta varmistaa säädösten johdonmukaisuus.

Autoteollisuuspaketti sisältää lisäksi ehdotukset henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoasetuksen (COM(2025) 995 final) sekä raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetuksen (COM(2025) 784 final) ja puhtaista yritysajoneuvoista annetun asetuksen (COM(2025) 994 final) muuttamisesta, joista valmistellaan omat U-kirjelmät. Lisäksi autoteollisuuspaketin yhteydessä annettiin komission tiedonanto akkutuotannon vahvistamisesta Euroopassa (COM(2025)8950).

2 Ehdotuksen tavoite

Autoteollisuuden omnibus-esityksen ensisijaisena tavoitteena on yksinkertaistaa moottoriajoneuvoja koskevaa sääntelyä sekä keventää EU:n autoteollisuudelle ja yleisemmin toimialalle koituvaa hallinnollista taakkaa. Komissio tavoittelee tätä esittämällä yksinkertaistuksia ajoneuvojen tyyppihyväksynnän teknisiin vaatimuksiin ja testausmenettelyihin sekä esittämällä markkinaesteitä poistavia muutoksia. Ajoneuvojen ympäristö- ja turvallisuustason ei ole tarkoituksena heikentyä.

Tavoite linkittyisi EU:n kilpailukykyyn ja sisämarkkinoiden toimivuuteen sekä sähköisen liikenteen edistämiseen osana laajempia teollisuus- ja yksinkertaistamistavoitteita. Ajoneuvosääntelyn yksinkertaistaminen koetaan erityisen tärkeäksi, kun otetaan huomioon ajoneuvokehityksen kuten ohjelmistojen, tekoälyn ja autonomian lisääntyminen.

Komissio pyrkii tasapuolistamaan sääntelyä N2-ajoneuvoluokan kokonaismassaltaan 3,5–4,25 tonnille sähkökäyttöisille kevytkuorma-autoille suhteessa N1-luokan polttomoottoripakettiautoihin. Komission tarkoituksena on vähentää hankinta- ja käyttökustannuksia erityisesti pieniltä ja keskisuurilta yrityksiltä ja kiihdyttää nollapäästöisten hyötyautojen käyttöönottoa.

Komissio on myös havainnut, että kokonaismassaltaan yli 7,5 tonniset matkailuautot ja yhdistelmät kuuluvat ajo- ja lepoaikasääntelyn sekä ajopiirturin asennuksen ja käytön piiriin. Komissio tavoittelee tällaisiin matkailuautoihin tai niiden yhdistelmiin oikeudellista selvennystä, jonka nojalla jäsenvaltiot voivat vapauttaa matkailuautot ajo- ja lepoaikoja sekä ajopiirturia koskevista säännöistä.

Komissio ehdottaa melusääntelyn yhdenmukaistamista EU:n ja YK:n Euroopan talouskomission (UNECE) E-sääntöjen kanssa. Tavoitteena olisi poistaa rinnakkaiset sääntelypolut, ehkäistä markkinapirstaloitumista ja selkeyttää valvontaa. Siirtymäjärjestelyillä varmistettaisiin autoteollisuudelle sujuva siirtyminen uuteen viitekehykseen.

Komission tavoitteena on edistää sähköajoneuvojen ja latausinfrastruktuurin yhteentoimivuutta äly- tai kahdensuuntaisen latauksen osalta.

Komissio tavoittelee esityksellään myös pienten ja kohtuuhintaisten sähköautojen yleistymistä EU:ssa. Komissio määritteli uuden alaluokan M1-luokkaan kuuluville pienille sähköautoille, jotta tätä määritelmä voitaisiin käyttää kohdennettuun sääntelyyn ja kannusteisiin. Tarkoituksena olisi parantaa kohtuuhintaisten sähköautotarjonnan edellytyksiä ja vahvistaa EU:n autovalmistajien kilpailukykyä. Komissio on esityksessään ilmaissut pyrkivänsä jädäyttämään alaluokalta uudet tekniset vaatimukset 10 vuoden ajaksi.

