



Bryssel, 22. toukokuuta 2026
(OR. en)

8947/26

Toimielinten välinen asia:
2025/0421 (COD)

TRANS 278
AVIATION 74
MAR 71
CLIMA 242
COMPET 529
ENV 460
ENER 226
ECOFIN 583
IND 313
CODEC 835

ILMOITUS

Lähettiläjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Kom:n asiak. nro:	17016/1/25 REV 1; 17016/1/25 ADD 1 REV 1
Asia:	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi puhtaista yritysajoneuvoista – Tilanneselvitys

I JOHDANTO

1. Komissio toimitti edellä mainitun ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle 18. joulukuuta 2025 osana autoteollisuuspakettia.
2. Ehdotuksella pyritään puuttumaan päästöttömien ja vähäpäästöisten henkilöautojen ja kevyiden pakettiautojen vähäiseen käyttöönottoon ja riittämättömään saatavuuteen ottamalla käyttöön erityisiä tavoitteita yritysten ajoneuvokannoissa olevien päästöttömien ja vähäpäästöisten henkilöautojen ja kevyiden pakettiautojen osalta, koska näiden ajoneuvokantojen osuus uusien ajoneuvojen rekisteröinneistä on suuri ja niiden uusimisaste on nopeampi. Toimien kohdentamisen yritysten ajoneuvokantaan pitäisi vahvistaa EU:n autoteollisuuden kilpailukykyä, ja sillä olisi myös heijastusvaikutuksia näiden ajoneuvojen käytettyjen ajoneuvojen markkinoihin.

Lisäksi siinä ehdotetaan, että jäsenvaltioiden taloudellinen tuki näiden ajoneuvojen käyttöönoton nopeuttamiseksi edelleen rajattaisiin vuodesta 2028 alkaen päästöttömiin ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin, jotka on ”valmistettu Euroopan unionissa” siten kuin se määritellään teollisuuden vauhdittamissäädöksessä.

II KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ

3. Euroopan parlamentti nimesi tätä ehdotusta varten yhteisen ympäristö- ja liikennevaliokunnan, jonka esittelijöinä toimivat Tiemo Wölken (S&D, DE – ENV) ja François Kalfon (S&D, FR – TRAN). Euroopan parlamentti aikoo äänestää kannastaan täysistunnossa 23. marraskuuta 2026.
4. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa 604. täysistunnossaan 18. maaliskuuta 2026. Alueiden komitea ei ole vielä antanut lausuntoaan.

III KÄSITTELY NEUVOSTOSSA JA SEN VALMISTELUELIMISSÄ

5. Maaliikennetyöryhmä aloitti ehdotuksen tarkastelun 13. tammikuuta 2026 ehdotuksen ja siihen liittyvän vaikutustenarvioinnin yleisellä esittelyllä. Työryhmä jatkoi työtään 3. ja 17. helmikuuta, 3. ja 17. maaliskuuta, 14. huhtikuuta ja 19. toukokuuta 2026.
6. Ehdotuksen ja vaikutustenarvioinnin esittelyn jälkeen jäsenvaltiot ovat yleisesti ilmaisseet tukensa tavoitteelle nopeuttaa päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa ja vahvistaa unionin autoteollisuuden kilpailukykyä. Näkemykset kuitenkin eroavat toisistaan sen suhteen, mikä olisi sopivin sääntelytapa näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

