Valiokunnan lausunto YmVL 8/2026 vp– U 10/2026 vp

Ympäristövaliokunta

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yritysajoneuvokantojen vähähiilistämisestä

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yritysajoneuvokantojen vähähiilistämisestä (U 10/2026 vp): Asia on saapunut ympäristövaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:
- erityisasiantuntija Anu Aavamäki-Tortosa, liikenne- ja viestintäministeriö
- asiantuntija Anna Havukainen, ympäristöministeriö
- johtava asiantuntija Outi Ampuja, Liikenne- ja viestintävirasto

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:
- Autoalan Keskusliitto ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:
- työ- ja elinkeinoministeriö

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Komissio antoi 16.12.2025 asetusehdotuksen yritysajoneuvokantojen vähähiilistämisestä (COM (2025) 994 final). Komission ehdotus on osa niin kutsutun autoteollisuuspaketin aloitteita.

Valtioneuvoston kanta

Suomen ennakkovaikuttamiskantoja on muodostettu E-selvityksessä E 44/2025 vp. Tässä yhteydessä on linjattu muun muassa seuraavasti:

Valiokunnan lausunto YmVL 8/2026 vp

Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti komission tavoitteeseen lisätä päästöttömien ajoneuvojen osuutta markkinoilla. Valtioneuvosto jakaa komission näkemyksen, jonka mukaan nollapäästöisten ajoneuvojen kasvava kysyntä voisi auttaa eurooppalaisen autoalan kasvun ja kilpailukyvyn tukemisessa.

Valtioneuvosto katsoo, että päästövähennystoimien tulee olla kustannustehokkaita ja teknologianeutraaleja.

Valtioneuvosto näkee, että päästöttömän yritysajoneuvokannan kysynnän kasvun nopeutuminen voisi vahvistaa uusien päästöttömien autojen markkinaa, alentaa niiden hintoja sekä hyödyttää niin yrityksiä kuin kotitalouskuluttajiakin lisäämällä käytettyjen päästöttömien autojen tarjontaa ja alentamalla niiden hintoja ajan myötä. Suomen kaltaisissa jäsenmaissa, joilla on korkeat taakanjakosektorin velvoitteet ja ajoneuvokannan uudistuminen on riippuvaista pitkälti muualla valmistetuista ajoneuvoista, on ajoneuvojen päästöihin vaikuttavilla lainsäädäntöaloitteilla keskeinen merkitys.

Valtioneuvosto näkee komission tavoin riittävän kattavan lataus- ja tankkausinfrastruktuuriverkon käyttöönoton edellytykseksi henkilö- ja tavaraliikenteen nollapäästöisten ajoneuvojen kannan kasvattamiseksi. Valtioneuvosto pitää tärkeänä EU:n toimenpiteenä vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamisessa AFIR-asetuksen toimeenpanon tukemista. Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuriin liittyvä mahdollinen lisäsääntely tulisi Suomen näkemyksen mukaan sisällyttää AFIR-asetukseen.

Valtioneuvosto pitää tarpeellisena, että erilaisten ajoneuvojen käyttötehtävä ja erityyppisten yritysten eriävät mahdollisuudet hankkia ja käyttää nollapäästöisiä ajoneuvoja otetaan huomioon arvioitaessa mahdollisia toimenpiteitä, joilla kasvatettaisiin nollapäästöisten ajoneuvojen osuutta uusista hankinnoista sekä osuutta eri ajoneuvokannoissa.

Näitä kantoja täydennetään käsillä olevaa komission ehdotusta koskien seuraavasti:

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

Valtioneuvosto katsoo, että säätelyn tulisi painottua nolla- ja vähäpäästöisten henkilö- ja pakettiautojen osuuden lisäämiseen Euroopan Unionissa.

Valtioneuvosto pitää perusteltuna komission ehdottamia kansallisia velvoitetasoja nolla- ja vähäpäästöisille ajoneuvoille sekä rajausta henkilö- ja pakettiautoihin, huomioiden ajoneuvomarkkinoiden kehittyneisyys.

Valtioneuvosto katsoo, että päällekkäiseen sääntelyyn tulee suhtautua erittäin kriittisesti ja mahdollisen lainsäädäntöehdotuksen tulisi tuoda itsenäistä lisäarvoa, jota ei kateta tai tulla kattamaan muissa tai voimassa olevissa lainsäädännöissä ja joka ei aiheuta tarpeettoman raskasta hallinnollista taakkaa yrityksille ja viranomaisille. Valtioneuvosto pitää tarkoituksenmukaisena edistää voimassa olevan sääntelyn tehokasta toimeenpanoa.

Valtioneuvosto katsoo, että yrityskohtaiset raportointivelvoitteet voisivat aiheuttaa tarpeetonta hallinnollista taakkaa, eikä niitä lähtökohtaisesti voida pitää tarkoituksenmukaisina.

Lisäksi valtioneuvosto pitää tärkeänä ehdotuksen yhteisvaikutuksien ja yhteensopivuuden arviointia erityisesti CO2-raja-arvoasetuksen kanssa.