3 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

3.1 Moottoriajoneuvojen teknisten vaatimusten ja testausmenettelyjen yksinkertaistaminen (COM(2025) 993 final)

3.1.1 N2-luokan kevyiden sähkökuorma-autojen vapauttaminen ajopiirturivelvoitteesta kotimaan kuljetuksissa

Komissio ehdottaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006, jäljempänä *ajo- ja lepoaika-asetus*, 13 artiklaan uutta kohtaa, jonka nojalla jäsenvaltiot voisivat kotimaan tavaraliikenteessä vapauttaa sähkökäyttöiset N2-luokan kokonaismassaltaan 3,5–4,25 tonniset ajoneuvot ja niiden yhdistelmät ajo- ja lepoaikasääntelystä sekä ajopiirturin asennus- ja käyttövelvoitteesta.

3.1.2 Yli 7,5 tonnin matkailuautojen poikkeus ajo- ja lepoaikasääntelystä sekä ajopiirturista

Komissio ehdottaa ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklaan lisättäväksi uuden poikkeuksen, jonka nojalla jäsenvaltiot voisivat vapauttaa ei-kaupallisessa käytössä olevat kokonaismassaltaan yli 7,5 tonnin matkailuautot (motor caravans) ja niiden yhdistelmät, ajo- ja lepoaikasääntelystä sekä ajopiirturin asennus- ja käyttövelvoitteesta. Matkailuauton määritelmässä viitataan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858, jäljempänä *autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus*, liitteen I A osan kohtaan 5.1. Kyseessä on M-luokan ajoneuvo, jonka majoitustila on varustettu vähintään istuimilla ja pöydällä, makuupaikoilla, keittomahdollisuudella sekä säilytystiloilla. Tällaisten varusteiden on oltava kiinnitetty tukevasti majoitustilaan. Pöytä voidaan kuitenkin suunnitella helposti poistettavaksi.

3.1.3 Euro 7 -testimenettelyjen yksinkertaistaminen

Komissio ehdottaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) 2024/1257, jäljempänä *Euro 7 -asetus*, muutoksia, joilla yhdenmukaistetaan ja kevennetään eräitä päästöjen testausmenettelyjä ja autojen tuottamiin päästötietoihin liittyviä menettelyjä, mikä helpottaisi ja yksinkertaistaisi autovalmistajille ajoneuvojen päästöhyväksyntää.

3.1.3.1. Kylmäolosuhteiden laboratorio-testin poistaminen ja tukeutuminen RDE-vaatimukseen (−7...+38 °C)

Euro 7 -asetuksen liitteen V kylmäolosuhteiden laboratorion päästöttesti poistettaisiin, koska vaadittu päästöjenmukaisuus kylmissä olosuhteissa katetaan RDE-tieajotestillä (−7...+38 °C), eikä erilliselle laboratorion tyyppi 6 -testille jää sääntelytarvetta.

3.1.3.2. Raskaan kaluston moottorin päästöttestien vaatimusten siirto ajoneuvoluokkatasolle

Euro 7 -asetuksen liitteessä V moottoritestien vaatimukset määriteltäisiin ajoneuvoluokkakohtaisesti eri polttoaineille ja kuormituksille, jolloin saman teknologian moottoreita ei tarvitsisi testata useissa ajoneuvotyypeissä erikseen.

3.1.3.3. Ajoneuvon päästöjen ja energiankulutuksen seurantadatan vastaanoton, käsittelyn ja tallennuksen tekninen yhdenmukaistaminen

Euro 7 -asetuksen 14 artiklan 4 kohdan j alakohdassa todettaisiin, että komission täytäntöönpanotoimivalta kattaa menetelmät, vaatimukset ja testit OBD, OBM- ja OBFCM-järjestelmien tiedonsiirrolle ja suorituskyyvylle. Sen lisäksi selvennettäisiin, että komission toimivalta kattaisi myös ajoneuvotyyppien päästöjen vaatimustenmukaisuuden seurantaa varten tarvittavat menettelyt.

3.1.4 Melusääntelyn yhdenmukaistaminen ja päällekkäisyyksien purku

Komissio ehdottaa, että ajoneuvojen melua koskevaa EU-sääntelyä järjestetään uudelleen. Komission ehdotuksessa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 540/2014 kumottaisiin ja meluvaatimusten sekä sähköauton keinotekoisia ääntä hitaasti ajettaessa koskevien AVAS-vaatimusten noudattaminen toteutettaisiin jatkossa autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa viittaamalla UNECEn E-sääntöihin 51, 59 ja 138. Samalla vahvistettaisiin neuvoston direktiivin 70/157/ETY kumoaminen, ja siirtymäjärjestelyt sisällytettäisiin kokonaisuuteen tyyppihyväksyntöjen jatkuvuuden varmistamiseksi.

3.1.5 Ajoneuvo–latausinfrastruktuuri–sähköverkko-yhteentoimivuus (V2G)

Komissio ehdottaa autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen muuttamista siten, että 5 artiklaan lisättäisiin uusi 4 kohta, jolla komissio valtuutetaan antamaan delegeoituja säädöksiä täyssähköajoneuvojen (PEV) ja plug-in hybridien (OVC-HEV) teknisistä vaatimuksista, jotka koskevat viestintä- ja laitteistoliittymien rajapintoja latausinfrastruktuuriin, sähköverkkoon ja kiinteisiin sähkövoimajärjestelmiin, jotka kykenevät tukemaan äly- tai kaksisuuntaista (V2G) latausta.

3.1.6 Pienten sähköautojen uusi henkilöauton M1E-alaluokka

Komissio ehdottaa autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen muuttamista siten, että M1-luokkaan lisättäisiin uusi M1E-ajoneuvoalaluokka ”pieni sähköauto” määritelmineen liitteen I A osan uudeksi kohdaksi 2.4 sekä samalla tehtäisiin tähän liittyvät täsmennykset liitteisiin. Pienen sähköauton vaatimuksena olisi 4,2 metrin enimmäispituus. Tähän uuteen alaluokkaan voitaisiin myöhemmin viitata myöhemmässä EU-sääntelyssä tai kansallisessa sääntelyssä.

Komission mukaan tälle M1-ajoneuvon alaluokalle voisi kansallisesti säätää kannustimia tai muita etuja. Komissio viittaa uuteen ajoneuvoalaluokkaan samaan aikaan annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston (EU) 2019/631, jäljempänä *henkilöautojen CO2-raja-arvoasetus*, muuttamista koskevan ehdotuksen (COM(2025) 995 final) 1 artiklan 5 kohdassa. Tällaisten pienten sähköautojen valmistusta EU:ssa on tarkoitus kannustaa antamalla valmistajille laskennallista hyvitystä, jos auto on valmistettu EU:ssa. Edellä mainittuja kannustimia käsitellään tarkemmin CO2-raja-arvoasetuksen muuttamista koskevassa U-kirjelmässä.

3.2 N2-luokan kevyiden sähkökuorma-autojen vapauttaminen nopeudenrajoitimesta (COM(2025) 999 final)

Komissio ehdottaa, että Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/2144, jäljempänä *ajoneuvojen yleinen turvallisuusasetus*, 9 artiklaan lisätään uusi 5 a kohta, jonka perusteella N2-luokan kevyet sähkökuorma-autot, joiden suurin teknisesti sallittu kokonaismassa on yli 3,5 tonnia ja enintään 4,25 tonnia, vapautetaan velvoitteesta varustaa ajoneuvo nopeudenrajoittimella. Samanaikaisesti neuvoston direktiivin 92/6/ETY 3 artiklan 1 kohta korvataan siten, että tällaiset ajoneuvot poistetaan tieliikennekäyttöä koskevasta nopeudenrajoitinvelvoitteesta, jolloin niitä voidaan käyttää ilman nopeudenrajoitinta (Suomessa enintään 80 km/h).

3.3 Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä ja soveltaminen

Neuvoston direktiivin 92/6/ETY muutos N2-luokan kevyiden sähkökuorma-autojen nopeudenrajoitimesta tulisi voimaan 20 päivän kuluttua julkaisemisesta Euroopan unionin

virallisessa lehdessä. Direktiivimuutos olisi pantava kansallisesti täytäntöön kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun ehdotuksen mukaiset muutokset ajoneuvojen yleiseen turvallisuusasetukseen tulevat voimaan. Kansallisten säännösten soveltaminen ajastettaisiin siis samaan päivään kuin ajoneuvojen yleisen turvallisuusasetuksen muutosten soveltaminen, jotta poikkeus on yhdenmukainen sekä ajoneuvojen käyttöä että tyyppihyväksyntää koskevan sääntelyn tasolla. Ajoneuvojen yleisen turvallisuusasetuksen muutos tulee voimaan ja sitä sovelletaan pääsääntöisesti 20 päivän kuluttua julkaisemisesta, mutta nopeudenrajoitinta koskevan muutoksen soveltaminen sidotaan direktiivimuutoksen soveltamisajankohtaan.

Melusääntelyssä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 540/2014 ja neuvoston direktiivi 70/157/ETY ehdotetaan kumottavaksi 1.7.2027 alkaen. Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetusta päivitetäisiin viittaamaan UNECEn E-sääntöihin 51, 59 ja 138. Siirtymäsäännöksenä vaatimustenmukaisuustodistukset (CoC) säilyisivät voimassa, jos ajoneuvo on hyväksytty ennen 1.7.2028 asetuksen (EU) 540/2014 mukaisesti.

Ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan mukaiset poikkeukset voidaan kansallisesti ottaa käyttöön muuttamalla ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä annettua valtioneuvoston asetusta (507/2018).

4 Ehdotuksen oikeusperusta ja suhde toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteisiin

Oikeusperusta

Moottoriajoneuvojen teknisten vaatimusten ja testausmenettelyjen yksinkertaistamista koskevan asetusehdotuksen oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 91 artikla (liikenne) ja SEUT 114 artikla (sisämarkkinoiden kehittäminen).

N2-luokan kevyiden sähkökuorma-autojen vapauttamista nopeudenrajoitimesta koskeva direktiiviehdotus perustuisi SEUT 91(1) artiklaan.

Kyseisten oikeusperustojen nojalla molemmat ehdotukset käsiteltäisiin tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä ja neuvosto tekee päätöksen määräenemmistöllä.

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan ehdotusten oikeusperustat ovat tarkoituksenmukaisia.

Toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaate sekä säädöslajin valinta

Komissio korostaa, että kyse on EU:n ja jäsenvaltioiden jaetusta toimivallasta (SEUT 4 artikla 2 kohta g alakohta), mutta koska muutos kohdistuisi olemassa oleviin EU-direktiiveihin ja -asetuksiin, sääntelyn yhtenäisyys ja rajat ylittävän tieliikenteen toimivuus edellyttävät muutosten tekemistä EU-tasolla. Komission mukaan yhdenmukainen sääntelykehikko vähentäisi toimijoiden kustannuksia liittyen säännösten noudattamiseen ja valvontaan.

Komission arvion mukaan ehdotukset eivät mene pidemmälle kuin on tarpeen niiden tavoitteiden saavuttamiseksi. Direktiiviehdotus varmistaisi johdonmukaisuuden rinnakkaisen asetusehdotuksen muutoksiin, ja asetusehdotuksen muutokset yksinkertaistaisivat teknisiä vaatimuksia ja menettelyjä heikentämättä ajoneuvojen turvallisuus- tai ympäristönsuojelutasoja. Ehdotuksissa perustellaan, että sääntelyn keventäminen olisi rajattu ja kohdennettu nykyiseen ajoneuvojen EU-tyyppihyväksyntää koskevaan viitekehykseen.

Komissio katsoo, että koska muutettavat säädökset ovat direktiivi ja asetuksia, niitä tulisi muuttaa samoissa muodoissa eli direktiivi muutodirektiivillä ja asetukset muutosasetuksella.

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan ehdotusten toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteet toteutuvat sekä valitut säädöslajit ovat tarkoituksenmukaisia.

Toimivallan siirto komissiolle

Komissiolle ehdotetaan siirrettäväksi säädösvaltaa autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen uuteen 5 artiklan 4 kohtaan antaa delegoituja asetuksia, joilla asetettaisiin tekniset vaatimukset täyssähköajoneuvojen (PEV) ja plug-in hybridien (OVC-HEV) viestintä- ja laitteistoliittynälle latausinfrastruktuuriin, sähköverkkoon ja staattisiin järjestelmiin (ml. älykäs ja kaksisuuntainen lataus). Delegoidun säädösvalan tarkoituksena olisi yhtenäistää vaatimuksia ja ehkäistä sirpaloitumista ajoneuvo-verkko-yhteentoimivuudessa.

Komissiolle jo aiemmin siirrettyä täytäntöönpanovaltaa täsmennettäisiin Euro 7 -asetuksessa. Euro 7 -asetuksen 14 artiklan 4 kohdan j alakohtaa ehdotetaan muutettavan niin, että komissio voisi jatkossa antaa täytäntöönpanoasetuksia, joilla määriteltäisiin menetelmät, vaatimukset ja testit (ml. kynnysarvot) OBFCM-laitteiden, OBD- ja OBM-järjestelmien suorituskyvyn varmistamiseksi, sekä ajoneuvojen ulkoisen tietoliikenteen vaatimukset OBFCM/OBM-datalle, myös ajoneuvotyyppien vaatimustenmukaisuuden seuranta varten. Tällä täytäntöönpanovalalla voitaisiin harmonisoida ajoneuvojen tuottaman päästöjen ja energiankulutuksen seurantadatan vastaanottoa, käsittelyä ja tallennusta yhdenmukaisesti EU-tasolla.

Muiden ehdotettujen muutosten (esim. nopeudenrajoittimen ja ajopiirturin poikkeukset, pienten sähköautojen alaluokan määrittely, melusääntelyssä muutokset viittauksiin UNECEn E-sääntöihin) ei ehdotettaisi lisäävän komission toimivaltuuksia, vaan ne koskisivat aineellisia velvoitteita tai viittaustekniikan yhdenmukaistamista.

M1E-alaluokan pienten sähköautojen kehitykseen liittyen on autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksen 5 artiklan 3 kohdan perusteella komissiolle toimivalta antaa delegoituja säädöksiä siten, että otetaan huomioon tekniikan ja sääntelyn kehitys ottamalla käyttöön ja ajantasaistamalla viitteitä säädöksiin, joiden sisältämät vaatimukset ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden on täytettävä. Komissiolle annettaisiin toimivaltaa määrittää tarkemmat kriteerit EU:ssa valmistetuille kohtuuhintaisille ja pienille sähköautoille henkilöautojen CO₂-raja-arvoasetuksen muutoksen yhteydessä. Tällöin pienten sähköajoneuvojen teknisiä vaatimuksia koskevia komission säädösluonnoksia käsiteltäisiin asiantuntijakomiteoissa.

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan toimivallan siirtoa koskevat ehdotukset ovat pääosin asianmukaisia. Valtuuksien täsmällisyyteen ja tarvittaessa niiden rajaamiseen on kiinnitettävä neuvotteluissa huomiota.

5 Ehdotuksen vaikutukset

Komission vaikutustenarviointi

Komissio tuo esiin, ettei autoteollisuuden omnibus-esityksestä ole aikataulusyistä kyetty valmistella kattavaa vaikutusarviointia. Komission valmisteluasiakirja (SWD(2025) 1056) kokoa yhteen käytettävissä oleviin taustatietoihin sekä kohdennettuun sidosryhmäkyselyyn perustuvat havainnot. Suomessa ei ole sellaista ajoneuvoteollisuutta, johon autoteollisuuden

omnibus-esityksen sääntelytoimenpiteillä olisi merkittäviä vaikutuksia, joten vaikutukset kohdistuvat välillisesti muihin ryhmiin.

Taloudelliset vaikutukset

Komission arvion mukaan kokonaisuudesta voisi kertyä vuosittain yhteensä noin 706 miljoonan euron kustannussäästöt teollisuudelle, kansalaisille ja viranomaisille.

Komissio arvioi, että N2-luokan kevyiden sähkökuorma-autojen ajopiirturi- ja nopeudenrajoitinpoikkeukset laskisivat laite-, asennus- ja ylläpitokustannuksia, mikä tukisi tällaisten autojen yleistymistä tavaraliikenteessä.