7. Jotkin jäsenvaltiot katsovat, että henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormien tarjontapuolen toimenpiteiden täydentäminen yritysten ajoneuvokantaan kohdistuvilla kysyntäpuolen toimenpiteillä voisi osaltaan nopeuttaa päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöönottoa markkinoilla ja luoda vakaat edelläkävijämarkkinat eurooppalaiselle autoteollisuudelle. Toiset jäsenvaltiot ovat huolissaan ehdotettujen tavoitteiden pakollisesta luonteesta ja yleisestä lisäarvosta, niiden oikeasuhteisuudesta aiheutuvaan hallinnolliseen rasitteeseen nähden, mahdollisista vaikutuksista yrityksiin ja pk-yrityksiin sekä siitä, onko ehdotus liian ohjaileva. Nämä huolenaiheet toistettiin myös yhteisessä epävirallisessa asiakirjassa, jonka toimitti merkittävä määrä jäsenvaltioita. Yksi jäsenvaltio vastusti ehdotusta sen nykyisessä muodossa mutta kannatti periaatteessa ajoneuvokannan sähköistämisen tavoitetta. Samalla useat jäsenvaltiot suhtautuivat edelleen varauksellisesti ehdotuksen osiin mutta ilmaisivat halukkuutensa jatkaa teknisiä keskusteluja mahdollisten kompromissiratkaisujen löytämiseksi.
8. Kyproksen puheenjohtajakaudella työryhmä tarkasteli ehdotusta ensimmäisen kerran artikla kerrallaan. Keskusteluissa keskityttiin erityisesti soveltamisalaan ja määritelmiin, ehdotettujen tavoitteiden kunnianhimon tasoon, raportointivelvoitteisiin ja hallinnolliseen rasitteeseen sekä ehdotuksen vuorovaikutukseen asiaan liittyvien lainsäädäntöehdotusten, erityisesti henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormien tarkistamisen ja teollisuuden vauhdittamissäädöksen, kanssa.
9. Keskustelujen helpottamiseksi ja teknisen työn edistämiseksi puheenjohtajavaltio jakoi valmisteluasiakirjan ja ensimmäisen kompromissiehdotuksen, jossa otettiin huomioon valtuuskuntien keskustelujen aikana esittämät huomautukset ja valmistelua koskevat ehdotukset. Ensimmäisestä kompromissiehdotuksesta keskusteltiin työryhmässä 19. toukokuuta 2026, ja valtuuskunnat suhtautuivat siihen yleisesti ottaen myönteisesti rakentavana perustana teknisten keskustelujen jatkamiselle, vaikka ehdotuksen keskeisiin poliittisiin näkökohtiin oli edelleen merkittäviä varauksia. Puheenjohtajavaltio myös helpotti keskusteluja raportoinnin toteutettavuudesta ja tiedonkeruumenetelmistä, mukaan lukien jäsenvaltioiden esittelyt nykyisistä rekisteröinti- ja raportointikäytännöistä. Tässä yhteydessä useat jäsenvaltiot korostivat, että tiedonkeruumenetelmiä ja rekisterien välisiä yhteyksiä koskevaa teknistä työtä on jatkettava, jotta voidaan varmistaa johdonmukainen ja toimiva lähestymistapa kaikissa jäsenvaltioissa.
10. Jäsenvaltiot esittivät myös kysymyksiä ”valmistettu Euroopan unionissa” -vaatimuksesta ja sen mahdollisista vaikutuksista muun muassa ”taloudellisen tuen” käsitteen soveltamisalaan ja sen vuorovaikutukseen kansallisten tukijärjestelmien kanssa. Muutamat jäsenvaltiot esittivät myös kysymyksiä 4 artiklan ja kansallisen finanssipoliittisen toimivallan välisestä vuorovaikutuksesta. Keskustelut näistä näkökohdista kehittyivät edelleen sen jälkeen, kun

ehdotus teollisuuden vauhdittamissädöksi julkaistiin 4. maaliskuuta 2026. Samalla jäsenvaltiot korostivat, että ”valmistettu Euroopan unionissa” -vaatimuksen käytännön merkitystä olisi selvennettävä edelleen, jotta voidaan arvioida mahdollisia vaikutuksia, joita aiheutuu rahoitustuen rajoittamisesta tämän merkinnän mukaisesti valmistettuihin ajoneuvoihin. Edistyminen näissä asioissa riippuu osittain siitä, miten teollisuuden vauhdittamissädöstä tarkastelevissa valmisteluelimissä käytävät keskustelut etenevät.

11. Kyproksen puheenjohtajakaudella käytyjen keskustelujen myötä oli mahdollista tehdä hyödyllisiä teknisiä selvennyksiä ja tunnistaa paremmin tärkeimmät jatkokäsittelyä vaativat poliittiset ja horisontaaliset kysymykset. Samalla keskusteluissa vahvistettiin tiiviit yhteydet tämän ehdotuksen, henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormien tarkistamisen ja teollisuuden vauhdittamissädöksen välillä. Edistyminen näiden asiaan liittyvien asiakokonaisuuksien käsittelyssä vaikuttaa näin ollen merkittävästi ehdotuksen jatkokäsittelyyn.

IV LOPUKSI

12. Edellä esitetyn perusteella pysyvien edustajien komiteaa ja neuvostoa (liikenne, televiestintä ja energia) pyydetään panemaan merkille tämä tilanneselvitys pysyvien edustajien komitean kokouksessa 27. toukokuuta ja neuvoston istunnossa 8. kesäkuuta 2026.