AUTOALAN KESKUSLIITTO

25.2.2026
Eduskunnan ympäristövaliokunta, U 10/2026 vp

**Autoalan Keskusliiton (AKL) asiantuntijalausunto asetusehdotuksesta yritysajoneuvokantojen vähähiilistämiseksi**

AKL kiittää mahdollisuudesta kommentoida valtioneuvoston kirjelmää eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yritysajoneuvokantojen vähähiilistämisestä. Asetus velvoittaisi jäsenvaltioita varmistamaan, että vuodesta 2030 alkaen suuriin yrityksiin rekisteröidyistä uusista yritysautoista (henkilö- ja pakettiautot) tietty vähimmäisosuus olisi nolla- tai vähäpäästöisiä ajoneuvoja, ja sekä tietty erikseen määritelty vähimmäisosuus olisi nollapäästöisiä ajoneuvoja. Asetus koskisi vain suurten yritysten henkilöautoja ja pakettiautoja, jättäen sääntelyn ulkopuolelle yritysten raskaan kaluston.

AKL pitää myönteisinä ehdotuksia, jotka tähtäävät nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käytön lisäämiseen yritysajoneuvokannoissa ja tieliikenteen päästövähennyksien vauhdittamiseen. Korostamme asetusehdotuksiin liittyen seuraavaa:

- **Sääntelyn yksinkertaistaminen ja hallinnollisen taakan minimointi** on tärkeää autoalalle, joka käy läpi nopeaa rakennemuutosta haastavassa geopoliittisessa ympäristössä. Pienten ja keskisuurten yritysten sekä raskaan kaluston rajaaminen ehdotetun sääntelyn ulkopuolelle on perusteltua.

- **Pidämme tärkeänä näkemystä siitä, että esitettyjen päästövähennystoimien tulee olla kustannustehokkaita, teknologianeutraaleja ja elinkeinoelämän kilpailukyvyn parantamiseen tähtääviä**. Suomessa noin 50 000 henkeä työllistävällä ja noin 3 miljardin verokädenjäljen jättävällä autoalalla on suuri merkitys Suomessa. Autoklusteri on olennainen osa myös Suomen huoltovarmuutta.

- **Ehdotus jäsenvaltioille jätettävästä täydestä harkintavallasta valita kansalliset keinot**, **joilla asetetut tavoiteosuudet saavutetaan**, **on kannatettava**. Vähä- ja nollapäästöisten ajoneuvojen yleistyminen etenee mielestämme tehokkaimmin kysynnän vahvistamisella. Toimivia keinoja siihen ovat esimerkiksi:

    - **Nollapäästöisten työsuhdeautojen veroetuus**, joka on toiminut Suomessa erittäin hyvin, ja joka on lisännyt nollapäästöisten henkilöautojen kysyntää. On ensiarvoisen tärkeää, ettei tätä veroetuutta katkaista, vaan jatketaan myös vuoden 2029 jälkeen.
    - **EU:n polttoainekauppaan vaikuttava päästökauppajärjestelmä** on vasta alkamassa ja se tulee myös ohjaamaan siirtymää pois fossiilisista polttoaineista. Jäsenmaat saavat polttoainejakelun päästökaupasta merkittävät tulot, jotka tulee kohdentaa sataprosenttisesti liikenteen puhtaan siirtymän edistämiseen.

- **nolla- ja vähäpäästöisille ajoneuvoille ei tule asettaa uusia verorasitteita**, eikä uusien vähäpäästöisten autojen hankintaverotusta tule korottaa.
- **Etenkin pakettiautojen osalta tarvitaan lisäksi uusia keinoja**, joilla edistetään yritysten päästöttömien ajoneuvojen hankintaa ja käyttöä. Toimivia keinoja voisivat olla esimerkiksi hankintatuet nollapäästöisille ajoneuvoille, jotka ovat hankintahinnaltaan keskimäärin muita käyttövoimia kalliimpia, ja joiden hankinta nykyisessä taloustilanteessa voi olla yrityksille haastavaa.

- **Pääpaino yritysajoneuvokantojen vähähiilistymisen yleistymiseen tähtäävissä toimissa tulisi olla esteiden poistamisessa, ei pakollisissa hankintavelvoitteissa**, jotka voivat olla yrityksille taloudellisesti haastavia ja niiden kilpailukykyä heikentäviä. Päästöttömän yritysajoneuvokannan yleistymistä tulisi vauhdittaa kysynnän kasvua nopeuttamalla – se hyödyttäisi yritysten lisäksi myös kotitalouskuluttajia, kun käytettyjen päästöttömien autojen tarjonta lisääntyisi.

- **Riittävän kattava lataus- ja tankkausinfrastruktuuriverkon käyttöönotto** on edellytys henkilö- ja tavaraliikenteen nollapäästöisten ajoneuvojen kannan kasvattamiseksi, kuten valtioneuvoston näkemyksessä tuodaan esille. AFIR-asetuksen toimeenpanon tukeminen on tärkeä EU:n toimenpide vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamisessa.

- **Valtioneuvoston tavoin AKL korostaa liikenneturvallisuuden lisäämistä tavoiteltavana päämääränä.** Ajoneuvokaluston uusiutuminen lisää osaltaan myös liikenneturvallisuutta.

- **Mahdollisuus ennustettavuuteen autoalan yritysten investoinneissa tulee varmistaa sääntelyssä**. Ennakoitavuus on tärkeää, koska ajoneuvohankinnat tehdään monen vuoden perspektiivillä. Olennaista on vaikuttaa siihen, että yritysten on kannattavaa ja mahdollista hankkia käyttöönsä nollapäästöisiä kulkuvälineitä, jotka usein ovat hankintahinnaltaan keskimäärin muita käyttövoimia kalliimpia.

- **Sääntelyssä tulee huomioida henkilöauto- ja pakettiautomarkkinan eroavaisuudet.** AKL pitää valtioneuvoston tavoin tärkeänä, 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.

Lainsäädäntöehdotuksessa haasteellisina ja mahdollisesti tarkennusta vaativina AKL näkee seuraavat asiat:

**”Valmistettu EU:ssa” julkisen rahoituksen edellytyksenä on haasteellinen ja on tärkeää varmistaa, ettei se heikennä markkinan toimivuutta ja aiheuta kilpailun rajoittumista**.

- Asetusehdotuksen sisältämän rahoitussäännön mukaan jäsenvaltiot eivät voisi asetuksen 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.

- AKL ei puolla ehdotusta tukien sitomisesta ”valmistettu EU” vaatimukseen, ja huomauttaa, että on tärkeää varmistaa, ettei sääntely muodostu liian rajoittavaksi tai kilpailua heikentäväksi. Asetusehdotuksen sisältämän rahoitussäännön tosiasiallisia vaikutuksia on myös vaikea arvioida, ennen kuin komission ”EU made” määritelmä on selvillä.
- AKL pitää myönteisenä valtioneuvoston näkemystä siitä, että komission ehdottamia rahoitustoimia tulisi tarkastella siten, että jäsenvaltioille jätetään riittävä harkintavalta tuki-instrumenttien kohdentamiseksi.

**Asetusehdotuksen tavoitteiden osalta tulee varmistaa, etteivät ne aiheuta kohtuuttomia haasteita yritysten liiketoiminnan harjoittamiselle**

Asetusehdotukseen liittyen on hyvä huomioida, että suurien, autoja ensirekisteröivien yritysten joukkoon voi kuulua esimerkiksi autojen leasing- ja vuokrausyhtiöitä. Olisi tärkeää tarkentaa, kohdentuvatko asetusehdotuksen tavoitteet auton ensirekisteröintiyritykseen vai loppukäyttäjä/ haltija -yritykseen. On myös tärkeää varmistaa, etteivät tavoitteet vähä- ja nollapäästöisten autojen osuudesta suurten yritysten ajoneuvohankinnoista aseta yrityksiä eriarvoiseen tilanteeseen, esimerkiksi alueellisista olosuhteista tai kuluttajakysynnän eroavaisuuksista johtuen. Esimerkiksi Pohjois-Suomessa toimiville ajoneuvojen vuokrausyrityksille ajoneuvovaihtoehtojen rajoittaminen nollapäästöisiin voi olla haasteellista.

**On tärkeää varmistaa, ettei asetusehdotuksen toimista aiheudu kohtuutonta hallinnollista taakkaa yrityksille tai raportoinnista vastaaville kansallisille viranomaisille**

AKL näkee perusteltuna, että asetusehdotuksessa suoria velvoitteita ei kohdisteta yrityksiin. Jäsenvaltioille sen sijaan aiheutuu uutta hallinnollista työtä ja jäsenvaltioiden on mm. toimitettava komissiolle vuosittainen raportointi suurten yritysten uusista rekisteröinneistä ja niiden käyttövoimajakaumasta.

Asetusehdotuksen mukaan:

- *yritysajoneuvoksi* katsottaisiin ajoneuvo, joka on rekisteröity yrityksen (legal entity) nimiin
- *suuri yritys* määriteltäisiin niin, että yrityksen on täytettävä kaksi kolmesta direktiivissä määritellystä ehdosta: 1) taseen loppusumma ylittää 20 miljoonaa euroa; 2) liikevaihto ylittää 40 miljoonaa euroa; 3) keskimääräinen henkilöstömäärä tilikauden aikana on yli 250 työntekijää.
- Ajoneuvojen *nolla- ja vähäpäästöisyyden* määritelmien osalta viitataan CO2-raja-arvo-asetukseen 2019/631, eli *vähäpäästöisen* ajoneuvon päästöraja olisi 0-50g CO2/km.

Suomessa Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin tekemän vaikutusarvion seuranta ja raportointi edellyttävät tätä tekevälle viranomaiselle pääsyn ajoneuvorekisteriin ja yritysten tilinpäätöstietoihin, jotta asetusehdotuksen piiriin kuuluvat suuret yritykset voitaisiin tunnistaa. Mikäli nykytilanteessa tällaista pääsyä ei ole, tämä tulee huomioida arvioitaessa hallinnollisen lisätyön haasteellisuutta.

AKL korostaa valtioneuvoston tavoin, että päällekkäiseen sääntelyyn tulee suhtautua kriittisesti. Tarkoituksenmukaista on edistää voimassa olevan sääntelyn tehokasta toimeenpanoa. AKL kannattaa

näkemystä, että asetusehdotuksen yhteisvaikutuksia ja yhteensopivuuden arviointia tulisi tehdä CO2-raja-arvoasetukseen nähden.

**Asetusehdotuksen ympäristö- ja markkinavaikutukset Suomessa**

Komission Suomelle ehdottamat uusien henkilö- ja pakettiautojen suurien yritysten nimiin tehtyjä ensirekisteröintejä koskevat vähimmäistavoitteet olisivat seuraavat:

- vuodesta 2030 alkaen yhdistetty tavoite nolla- ja vähäpäästöisillä henkilöautoilla 83 % ja pakettiautoilla 48 %, sekä nollapäästöisen vähimmäistavoite henkilöautoilla 54 % ja pakettiautoilla 43 %.
- vuonna 2035 sekä yhdistetty tavoite että nollapäästöisten vähimmäistavoite sekä henkilö- että pakettiautoilla olisi 95 %.

**AKL korostaa, että erityisesti pakettiautojen osalta asetusehdotuksen tavoitteet ovat erittäin kunnianhimoiset ja haastavat**, huolimatta siitä, että suurten yritysten omat vastuullisuusstrategiat ja päästöraportointivelvoitteet edistävät nollapäästöisten autojen osuuden kasvua niiden autohankinnoissa.

Uusien pakettiautojen osalta noin 95 % uusista pakettiautoista rekisteröidään Suomessa yrityksille, mutta pääsääntöisesti kuitenkin pienille tai keskisuurille yrityksille. Vuonna 2025 nollapäästöisten (täyssähköisten) pakettiautojen osuus yritysten hankkimista pakettiautoista oli 18,9 %. Yritysten hankkimissa henkilöautoissa nollapäästöisten osuus oli 40,6 %.

Kunnioittavasti,

Tero Lausala, toimitusjohtaja

Autoalan Keskusliitto