Valtioneuvosto katsoo, että komission ehdotusta, jonka mukaan kansalliset yrityksille suunnatut rahoitustoimet tulisi tulevaisuudessa kohdentaa yksinomaan nolla tai vähäpäästöisiin ajoneuvoihin, tulisi tarkastella siten, että jäsenvaltioille jätetään riittävä harkintavalta tukiinstrumenttien kohdentamiseksi. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, ettei sääntely muodostu liian rajoittavaksi tai estä kansallisesti tarkoituksenmukaisten siirtymävaiheen ratkaisujen tukemista.

Valtioneuvosto näkee liikenneturvallisuuden lisäämisen tavoiteltavana päämäärä. Ajoneuvokaluston uusiutuminen lisää osaltaan myös liikenneturvallisuutta.

Valtioneuvosto katsoo, että komissiolle delegoitavien toimivaltuuksien tulee olla tarkkarajaisia, oikeasuhtaisia, tarkoituksenmukaisia ja hyvin perusteltuja. Valtioneuvosto pitää lähtökohtaisesti tarkoituksenmukaisena asetusehdotuksen mukaista komission mahdollisuutta antaa 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 muihin säädöksiin onselkeä ja vältetään päällekkäisyydet.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Asetusehdotus velvoittaa jäsenvaltioita varmistamaan, että vuodesta 2030 alkaen suuriin yrityksiin rekisteröidyistä uusista yritysautoista (henkilö- ja pakettiautot) tietty vähimmäisosuus on nolla- ja vähäpäästöisiä sekä tietty erikseen määritelty vähimmäisosuus nollapäästöisiä ajoneuvoja. Asetusehdotus sisältää myös yritysajoneuvon määritelmän ja rahoitussäännön, jonka mukaan jäsenvaltiot eivät voi vuodesta 2030 alkaen antaa taloudellista tukea yritysajoneuvoille, elleivät ne ole nolla- tai vähäpäästöisiä. Tuki tulee kohdentaa vain ajoneuvoihin, jotka täyttävät myöhemmin annettavalla delegoidulla säädöksellä määriteltävät ”made in the EU” -kriteerit, jotka komissio määrittää delegoidulla asetuksella.

Valiokunta yhtyen valtioneuvoston kantaan katsoo, että nollapäästöisten ajoneuvojen kasvava kysyntä voi auttaa eurooppalaisen autoalan kasvun ja kilpailukyvyn tukemisessa. Yritysajoneuvoilla on merkittävä potentiaali nopeuttaa nollapäästöisten ajoneuvojen käyttöönottoa, sillä niiden osuus ensirekisteröinneistä on EU:ssa huomattava (henkilöautoista noin 60 % ja pakettiautoista noin 90 %). Päästöttömän suurten yritysten yritysajoneuvokannan kysynnän kasvun nopeutuminen voi vahvistaa uusien päästöttömien autojen markkinaa, alentaa niiden hintoja sekä hyödyttää niin yrityksiä kuin kuluttajiakin lisäämällä käytettyjen päästöttömien autojen tarjontaa ja alentamalla niiden hintoja ajan myötä. Pakettiautojen osalta asetusehdotuksen tavoitteet ovat henkilöautoja haastavammat huolimatta siitä, että suurten

yritysten omat vastuullisuusstrategiat ja päästöraportointivelvoitteet edistävät nollapäästöisten autojen osuuden kasvua niiden autohankinnoissa.

Liikenne- ja viestintäviraston vaikutusarvion mukaan asetuksella ei ole juurikaan vaikutusta liikenteen päästöihin Suomessa. Suurilla yrityksillä on pääsääntöisesti oman vastuullisuus- ja ympäristöstrategian ohjaamana ennestään tiukka politiikka hankittavien autojen ympäristöystävällisyydestä. Autokannan kehityksen perusennusteen valossa velvoitteet saavutetaan ilman lisätoimia.

Valiokunta katsoo, että ehdotus on linjassa Suomen ilmastotavoitteiden kanssa, ja se tukee päästövähennysten edistämistä laajemmin EU:ssa. On tärkeää, että myös yritysajoneuvokantojen vähähiilistämistä edistävät toimet etenevät sekä kansallisesti että EU-tasolla johdonmukaisena kokonaisuutena. Valiokunta korostaa tarvetta arvioida ehdotusta osana autoteollisuuspakettia. Erityisesti CO_2-raja-arvoasetuksen keventämistä ja joustojen lisäämistä koskevat muutokset voivat heikentää ajoneuvoteollisuuden investointeja vähäpäästöisiin teknologioihin ja heikentää vähähiilisten ajoneuvojen tarjontaa. Kysyntää vahvistavien toimien tulee olla riittävän vaikuttavia, jotta ne voivat kompensoida heikkeneviä tarjontasignaaleja. Autoteollisuuden teknologianeutraali kannustin jatkaa investointeja vähäpäästöisiin teknologioihin ja tuotantokapasiteettiin on tärkeää varmistaa.

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 Sammallahti kok
jäsen Sara Seppänen ps

Valiokunnan lausunto YmVL 8/2026 vp

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos