LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

U-kirje 10/2026 vp Yritysajoneuvokantojen vähähiilistäminen – nk. Clean Corporate Fleets ehdotus

Ympäristövaliokunta 25.2.2026
Erityisasiantuntija Anu Aavamäki-Tortosa
Tieliikenne ja kuljetusketjut –yksikkö, TIO

Autoteollisuuspaketti

- **Komissio antoi 16.12.2025 niin kutsutun autoteollisuuspaketin**, joka sisälsi neljä asetusehdotusta, joilla toimeenpannaan komission Teollista toimintasuunnitelmaa eurooppalaiselle ajoneuvosektorille (COM (2025) 95 final).
- Teollisessa toimintasuunnitelmassa ajoneuvosektorille kuvattujen toimenpiteiden tarkoituksena on edistää eurooppalaisen autoteollisuuden globaalia kilpailukykyä.
  - Lisäksi autoteollisuuspaketin yhteydessä annettiin komission tiedonanto akkutuotannon vahvistamisesta Euroopassa (COM (2025) 8950).
- **Sisältää seuraavat LVM:n vastuulle kuuluvat aloitteet:**

  1. Henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvoasetuksen muutos ja ehdotus ajoneuvojen energiamerkistä
  2. Raskaan kaluston CO2-raja-arvoasetuksen kohdennettu muutos (kiireellinen E-kirje annettu)
  3. Asetusehdotus puhtaista yritysajoneuvoista (Greening corporate fleets / clean corporate fleets)
  4. Automotive Omnibus - ajoneuvosääntelyn yksinkertaistamistoimet

- **Edellä mainituista aloitteista tehty erilliset U-kirjelmät.**

Ehdotus yritysajoneuvokantojen vähähiilistämisestä (Clean Corporate Fleets) - COM (2025) 994 final

Pääasiallinen sisältö

- Komissio ehdottaa asetusta, jonka **tavoitteena on lisätä nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöä yritysajoneuvokannoissa** ja siten vauhdittaa tieliikenteen päästövähennyksiä sekä vahvistaa EU:n autoteollisuuden kilpailukykyä.
- Ehdotus sisältää **EU-tasoiset sitovat tavoitteet suurten yritysten uusien henkilö- ja pakettiautojen nolla- ja vähäpäästöisten yritysajoneuvojen osuudelle vuosille 2030 ja 2035**.
  - **Suuri yritys** määritellään tilinpäätösdirektiivin 2013/34/EU artiklan 3(4) kautta.
  - Corporate vehicle eli **yritysajoneuvo** määritetään ensi kertaa EU-sääntelyssä. Yritysajoneuvoksi katsottaisiin ajoneuvo, joka on **rekisteröity yrityksen/oikeushenkilön nimiin** (*a vehicle registered by a legal entity*).
- Kansalliset tavoitteet on määritelty ehdotuksessa ja ne vaihtelisivat jäsenvaltiokohtaisesti taloudellisen kantokyvyn perusteella.
- Ehdotus sisältää myös **rahoitussäännön**, jonka mukaan jäsenvaltiot eivät voisi voimaantulon jälkeen vuodesta 2030 alkaen antaa taloudellista tukea yritysajoneuvoille, elleivät ne ole nolla- tai vähäpäästöisiä.
  - Lisäksi tuki tulisi kohdentaa vain ajoneuvoihin, jotka täyttävät myöhemmin annettavalla delegoidulla säädöksellä määriteltävät “**made in the EU” -kriteerit**. Kriteerit tultaisiin myöhemmin määrittämään ehdotuksessa säännellysti komission toimesta delegoidulla asetuksella, joskin alustavien tietojen mukaan kriteerit tultaisiin määrittämään Industrial Accelerator Act- käsittelyn yhteydessä, joka julkaistaneen pian.

Ehdotetut tavoitetasot

	Yhdistetty tavoite nolla- ja vähäpäästöiset vuonna 2030	Nollapäästöisen vähimmäistavoite 2030 (share of zero-emission vehicles)	Yhdistetty tavoite nolla- ja vähäpäästöiset vuonna 2035	Nollapäästöisen vähimmäistavoite 2035 (share of zero-emission vehicles)
Henkilöautot	83 %	54 %	95 %	95 %
Pakettiautot	48 %	43 %	95 %	95 %

- Asetusehdotus määrittelee jäsenmaakohtaiset tavoitetasot **eikä sinänsä toimeenpane vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöönottoa vauhdittavia käytännön toimia**, vaan ne jäisivät jäsenmaiden harkintaan.
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin tekemän vaikutusarvion mukaan voidaan kuitenkin alustavasti arvioida, että sekä uusien henkilöautojen että pakettiautojen osalta asetusehdotuksen mukaiset, vuodelle 2030 asetetut tavoitteet voitaisiin todennäköisesti saavuttamaan nykytoimilla, mikäli autokanta uusiutuu nykyarvioiden mukaisesti.

Ehdotuksen vaikutuksia

- **Ympäristövaikutusten** osalta komission mukaan ehdotus tukee EU:n ilmastotavoitteita ja energiaomavaraisuutta. Ehdotuksen tarkoituksena on vähentää tieliikenteen kasvihuonekaasu- ja ilmanlaatuvaikutuksia nopeuttamalla nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöönottoa yritysajoneuvokannoissa, joilla ajetaan vuosittain enemmän verrattuna yksityiskäytössä oleviin ajoneuvoihin.
  - Komissio arvioi **ympäristövaikutusten olevan myönteisiä suhteessa päästövähennystavoitteisiin**, käytettyjen ajoneuvojen markkinoiden tarjontaan ja fossiilisten polttoaineiden käytön vähentämiseen.
  - Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin ehdotuksesta tekemän vaikutusarvion mukaan asetuksella **ei juurikaan olisi vaikutusta liikenteen päästöihin Suomessa** huomioiden, että Traficomin tekemän arvion mukaan asetetut tavoitteet saavutettaisiin määräajoissa ilman lisätoimiakin, kun velvoitteita peilataan autokannan perusennusteeseen.
- Ehdotuksen odotetaan komission mukaan **lisäävän nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kysyntää yritysajoneuvoektorilla**, mikä vahvistaa EU:n autoteollisuuden investointivarmuutta ja kilpailukykyä.
  - Lyhyellä aikavälillä siirtymä voi kasvattaa yritysten ajoneuvohankintojen pääomakustannuksia, mutta komissio arvioi käyttö- ja polttoainekulujen alenemisen tasapainottavan kokonaiskustannuksia.
  - Lisäksi komissio odottaa ehdotuksen vahvistavan käytettyjen nolla- ja vähäpäästöistenajoneuvojen markkinoita, kun yritysajoneuvojen nopea kiertonopeus kasvattaa niiden tarjontaa.
- **Hallinnolliset vaikutukset** yrityksille ovat komission mukaan rajallisia, koska suoria velvoitteita ei kohdisteta yrityksiin vaan jäsenvaltioihin. Suurille yrityksille ei komission mukaan tule raportointivelvoitteita eikä hallinnollista lisätaakkaa. Jäsenvaltioille aiheutuu jonkin verran uutta hallinnollista työtä rekisteröintitietojen tuottamisesta, suunnitelmien laatimisesta ja raportoinnista. Komission mukaan velvoitteet tukeutuvat pitkälti olemassa olevaan ajoneuvorekisteri- ja tilastointijärjestelmään.

Ehdotuksen vaikutuksia

- Ehdotuksen **soveltamisala** on rajattu suuriin yrityksiin (*large undertakings)* ja jäsenvaltio vastaa velvoitteen saavuttamisesta. Pieniin ja keskisuuriin yrityksiin ei kohdistu velvoitteita, mutta markkinatilanteen mahdolliset muutokset nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tarjonnan kasvaessa voivat heijastua myös pk-yrityksiin.
- Asetusehdotuksessa kansallisille viranomaisille **asetetaan suunnittelu- ja raportointivelvoitteita.** Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kansalliset suunnitelmat sekä vuosittainen raportointi suurten yritysten uusista rekisteröinneistä ja niiden käyttövoimajakaumasta.
- 4 artiklassa säädetty **rajoite taloudellisen tuen myöntämiselle** voi vaikuttaa erityisesti leasing- ja vuokra-automarkkinoiden hankintapäätöksiin. 4 artiklan rajoitteeseen on työryhmäkeskusteluissa suhtauduttu hyvinkin kriittisesti ja onkin todennäköistä, että artiklaa tullaan muuttamaan neuvotteluiden edetessä.

Ehdotetut kannat

- Suomi on saavuttamassa esitetyt velvoitetasot ilman lisätoimia, eikä ehdotuksesta tällaisenaan ole tunnistettu merkittäviä riskejä tai haasteita, erityisesti jos kansallinen liikkumavara säilyy mahdollisimman suurena.
- E-selvityksessä 44/2025 vp olevia kantoja täydennetään käsillä olevaa komission ehdotusta koskien seuraavasti:
  - Päästövähennystoimien tulee olla kustannustehokkaita ja teknologianeutraaleja.
  - Ehdotetut velvoitetasot pääosin oikeasuhtaisia; rajaus henkilö- ja pakettiautoihin perusteltu.
  - Päällekkäiseen sääntelyyn suhtaudutaan erityisen kriittisesti; uuden sääntelyn tuotava selkeää lisäarvoa ilman turhaa hallinnollista taakkaa.
  - Yrityskohtaiset raportointivelvoitteet erityisesti yrityksille voivat aiheuttaa tarpeetonta hallinnollista rasitetta eikä niitä pidetä tarkoituksenmukaisina.
  - On arvioitava ehdotuksen yhteisvaikutukset mm. CO_2-raja-arvoasetuksen sekä CVD:n kanssa.
  - Rahoitustoimet: Jäsenvaltioille tulee jättää riittävä harkintavalta kohdentaa tuet; sääntely ei saa estää kansallisia siirtymävaiheen ratkaisuja.
  - Delegoidut toimivallat: Komissiolle annettavien valtuuksien oltava tarkkarajaisia ja perusteltuja; EU:ssa valmistetun ajoneuvon kriteerit vaativat selkeytystä.

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Kiitos!