



29.5.2026

Euroopan Parlamentti, MEP Katri Kulmunin toimisto

Autoalan Keskusliito (AKL) kommentteja Komission Omnibus -aloitteisiin

AKL näkee myönteisenä komission pyrkimyksen EU-lainsäädännön kehittämisestä selkeämmäksi ja paremmin toimeenpantavaksi, sekä tavoitteen EU:n kilpailukyvyyn tukemisesta ja toimivammista sisämarkkinoista. Keskeisiä ovat selkeämmät ja helpommin sovellettavat säännöt, sääntelykehikon vahvistaminen ja läpinäkyvyys, sekä nykyisen sääntelyn päällekkäisyyksien ja kansallisen ylisääntelyn vähentäminen

AKL painottaa seuraavia autoalan näkökulmasta oleellisia asioita:

- **Toimivan kilpailun turvaaminen ja ennustettavuus** tulee huomioida asetusehdotuksissa
- **Hallinnollisen taakan vähentäminen** on tärkeä tuki autoalalle, joka käy läpi nopeaa rakenne muutosta haastavassa ja epävakaaassa geopoliittisessa ympäristössä.
- Parhaat tulokset nollapäästöisten ajoneuvojen yleistymisessä saavutetaan **kannustimilla, investoinneilla ja kysynnän vahvistamisella**. Pääpaino tulisi olla esteiden poistamisessa ja parhaiden käytäntöjen levittämisessä jäsenmaissa, ei rajoituksissa tai pakollisissa hankintavoitoissa, jotka voivat olla yrityksille taloudellisesti haastavia ja kilpailukykyä heikentäviä.
- **Sääntelyssä sekä hankintatukien tai julkisen rahoituksen edellytyksistä tulee varmistaa, etteivät ne heikennä markkinan toimivuutta ja aiheuta kilpailun rajoittumista.**
- AKL ei puolla ehdotusta nollapäästöisten ajoneuvojen tukien sitomisesta ”valmistettu EU” vaatimukseen. Suhtaudumme varauksella ajoneuvoihin kohdistuviin pysyviin EU-alkuperävaatimuksiin
- **Liian tiukasti rajatut (esim. ainoastaan EU:ssa valmistettuihin nollapäästöisiin autoihin rajatut) tukijärjestelmät aiheuttaisivat kilpailuvääristymää automarkkinalle** sekä turhaa hallinnollista taakkaa. Suomen autokannassa on hyvin laajasti sekä Euroopassa että Euroopan ulkopuolella valmistettuja autoja. Etenkin sähköautoissa valmistus painottuu Euroopan ulkopuolella tapahtuvaan tuotantoon. Samoin osalla eurooppalaisvalmistajista on sähköautomalliensa tuotantoa Euroopan ulkopuolella, mm. Yhdysvalloissa.
- **Päästötavoitteiden saavuttamisessa oleellista on, että markkinoilla on tarjolla laaja valikoima erihintaisia sähköautoja** sekä kuluttajille, että yritysten/julkisten toimijoiden käyttöön.
- **Teknologianeutraaliuden** tulee olla sääntelyn perusperiaate, jotta kaikki teknologiat voivat osallistua päästöjen vähentämiseen.

AKL näkee myönteisinä esitykset kevennyksistä ajoneuvotekniseen lainsäädäntöön

Komission antaman ns. Omnibus-aloitteen toimilla yksinkertaistettaisiin ajoneuvoteknistä lainsäädäntöä, mm. kevennettäisiin sähköpakettiautojen ajopiirtureiden ja nopeudenrajoittimien käyttövaatimuksia (Omnibus IX), yksinkertaistettaisiin ajoneuvovalmistajia koskevaa Euro 7 -päästösääntelyä ja melusääntelyä poistamalla päällekkäisyyksiä sekä kehitettäisiin ajoneuvojen kulutus- ja päästötietojen yhdenmukaisuutta EU-tasolla. Markkinoille tuotaisiin myös uusi ajoneuvoluokka pienille sähköautoille.



Omnibus IX ehdotus tuo muutoksia useisiin säädöksiin sähköajoneuvojen käyttöönoton esteiden vähentämiseksi sekä päästötestausvaatimusten yksinkertaistamiseksi, mm:

- **alle 4,25 t sähköpakettiautoilta poistetaan ajopiirturivaatimus** (akkukäyttöiset kevyet hyötyajoneuvot, joiden massa on alle 4,25 tonnia) ja
- **3,5–4,25 t nollapäästöisiltä N2-ajoneuvoilta poistetaan nopeudenrajoitinvaatimus** (3,5–4,25 tonnin suurimman teknisesti sallitun kokonaismassan N2-luokan nollapäästöiset ajoneuvot vapautettaisiin velvoitteesta varustaa ne nopeudenrajoittimella).

N2-luokan ajoneuvot ovat tavarankuljetukseen tarkoitettuja ajoneuvoja, joiden suurin sallittu kokonaismassa ylittää 3,5 tonnia mutta on enintään 12 tonnia. Sähkökäyttöiset kevyet hyötyajoneuvot (e-pakettiautot) ovat painavampia kuin polttomoottorikäyttöiset kevyet hyötyajoneuvot akkujen painon vuoksi.

EU-alkuperävaatimukset ajoneuvoissa - reilu ja toimiva kilpailu tulee varmistaa

AKL hyväksyy lähtökohtaisesti periaatteen, että EU-alkuperäkriteerejä voidaan käyttää strategisilla sektoreilla, mutta painottaa, että liian raskaita tai pysyviä vaatimuksia tulee välttää, sillä ne voivat nostaa ajoneuvojen hintoja sekä kaventaa tarjontaa ja vaikeuttaa puhtaiden ajoneuvojen hankintaa. Tasavertaiset toimintaedellytykset ja toimiva liiketoimintaympäristö tulee turvata.

Autokaupan kannalta on haasteellista, jos myyntiehtoja rajoitetaan liikaa

Toiminnan asiakaslähtöisyys on tärkeää, sillä liian tiukalla sääntelyllä puhtaan liikkumisen tavoitteiden saavuttaminen – kuten ajoneuvokannan vähähiilistyminen ja nollapäästöisten ajoneuvojen markkinoiden edistäminen, voi vaikeutua tai hidastua. Jos tukijärjestelmät sidotaan liian tiukasti esimerkiksi ”made in EU” kriteereihin, tällä voi olla kielteisiä vaikutuksia tavoitteiden saavuttamisessa.

Uusi ajoneuvoluokka pienille kohtuuhintaisille sähköautoille

AKL näkee lähtökohtaisesti myönteisenä komission ehdotuksen uudesta ajoneuvoluokasta, joka mahdollistaisi kuluttajille kohtuuhintaisten nollapäästöisten autojen saatavuuden parantumisen markkinalla. Ehdotuksessa tulee kuitenkin huomioida, ettei se rajoita kilpailua tai heikennä automarkkinan toimivuutta liian tiukoilla rajoituksilla (esim. ajoneuvojen alkuperämaavaatimukset). Uuden ajoneuvoluokan (M1E) tavoitteena olisi vauhdittaa pienten sähköautojen tuotantoa ja myyntiä Euroopassa, ja tarjota autonvalmistajille helpotuksia päästötavoitteiden saavuttamisessa.