Esa Aaltonen
TIO/TKK

Eduskunnan talousvaliokunta

LVM:n asiantuntijalausunto valtioneuvoston kirjelmästä U 31/2026 vp

Eduskunnan talousvaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriön lausuntoa valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi teollisen kapasiteetin kiihdyttämisestä ja vähähiilistämisestä strategisilla aloilla sekä asetusten (EU) 2018/1724, (EU) 2024/1735 ja (EU) 2024/3110 muuttamisesta (U 31/2026 vp).

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa ja esittää lausuntonaan kunnioittavasti seuraavaa:

Komission ehdotus ns. teollisuutta vauhdittavaksi asetukseksi (Industrial Accelerator Act, IAA) sisältää useita liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle kuuluvia tai vaikuttavia muutosehdotuksia. IAA täydentäisi 16. joulukuuta 2025 julkaistua autoteollisuuspakettia. Aloitteella on yhteys komission autoteollisuuspaketin ehdotuksiin henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvoasetuksen muuttamiseksi (COM(2025) 995 final), ehdotukseen puhtaista yritysajoneuvokannoista eli nk. clean corporate fleets (COM(2025) 994 final) ja autoteollisuuden omnibus -ehdotukseen (COM(2025) 999 final ja COM(2025) 993 final). Liikenne- ja viestintäministeriö korostaa, että IAA:n käsittelyssä tulee huomioida yhteydet edellä mainittuihin ehdotuksiin. Ministeriö haluaa kiinnittää valiokunnan huomiota näihin liittyviin IAA-asetuksen muutosehdotuksiin. Lisäksi ministeriö haluaa tuoda esiin tiettyjä muita riippuvuuksia.

IAA säätäisi eräille aloille unioniperäisyyskriteerit, jotka tulisi ottaa huomioon erinäisissä julkisen tuen muodoissa. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnon alan näkökulmasta keskeisiä ovat erityisesti ajoneuvoille ehdotetut made-in-EU-kriteerit. Kriteerien soveltamisella olisi vaikutusta muun muassa autoteollisuuteen ja autoalaan laajemmin ja myös viranomaisiin. IAA:n III liitteessä määriteltäisiin EU-valmistuksen (made-in-EU tai unioniperäisyys) kriteerit täyssähköajoneuvoille, ladattaville hybridiajoneuvoille ja vetypolttokennoajoneuvoille. Kriteerit eivät perustuisi ainoastaan tullikoodeksin mukaiseen alkuperään, vaan liitteessä III säädettyihin tarkkoihin EU-alkuperävaatimuksiin, jotka koskevat erityisesti ajoneuvon kokoonpanoa unionissa, akkuja, sähkövoimansiirtoa ja keskeisiä elektroniikkakomponentteja.

Edellä kuvattuja IAA:n III liitteen kriteerejä sovellettaisiin jatkossa ajoneuvojen julkisiin hankintoihin ja julkisiin tukiohjelmiin sekä liikennepalvelujen julkisiin hankintoihin sekä ajoneuvojen puhtaat yritysajoneuvokannat -asetusehdotuksen mukaisiin tukiin. Välillisiä vaikutuksia voisi olla ajoneuvojen EU-hyväksyntään, markkinavalvontaan ja ajoneuvotietojen rekisteröintiinkin.

Autoteollisuuden omnibus -ehdotuksessa komissio esittää määriteltäväksi pienille täyssähköautoille uuden M1E-ajoneuvoluokan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetukseen (EU/2018/858). IAA:n III liitteessä EU-valmistuksen kriteerit yhdistyisivät M1E-luokan määrittelyjen kanssa. M1E-ajoneuvoluokalle on ehdotettu kevennettyjä EU-alkuperävaatimuksia. EU:ssa valmistetun M1E-luokan ajoneuvon määritelmää hyödynnettäisiin henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvoasetuksessa, jossa ajoneuvovalmistajat voisivat saada superbonuksia CO2-tavoitteidensa laskentaan kriteerit täyttävistä ajoneuvoista.

Ajoneuvojen EU-valmistuksen kriteerit, mahdollinen uuden M1E-ajoneuvoluokan määrittely ja alkuperätiedon hyödyntäminen eri tarkoituksiin johdonmukaisesti tulee huomioida eri komission ehdotusten välillä.

Julkisissa ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnoissa ja ajoneuvojen tuissa alkuperävaatimusten ja tarjoajan omistuksen ja määräysvallan tarkistamiseen liittyvä hallinnollinen taakka kasvattaisi hankintayksikön ja viranomaisten kustannuksia. Lisäkriteerit julkisissa hankinnoissa hyväksyttäville tuotteille ja toimittajille voivat vähentää kilpailua, millä olisi kilpailutettavien tuotteiden hintoja nostava vaikutus. Nämä uudet vaatimukset rajoittaisivat palveluntarjoajien elinkeinovapautta ja heikentäisivät omaisuudensuojaa rajaamalla merkittävän osan puhtaista ajoneuvoista hankintojen ulkopuolelle. Liikenne- ja viestintäministeriö nostaa esiin, että asetettaessa uusia vaatimuksia nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tukemiselle ja hankinnalle, on mahdollista, että liikenteen päästöjen väheneminen hidastuu ja ajoneuvokannan uudistuminen vähäpäästöisemmäksi vaikeutuu. Asetusehdotuksen velvoite hyväksyä 25 prosenttia kalliimpia hintoja eurooppalaista alkuperää olevista tuotteista saattaa johtaa julkisten hankintojen kustannusten merkittävään kasvuun. Myös velvoitteilla koskien ulkomaisia investointeja on todennäköisiä taloudellisia vaikutuksia. Taloudellisia vaikutuksia pyritään arvioimaan neuvotteluiden edetessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää hyvänä, että valtioneuvoston kannoissa huomioidaan, että jatkotyössä tulisi tarkentaa ehdotettujen kriteereiden sisältöä ja käytännön toteutettavuutta sekä varmistaa hankintoja ja ajoneuvojen alkuperävaatimuksia koskevien säännösten yhdenmukaisuus EU:n muiden kansainvälisten sitoumusten kanssa.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää keskeisenä ajoneuvojen EU:n alkuperävaatimuksia koskevien kantojen osalta, että uusilla vaatimuksilla ei tulisi tarpeettomasti vaikeuttaa puhtaiden ajoneuvojen hankintaa ja tukemista. Tärkeää, että tulevissa neuvotteluissa kiinnitetään huomiota hankintayksiköiden ja viranomaisten hallinnollisen taakan ja kustannusten lisääntymiseen ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen uusien vaatimusten takia.

Esa Aaltonen

Johtava asiantuntija,
Tieliikenne ja kuljetusketjut- yksikkö
Tieto- ja turvallisuusosasto
Liikenne- ja viestintäministeriö