Kevyiden sähkökuorma-autojen ajopiirturien laite-, asennus- ja ylläpitokustannusten osalta edellytyksenä on, että jäsenvaltio ottaisi poikkeuksen käyttöön. Sähkö- tai kaasukäyttöisiin tavaraliikenteen kevyisiin kuorma-autoihin ja niiden yhdistelmiin on parhaillaan suunnitteilla ajo- ja lepoaika-asetuksen 13 artiklan 1 kohdan f alakohdan mukainen poikkeus, jota saisi hyödyntää enintään 100 kilometrin etäisyydellä yrityksen sijaintipaikasta. Nyt ehdotettu poikkeus eroaa tästä niin käyttövoimavaatimukseltaan ja enimmäismassarajaltaan kuin 100 kilometrin etäisyysvaatimuksella, jonka nähdään kuitenkin parantavan nyt ehdotetun poikkeuksen hyödyntämistä.

Erityisesti kevyisiin sähkökuorma-autoihin ehdotettu nopeudenrajoitinpoikkeus tulee pienentämään ajoneuvon varustelukustannuksia. Komission mukaan ehdotukset vähentävät hallinnollista taakkaa erityisesti pieniltä ja keskisuurilta kuljetusyrityksiltä, mikä voi lisätä nollapäästöisten kevyiden hyötyajoneuvojen käyttöönottoa.

Euro 7 -testimenettelyjen yksinkertaistaminen pienentää autovalmistajien testaus- ja hallinnollisia kustannuksia, vähentää toistettavan testauksen tarvetta ja voi vakauttaa markkinoita.

Komissio arvioi, että uuteen pienten sähköautojen luokkaan kohdennetuilla sääntelytoimenpiteillä kuten pidempi siirtymäaika uusille vaatimuksille, kohdennetut kannustimet CO₂-ajoneuvojen päästöstandardeihin, verotukseen ja muilla kuin verotuksellisilla kannustimilla voidaan edistää pienten sähköautojen edullisempaa hintaa valtiontukisääntöjen mukaisesti. Kyseisillä sääntelytoimenpiteillä on positiivisia vaikutuksia autoteollisuudelle ja yleisemmin toimialalle sekä edullisempien pienten sähköautojen myötä myös kuluttajille.

Vaikutukset julkiseen talouteen ja viranomaisten toimintaan

Suomessa vaikutukset liittyvät ensisijaisesti menettely- ja tietojärjestelmäpäivityksiin (Euro 7:n OBM/OBFCM-datan prosessit; melusääntelyn viitepäivitykset). Direktiivin 92/6/ETY muutos edellyttää säädöksen saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä. Muutoin vaikutukset ovat hallinnollisen työn keveneminen ja prosessien yhtenäistyminen.

Uuteen pienten sähköautojen luokkaan kohdennetuilla sääntelytoimenpiteillä voi olla vaikutuksia myös valtiontalouteen, jos jäsenvaltion päätettävissä olevia kannustimia otetaan Suomessa käyttöön. Lisäksi uusi pienten sähköautojen alaluokka aiheuttaa hallinnollisia kustannuksia viranomaisille ja muille toimijoille, koska se edellyttää muutoksia erilaisiin tietojärjestelmiin.

Ympäristövaikutukset ja vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Komission mukaan päästötösteihin liittyvät muutokset olisivat ympäristöneutraaleja, sillä niissä poistettaisiin tuplatausta ilman ympäristösuojan tason heikentymistä. Ehdotus siis vähentäisi testausten toistoa, mutta ei poistaisi testauksia. Päästö- ja energiankulutusdatan menettelyjen yhdenmukaistaminen parantaa reaaliaikaisen seuranta-ajoneuvon elinkaaren aikana.

Kevyiden sähkökuorma-autojen ja pienten sähköautojen lisäämiseen tähtäävät toimenpiteet arvioidaan ympäristön ja ilmaston kannalta positiiviseksi.

Komission mukaan nyt ehdotetut yksinkertaistamistoimenpiteet eivät heikentäisi ajoneuvojen turvallisuustasoa ja ovat täysin EU:n liikenneturvallisuuspolitiikan mukaisia. Komissio korostaa, ettei liikenneturvallisuustaso alene, koska modernit kuljettajat avustavat järjestelmät ovat käytössä ja tukevat turvallisuutta myös tilanteissa, joissa yksittäisiä velvoitteita kevennetään.

Liikenneturvallisuuden osalta komissio ei odota kielteisiä vaikutuksia N2-luokan kevyiden sähkökuorma-autojen nopeudenrajoitupoikkeuksesta. On huomioitavaa, että tällaiset ajoneuvot ovat kuorma-autoja, jolloin Suomessa tieliikennelain mukainen suurin sallittu nopeus on 80 km/h.

M1E-alaluokan pienten sähköautojen osalta liikenneturvallisuusvaikutukset jäävät omnibus-esityksen osalta hankalasti arvioitavaksi, koska ne riippuvat mahdollisista uusien teknisten vaatimusten jäädyttämisestä tulevissa komission asetuksissa. Toisaalta uudet ajoneuvot ovat jo turvallisuusominaisuuksiltaan hyvin edistyneitä. Nykyisen ajoneuvokannan uudistuminen ja pyrkimykset sen nopeuttamiseen ovat liikenneturvallisuutta ja ympäristövaikutuksia kohentavia tekijöitä. Myös ajoneuvojen pientyminen voidaan nähdä liikenteessä liikkuvien turvallisuutta parantavana tekijänä. Ilman M1E-alaluokan teknisten vaatimusten muuttamista, vaatimukset olisivat samat kuin muissakin M1-luokan ajoneuvoissa.

Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Ehdotuksen poikkeuksesta kokonaismassaltaan yli 7,5 tonnisten matkailuautojen tai niiden yhdistelmien ajo- ja lepoaikaääntelyyn ja ajopiirtureihin voidaan nähdä poistavan tulkintaepävarmuuksia EU:ssa, mikäli vapautus otetaan kansallisesti käyttöön. Vaikutukset kohdentuisivat harraste- ja turismikäyttöön. Vaikutukset olisivat Suomessa olemattomat, koska tällaisiin M-luokan matkailuautoihin tai yhdistelmiin ei ole vaadittu ajopiirturia. Tällaisia yli 7,5 tonnisia matkailuautoja on rekisteröity Suomessa hieman yli 1 200 kappaletta. Ehdotetun poikkeuksen käyttöönotto tulisi jäsenvaltion päätettäväksi.

Pieniä ja kohtuuhintaisia sähköautoja sekä kevyitä sähkökuorma-autoja koskevien ehdotusten arvioidaan nopeuttavan liikenteen sähköistymistä EU:ssa ja Suomessa.

Lainsäädäntövaikutukset

Direktiiviehdotuksen sisältämä muutos edellyttäisi kansallisia täytäntöönpanotoimia. Asetusehdotuksen sisältämät muutokset olisivat suoraan sovellettavia säännöksiä, joskin uusi ajoneuvoalaluokka sekä muutokset ajo- ja lepoaika-asetukseen voivat johtaa kansallisen lainsäädännön muutoksiin.

6 Ehdotuksen suhde perustuslakiin sekä perus- ja ihmisoikeuksiin

Ehdotuksilla ei arvioida olevan vaikutuksia perustuslakiin tai perus- ja ihmisoikeuksiin.

7 Ahvenanmaan toimivalta

Ehdotukset koskevat Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 21 kohdan mukaista tieliikennettä, 18 §:n 6 kohdassa tarkoitettua yleistä järjestystä ja turvallisuutta sekä 22 kohdassa tarkoitettua elinkeinotoimintaa, jotka kuuluvat Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan. Ehdotukset koskevat myös itsehallintolain 27 §:n 19 kohdan mittayksiköitä, mittalaitteita, mittamenetelmiä ja standardisointia sekä 21 kohdassa tarkoitettua työoikeutta, jotka kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

8 Ehdotuksen käsittely Euroopan unionin toimielimissä ja muiden jäsenvaltioiden kannat

Autoteollisuuden omnibus-esityksen käsittely aloitettiin esittelyllä 12.1.2026 neuvoston Antici Group on Simplification -työryhmässä. Ehdotusten ensimmäinen varsinainen käsittely oli 23.1.2026. Muiden jäsenvaltioiden kannoista ei tässä vaiheessa ole tietoa, mutta yleisesti ehdotusten tavoitteisiin on suhtauduttu myönteisesti. Euroopan parlamentti ei ole vielä aloittanut ehdotusten käsittelyä.

9 Ehdotuksen kansallinen käsittely

Valtioneuvoston U-kirjelmä on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelussa on lisäksi hyödynnetty Liikenne- ja viestintäviraston asiantuntijankemymyksiä ja vaikutusarviointia.

U-kirjelmäluonnos on ollut käsiteltävänä liikennejaoston (EU22), kilpailukykyjaoston (EU8) ja ympäristöjaoston (EU23) kirjallisessa menettelyssä 20.–26.1.2026, ja sitä on käsitelty myös liikennejaoston kokouksessa 21.1.2026. U-kirjelmä on ollut EU-ministerivaliokunnan kirjallisessa käsittelyssä 4.2.2026–5.2.2026.

10 Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto tukee komission tavoitteita sääntelyn yksinkertaistamiseksi ja hallinnollisen taakan vähentämiseksi.

Valtioneuvosto pitää kannatettavana, että ajoneuvojen EU-tyyppihyväksynnän menettelyjä yksinkertaistetaan ilman negatiivisia vaikutuksia liikenneturvallisuuden tai ympäristönsuojelun tasoon. Autoteollisuuden ja toimialan hallinnollisen taakan vähentäminen nähdään tärkeäksi tavoitteeksi, joka koituu lopulta myös kuluttajien ja yritysten eduksi.

Valtioneuvosto kannattaa ehdotuksia kevyiden sähkökuorma-autojen ajopiirturi- ja nopeusrajoitinvaatimusten keventämiseksi. Lisäksi valtioneuvosto kannattaa ehdotusta poikkeukseksi yli 7,5 tonnisten matkailuautojen tai niiden yhdistelmien ajo- ja lepoaikoihin sekä ajopiirturin asennusvaatimuksiin.

Pienille sähköautoille luotavan M1E-alaluokan osalta valtioneuvosto toteaa, että autoteollisuuden omnibus-esityksessä tehtäisiin vain muutos, jotta M1-ajoneuvoluokan uusi alaluokka olisi hyödynnettävissä myöhemmin teknisten vaatimusten ja tukitoimien määrittämisessä. Lähtökohtaisesti valtioneuvosto tukee tätä tavoitetta. Valtioneuvosto katsoo, että teknisten vaatimusten osalta olisi komission asetusten valmistelun yhteydessä tarpeen arvioida turvallisuusvaatimusten riittävyttä ja sopivuutta Suomen liikenne- ja sääolosuhteisiin. Sopivuutta arvioitaessa tulisi erityisesti huomioida tällaisten ajoneuvojen teknisten

ominaisuuksien vaikutus niiden kysyntään, ja vaikutus Suomen päästötavoitteiden toteuttamiseen.

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan komissiolle siirrettävien valtuuksien täsmällisyyteen ja tarvittaessa niiden rajaamiseen on kiinnitettävä neuvotteluissa huomiota. Valtioneuvosto korostaa, että asetusehdotuksen neuvotteluissa tulisi selventää, miten jatkossa varmistetaan, ettei liikenneturvallisuustaso alenisi tilanteissa, joissa yksittäisiä uusia ajoneuvoteknisiä vaatimuksia ei otettaisi käyttöön.

Valtioneuvosto katsoo, että EU-asetuksia kumottaessa tai muutettaessa tulisi varmistaa ajoneuvojen varaosien valmistamisen ja kaupan toimintaedellytykset.

Valtioneuvosto pitää valitettavana, ettei komissio ole valmistellut ehdotuksestaan kattavaa vaikutustenarviointia.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä huolehtia, että ehdotuksen suhde EU:n muihin säädöksiin on selkeä, ja että päällekkäisyydet vältetään. Lisäksi valtioneuvosto pitää tärkeänä, että direktiivin kansallisen voimaan saattamisen määräaika tulee olla riittävä.