

Ympäristövaliokunta

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 ympäristövaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Sara Österberg, liikenne- ja viestintäministeriö
- liikenneneuvos Saara Jääskeläinen, liikenne- ja viestintäministeriö
- asiantuntija Anna Havukainen, ympäristöministeriö
- erityisasiantuntija Keijo Kuikka, Liikenne- ja viestintävirasto

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Bioenergia ry
- Autotuoajat ja -teollisuus ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- työ- ja elinkeinoministeriö

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Komissio antoi 16.12.2025 ehdotuksen COM(2025) 995 final asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta uusien kevyiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien ja ajoneuvojen merkintöjen osalta ja direktiivin 1999/94/EY kumoamisesta.

Valiokunnan lausunto YmVL 7/2026 vp

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 kalenterivuodeksi 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.

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

Valiokunnan lausunto YmVL 7/2026 vp

tärkeää varmistaa raja-arvolainsäädännön vaatimustason riittävyys suhteessa jäsenvaltioiden sitoviin taakanjakosektorin vuoden 2030 velvoitteisiin, vuoden 2030 jälkeisiin päästökauppasektorin 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 kilpailukyvyyn, 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 päästökauppasektorin 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 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.

Valiokunnan lausunto YmVL 7/2026 vp

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 selventää 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

Ehdotuksen tavoite

Ehdotus on osa komission niin sanottua autoteollisuuspakettia. Komissio esittää vuoden 2035 nollapäästötavoitteen eli 100 prosentin tavoitteen korvaamista 90 prosentin päästövähennystasolla, vuosien 2030—2032 päästöjen keskiarvoistamista sekä kompensointimekanismeja vähähiilisen teräksen ja kestävien uusiutuvien polttoaineiden käytölle vuodesta 2035 alkaen. Lisäksi ehdotukseen sisältyy ajoneuvojen energiamerkintää koskevia muutoksia ja erilaisia pienten sähköautojen hyvityksiä.

Muutosten tavoitteena on lisätä joustoja autonvalmistajille CO₂-tavoitteiden saavuttamiseksi, vahvistaa teknologianeutraalisuutta, säilyttää CO₂-raja-arvojen rooli EU:n ilmastolain mukaisten tavoitteiden saavuttamisessa, turvata ennustettavuus valmistajille ja sijoittajille nollapäästöisen liikkumisen arvoketjussa ja parantaa kuluttajien tiedonsaantia. Komission mukaan tavoitteiden tulee edelleen ohjata siirtymää kohti nollapäästöistä liikkuvuutta ja luoda ennustettavuutta investoinneille, mutta sääntelyn joustamattomuus ja globaalien olosuhteiden muutokset voivat lisätä valmistajien riskiä jäädä tavoitteistaan ja joutua maksamaan liikapäästömaksuja.

Suomessa ei ole ajoneuvovalmistajia, joita ehdotettu sääntely koskee. EU:n laajuisesti tarkasteltuna ehdotetut joustot ovat tarpeellisia, sillä sähköautojen kysyntä ei ole kasvanut riittävän nopeasti autonvalmistajille asetettuihin tavoitteisiin nähden. Autonvalmistajille asetetut päästövähennystavoitteet ja niitä koskevat sakkorangaistukset eivät yksinään riitä

Valiokunnan lausunto YmVL 7/2026 vp

päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi, sillä ne eivät sinällään lisää sähköautojen kuluttajakysyntää, vaan ohjaavat vain valmistettavien autojen käyttövoimaosuuksia. Sähköistymis- ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan velvoitteiden lisäksi tukitoimia. Latausinfraan kehittymisen hitaus on yksi syy kysynnän heikkoon kasvuun. Autonvalmistajat ovat tuoneet markkinoille viime vuosina myös edullisia ja pieniä sähköautoja. Käytännössä kuitenkin suurin kysyntä kohdistuu sähköautoihin, joissa on suurehko akku eli pitkä toimintamatka ja nopea lataus.

Valiokunta pitää valtioneuvoston tavoin tärkeänä parantaa sektorin kilpailukykyä säilyttäen samalla sääntelyn ennakoitavuuden, teknologianeutraaliuden, varmuuden investoijille ja puhtaan siirtymän edistämisen. Autoteollisuuden kilpailukykyyn vahvistaminen lyhyellä tähtäimellä on tärkeää myös päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Valiokunta kiinnittää huomiota kuitenkin riskiin siitä, että ehdotus voi heikentää EU:n kilpailukykyä pitkällä aikavälillä mahdollistamalla kilpailijoiden markkina-aseman vahvistumisen täyssähköajoneuvoissa EU:n sisämarkkinoilla.

Ympäristövaikutukset

Henkilö- ja pakettiautojen vuoden 2035 EU:n laajuista CO₂-päästövähennystavoitetta alennetaan ehdotuksen mukaan 100 prosentista 90 prosenttiin edellyttäen, että jäljellä olevat päästöt kompensoidaan asetuksessa määritellyillä hyvityksillä. Muutoksen johdosta polttomootoriautoilla on vuoden 2035 jälkeenkin rooli täyssähkö- ja vetykäyttöisten autojen rinnalla toisin kuin aikaisemmin on päätetty. Jäljellä olevat 10 prosenttia päästöistä tulee vuodesta 2035 alkaen kompensoida joko EU:ssa valmistetun vähähiilisen teräksen käytöstä saatavilla hyvityksillä taikka sähkö- tai biopolttoaineiden hyvityksillä.

Liikenne- ja viestintäviraston vaikutusarvion mukaan raja-arvon lieventäminen aiheuttaa Suomessa henkilöautoliikenteessä kumulatiivisesti 0,6 prosentin CO₂-lisäpäästöt vuoteen 2045 mennessä sekä pakettiautoliikenteessä noin kolmasosan tästä. Vaikutukset ovat kuitenkin EU-tasolla merkittäviä ja heijastuvat Suomeen taakanjakosektorin ja tulevan tieliikenteen päästökaupan kautta. Päästöjen kasvu EU-tasolla lisää velvoitteiden täyttämisen kustannuksia ja lisää ohjauspainetta kansallisiin ilmastotoimiin. Raja-arvolainsäädäntöä kustannustehokkaampia liikennesektorin päästövähennystoimia voi olla haastavaa löytää kansallisesti.

Vuoden 2035 tavoitteen lasku vaikuttaa merkittävästi liikenteen päästövähennysten toteutumiseen ja mahdollistaa fossiilista polttoainetta käyttävien kevyiden ajoneuvojen valmistuksen pitkälle tulevaisuuteen. Valiokunta korostaa valtioneuvoston tavoin, että lähtökohtaisesti sitovat EU-tasoiset ajoneuvovalmistajien CO₂-raja-arvot vähentävät päästöjä ja vaikuttavat siten myös jäsenvaltioiden taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteiden saavuttamiseen. Tämä koskee erityisesti Suomea, jolla on korkea taakanjakosektorin velvoite, tieliikenteen osuus taakanjakosektorin päästöistä on merkittävä ja ajoneuvokannan uudistuminen on riippuvaista pitkälti muualla valmistetuista ajoneuvoista. Jatkokäsittelyssä on siksi tärkeää varmistaa raja-arvolainsäädännön vaatimustason riittävyys suhteessa jäsenvaltioiden sitoviin taakanjakosektorin vuoden 2030 velvoitteisiin, vuoden 2030 jälkeisiin päästökaupasektorin ulkopuolisten sektoreiden velvoitteisiin ja EU:n ilmastolain tavoitteisiin.

Valiokunnan lausunto YmVL 7/2026 vp

Valiokunta korostaa, että EU:n autovalmistajia koskevat CO₂-raja-arvoasetukset vaikuttavat keskeisesti Suomen autokantaan ja sen käyttövoimiin. Raja-arvolainsäädäntö vaikuttaa päästötasoon kuitenkin melko pitkällä viiveellä, koska autokanta uusiutuu Suomessa vain hitaasti. Liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä oli vuoden 2024 lopussa noin 13,6 vuotta ja vanheneminen jatkuu, kun uusien autojen kysyntä on heikkoa.

Korkeapäästöisen teräksen korvaaminen vähähiilisillä vaihtoehtoilta on ilmastovaikutusten kannalta merkityksellistä. EU:n ilmastolainsäädännön rakenteessa tähän liittyvät hyvitykset eivät kuitenkaan käytännössä auta taakanjakosektorin päästövähennysten toteutumista, sillä ne vaikuttavat päästökaupasektorilla. Tällä on merkitystä, sillä Suomea sitova taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite on kunnianhimoinen ja se tulee täyttää sektorin sisäisin keinoin.

Komission ehdottama kestävien uusiutuvien polttoaineiden kompensatiomekanismi ei alustavien arvioiden mukaan lisää uusiutuvien polttoaineiden käyttöä EU:ssa, vaan kompensatio voi täytyä uusiutuvan energian direktiivin vaatimien käyttötasojen myötä automaattisesti. Valtioneuvoston mukaan vuoden 2035 tavoite voitaisiin ylläpitää lähempänä nykyistä 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. Valiokunta tukee tätä kantaa.

Komissio ehdottaa pienille EU:ssa valmistetuille sähköautoille kannustinta, jossa valmistajat saavat niistä hyvityksiä (superbonuksia) vuoteen 2034 saakka, eli ne lasketaan valmistajien tavoitteisiin kertoimella 1.3. Valiokunta pitää hyvänä aktiivista keskustelua tehokkaista ohjauskeinoista päästöttömien ajoneuvojen edistämisestä teknologianeutraalilla tavalla. On esimerkiksi ehdotettu, että asetukseen tulisi luoda oma ajoneuvoluokka polttomootoriautoille, jotka käyttävät ainoastaan hiilineutraaleita polttoaineita, ja rinnastetaan asetuksessa nämä autot muihin nollapäästöisiin autoihin. Valiokunta korostaa teknologianeutraaliustavoitteen toteuttamista käytännössä eli sitä, että edistetään myös kestäviä uusiutuvia polttoaineita sekä biometaania tai etanolia käyttävien ajoneuvojen saatavuutta.

Vaikutusarvioinneista

Komissio on arvioinut laajasti ehdotuksen erilaisten päästövähennystavoitteita keventävien toimenpidevaihtoehtojen ja niiden yhdistelmien vaikutuksia. Vaikutustenarviointi ei kuitenkaan kata kaikkia ehdotukseen valittuja politiikkatoimenpiteitä ehdotetussa muodossaan tai valittujen toimenpiteiden yhteenlaskettua tai kumulatiivista vaikutusta, mikä tekee vaikutusten tulkinnasta haastavaa. Arviot eivät siten ole sellaisenaan kaikkien täysin sovellettavissa annettuun ehdotukseen, mutta ovat suuntaa-antavia. Valiokunta korostaa, että komission ei tule jättää vaikutusarviointeja tekemättä ja olennaista on myös koko autoteollisuuspaketin yhteisvaikutusten arviointi.

Komission vaikutusarvioinnin mukaan vuoden 2035 tavoitteen alentamisen ja kompensatiomallin myötä energiankulutus ja päästöt kasvavat, koska markkinoille tulee vähemmän energiatehokkaita ajoneuvoja. Vuoden 2035 jälkeen noin 11 prosenttia

Valiokunnan lausunto YmVL 7/2026 vp

ensirekisteröitävistä autoista voisi olla muita kuin nollapäästöisiä. Arvioinnin mukaan ehdotuksen vaikutukset EU:n kokonaispäästöihin ovat rajalliset erityisesti vuoden 2035 tavoitteeseen sidottujen kompensatiomekanismien vuoksi. Siksi aloite on komission mukaan linjassa EU:n vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen ja vuoden 2030 ilmastotavoitteen kanssa.

Kuluttajien auton käyttöön liittyvät käyttökustannukset ja kuljetuskustannukset voivat pitkällä aikavälillä keskimäärin hieman kasvaa, koska ehdotuksella on arvioitu olevan vähäinen liikenteen sähköistymistä hidastava vaikutus. Komission vaikutusarvion mukaan 2035 tavoitteen lasku ja päästöväjeen kompensatioon ehdotetut muutokset lisäävät ajoneuvoihin liittyviä kokonaiskustannuksia matalamman energiatehokkuuden ja korkeampien polttoainekustannusten vuoksi.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Ympäristövaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Helsingissä 4.3.2026

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Jenni Pitko vihr
varapuheenjohtaja Pinja Perholehto sd
jäsen Pauli Aalto-Setälä kok
jäsen Marko Asell sd
jäsen Eveliina Heinäluoma sd
jäsen Petri Huru ps
jäsen Christoffer Ingo r
jäsen Vesa Kallio kesk
jäsen Mai Kivelä vas
jäsen Hanna Kosonen kesk
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Tere Sammallahhti kok
jäsen Sara Seppänen ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos

Valiokunnan lausunto YmVL 7/2026 vp
Eriävä mielipide

Eriävä mielipide

Perustelut

Euroopan komissio antoi joulukuussa 2025 ehdotuksen henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoasetuksen muuttamisesta (U 9/2026) osana niin kutsuttua autoteollisuuspakettia. Ehdotuksessa esitetään uusien, EU:ssa ensirekisteröitävien ajoneuvojen keskimääräisiin CO₂-päästövähennystavoitteisiin useita muutoksia ja joustoja, joista keskeisimpänä henkilö- ja pakettiautojen vuoden 2035 EU:n laajuisen CO₂-päästövähennystavoitteen alentaminen 100 prosentista 90 prosenttiin. Ehdotuksessa edellytetään, että jäljellä olevat 10 prosenttia päästöistä tulee vuodesta 2035 alkaen kompensoida joko EU:ssa valmistetun vähähiilisen teräksen käytöstä saatavilla hyvityksillä taikka sähkö- tai biopolttoaineiden hyvityksillä.

Yhdymme valtioneuvoston kannassa esitettyihin perusteltuihin huolenaiheisiin. Emme voi yhtyä valtioneuvoston kantaan, joka huomattavista varauksista huolimatta on valmis hyväksymään komission käsillä olevan ehdotuksen. Henkilö- ja pakettiautojen CO₂-päästövähennystavoitteita ei tule alkuunkaan purkaa, koska yhteiset CO₂-raja-arvot ovat kustannustehokas, järkevä, vähäbyrokraattinen ja hyvin tasapuolinen ilmastotoimi. Nykyinen ehdotus on huomattava ilmastopoliittisen tavoitetason madallus, joka tulee kasvattamaan liikenteen päästöjä ja kaataa paineen päästövähennyksistä kansalliselle tasolle. Suomen kanta on perinteisesti ollut, että liikenteen päästövähennykset tulee tehdä juuri EU-tasolla, joten valtioneuvoston asettuminen ehdotuksen taakse on erittäin ristiriitaista ja epä johdonmukaista.

Kuten valiokunnan lausuntoluonnoksessakin todetaan, raja-arvolainsäädäntöä kustannustehokkaampia liikennesektorin päästövähennystoimia on vaikea löytää kansallisesti. Komission ehdotus tulee merkittävästi vaikeuttamaan taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteen saavuttamista, erityisesti Suomelle, jolla on korkea taakanjakosektorin velvoite, tieliikenteen osuus taakanjakosektorin päästöistä on merkittävä ja ajoneuvokannan uudistuminen on riippuvaista muualla valmistetuista ajoneuvoista. Tämä tunnistetaan niin valtioneuvoston kannassa kuin valiokunnan lausunnossa, ja siksi onkin ristiriitaista, että komission esitykselle annetaan tästä huolimatta kansallinen tuki.

Lopuksi, ehdotus tulee mahdollistamaan polttomoottoriajoneuvojen ensirekisteröimisen vielä vuoden 2035 jälkeenkin, toisin kuin aikaisemmin on päätetty. Ehdotus tulee heikentämään EU:n kilpailukykyä pitkällä aikavälillä mahdollistamalla kilpailijoiden markkina-aseman vahvistumisen täyssähköajoneuvoissa EU:n sisämarkkinoilla. Yllä mainituista syistä emme voi yhtyä valtioneuvoston kantaan emmekä sitä tukevaan ympäristövaliokunnan lausuntoon.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että suuri valiokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Valiokunnan lausunto YmVL 7/2026 vp
Eriävä mielipide

Helsingissä 4.3.2026

Mai Kivelä vas
Jenni Pitko vihr