



24.2.2026

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: U 9/2026 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusien kevyiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien ja ajoneuvojen merkintöjen muuttamiseksi (henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoasetus)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi tässä asiassa.

Päästöjen vähentäminen on tärkeää, mutta toimenpiteiden pitää olla oikeudenmukaisia ja taloudellisesti kestäviä. Henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoasetuksella on merkittävä rooli tavoitteiden saavuttamisessa tieliikenteen osalta.

Päästövähennystoimenpiteiden pitää olla kuluttajille kohtuuhintaisia, teknologisesti realistisia, sosiaalisesti oikeudenmukaisia sekä huolehtia siitä, että liikkuminen on taloudellisesti ja muutenkin mahdollista koko Suomessa. Sääntelyn tulee tuottaa todellisia päästövähennyksiä ilman, että se heikentää kuluttajien luottamusta tai kasvattaa kohtuuttomasti liikkumisen kustannuksia.

Teknologianeutraalisuus ja 2035-tavoite

On tärkeää, että sääntely mahdollistaa useiden teknologioiden käyttämisen eikä päästötavoitteissa lukkiuduta vain yhteen teknologiaan. Mitä pidemmälle aikavälille suunnitelmia tehdään, sitä enemmän niihin sisältyy epävarmuuksia ja eri teknologioiden kehitystahti voi vaihdella.

Komission ehdotus vuoden 2035 päästövähennystavoitteen pudottamisesta 90 %:iin avaa mahdollisuuden täyssähkö- ja vetyajoneuvon lisäksi ladattaville hybrideille ja mahdollisesti uusiutuvia polttoaineita käyttäville ajoneuvoille. Esimerkiksi Suomi on edelläkävijä juuri uusiutuvien biopolttoaineiden saralla.

Teknologianeutraalisuus tukee kuluttajien valinnanvapautta ja siirtymän hallittavuutta, mutta mahdolliset vaikutukset päästöihin tulisi huomioida myös päästövähennystavoitteissa, joita tulisi tarvittaessa arvioida uudelleen niin EU:ssa kuin kansallisesti.

Samaan aikaan on tärkeää, että autojen kulutus- ja päästötiedoissa päästäisiin mahdollisimman lähelle todellisen käytön tietoja. Tämä on erityisen tärkeää muun muassa ladattavien hybridien sähkökäytön ohella. Suomessa jo nykyisin ajetaan ladattavillakin hybrideillä keskimääräistä enemmän puhtaasti sähköllä.

Uusiutuvat polttoaineet ja elinkaarinäkökulma

Kestävillä uusiutuvilla polttoaineilla on potentiaalia, mutta nykyisessä ehdotuksessa niiden rooli näyttää rajalliselta. Uusiutuvien polttoaineiden kompensatiomekanismin tulisi perustua selkeisiin laskentamenetelmiin, riippumattomaan arviointiin sekä läpinäkyvään ja todennettavaan raportointiin, mikä olisi niin päästötavoitteiden tavoittelun kuin todennäköisesti suomalaisen biopolttoainetuotannon etu.

Lisäksi siirtyminen elinkaaripäästöjen tarkasteluun pelkkien pakokaasupäästöjen sijaan vastaisi paremmin ajoneuvojen todellista ilmastovaikutusta ja edistäisi teknologianeutraalia lähestymistapaa.

Joustomekanismit ja kuluttajakustannukset

Siirtymävaiheeseen esitetty rajattu jousto on tervetullut (esim. monivuotinen tavoitetarkastelu, CO₂-hyvitysten pankkijärjestelmät).

Samalla on kuitenkin varmistettava, että joustot eivät viivästytä päästövähennyksiä siten, että Suomelle tai suomalaisille aiheutuu lisäkustannuksia. Erityistä huomiota tulee kiinnittää siihen, miten CO₂-standardien joustot kytkeytyvät EU:n päästökauppaan (ETS 2). Mikäli kokonaispäästöt kasvavat, se voi myöhemmin tarkoittaa korkeampia kustannuksia kuluttajille polttoaineiden hinnan kautta.

Sääntelyratkaisujen on oltava kuluttajavaikutuksiltaan ennakoitavia ja kohtuullisia, erityisesti Suomessa, jossa pitkät etäisyydet ja vähäisempi julkinen liikenne lisäävät henkilöauton merkitystä arjessa.

Pienet ja kohtuuhintaiset sähköautot

Pienempien, kohtuuhintaisten, EU:ssa valmistettujen sähköautojen tarjonnan lisääminen on tervetullutta, mutta niiden vaikutus Suomessa on todennäköisesti marginaalinen. Suomessa on pienten, nk. A-segmentin, autojen kysyntä ollut varsin pientä. Euroopan suurissa maissa pienet henkilöautot ovat enimmäkseen kaupunkikäytössä ja niiden ajosuorite on varsin alhainen.

Kohtuuhintaisen mallitarjonnan puute on kuitenkin keskeinen este käyttövoimasiirtymälle monille kuluttajille. Toimenpiteiden tulee aidosti johtaa laajempaan mallivalikoimaan, kilpailun lisääntymiseen ja kuluttajahintojen laskuun ja tätä kehitystä on seurattava.

Ajoneuvojen energiamerkintä

EU-tasoisien, yhdenmukaisen energiamerkin uudistaminen on lähtökohtaisesti kannatettava asia.

Kuluttajille on tärkeää tarjota selkeää, vertailukelpoista, luotettavaa ja helposti ymmärrettävää tietoa. Merkinnän tulee perustua mahdollisimman lähelle ajoneuvokohtaista tietoa ja sen pitää kuvastaa energiatehokkuutta ja elinkaaripäästöjä. Sähköistymisen myötä todellisen ja ilmoitetun kulutuksen ero on olosuhteista riippuen revennyt. Merkinnän pitää myös olla yhdenmukainen CO₂-standardien tavoitteiden kanssa ja välttää hallinnollista monimutkaisuutta. Luotettava kuluttajainformaatio vahvistaa markkinoiden toimivuutta ja tukee vähäpäästöisten ajoneuvojen kysyntää.

Meillä päästövähennystavoitteita saavutettaisiin jo uusimalla autokantaa nykyiset päästövaatimukset täyttävillä autoilla. Jos vaatimuksia tiukennetaan tavalla, joka nostaa uusien autojen hintaa entisestään, Suomessa seurauksena saattaa olla autokannan uusiutumisen hidastuminen.

Lopuksi

Uudistetun CO₂-raja-arvosääntelyn tulee tukea teknologianeutraalia ja innovaatioita edistävää lähestymistapaa, varmistaa kuluttajien kohtuuhintaiset liikkumismahdollisuudet sekä olla läpinäkyvä, ennakoitava ja sosiaalisesti oikeudenmukainen. Onnistunut sääntelyratkaisu on sellainen, joka tuottaa todellisia päästövähennyksiä samalla kun se turvaa liikkumisen saavutettavuuden kaikille kansalaisille.

Kunnioitavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry