AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

3.3.2026

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

Autotuojat ja -teollisuus ry:n lausunto asiaan U 10/2026 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yritysajoneuvokantojen vähähiilistämisestä

Osana autoteollisuuspaketti Euroopan komissio on tehnyt ehdotuksen yritysajoneuvokantojen vähähiilistämisestä COM (2025) 994.

Tavoitteena on kiihdyttää nollapäästöisten ja vähäpäästöisten henkilö- ja pakettiautojen käyttöönottoa yrityksissä. Yritykset ovat merkittävä uusien autojen ostajaryhmä Euroopassa, ja niiden kautta markkinoille tulee runsaasti käytettyjä nolla- ja vähäpäästöisiä autoja.

Asetus määrittelee tavoitteet jäsenmaiden suurten yritysten nollapäästöisten ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuuksille yritysautojen ensirekisteröinneissä.

Yritysajoneuvot Euroopassa ja Suomessa

EU-alueella ensirekisteröidään vuosittain noin 10-11 miljoonaa henkilöautoja ja 1,5 miljoonaa pakettiautoja. Henkilöautoista 60 prosenttia ja pakettiautoista noin 90 prosenttia on oikeushenkilöiden nimiin rekisteröityjä yritysajoneuvoja.

Suomessa vuonna 2025 ensirekisteröidyistä henkilöautoista 47 prosenttia rekisteröitiin yrityksille ja ensirekisteröidyistä pakettiautoista 96 prosenttia rekisteröitiin yritysten nimiin.

Henkilöautoissa etenkin työsuhdeautot toimivat tehokkaana väylänä autokannan sähköistymiseen. Vuonna 2025 yritysten ensirekisteröimistä henkilöautoista 42 prosenttia oli täyssähköisiä ja työsuhdeautoista jopa 56 prosenttia. Kaikista Suomessa ensirekisteröidyistä henkilöautoista täyssähköautojen osuus oli 37 prosenttia.

Työsuhdeautojen sähköistyminen tuo muutaman vuoden viiveellä kotimaan markkinaan laadukkaita käytettyjä täyssähköautoja. Täyssähköisten työsuhdeautojen hankintakannustin on osoittanut tehokkuutensa autokannan sähköistäisessä.

Kansallisten tavoitteiden saavuttaminen ei ole itsestäänselvyys

Suomelle on asetettu tavoitteeksi, että vuoteen 2030 mennessä suurten yritysten ensirekisteröinneistä 83 prosenttia olisi vähäpäästöisiä ja 54 prosenttia täyssähköisiä.

AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

3.3.2026

Vaikka tavoite voi tämän hetken sähköautojen rekisteröintilukujen valossa vaikuttaa helposti saavutettavalta, onnistuminen ei ole itsestään selvyys.

Yritysautojen sähköistymistä merkittävästi nopeuttanut täyssähköisten työsuhdeautojen hankintakannustin päättyy vuoden 2029 loppuun. Tämä tulee väistämättä vaikuttamaan laskevasti täyssähköisten työsuhdeautojen ensirekisteröintimäärään samana vuonna, kun suurten yritysten sähköautojen ensirekisteröintimäärän pitäisi olla komission määrittelemällä 54 prosentin tasolla.

Vähäpäästöisten autojen tavoitteen saavuttaminen puolestaan vaikeutuu, kun ladattavien hybridiautojen päästölaskentatapa (Euro 6e-bis-FCM) pudottaa suuren osan lataushybrideistä pois vähäpäästöisten autojen määritelmästä (CO_2-päästöt enintään 50 g/km). Tästä johtuen vähäpäästöisten autojen 83 prosentin tavoite vaatii käytännössä merkittävää täyssähköautojen ensirekisteröintien määrän kasvua.

Vaatimusten kohdentaminen

Esityksessä yritysajoneuvoksi katsotaan ajoneuvo, joka on rekisteröity yrityksen nimiin. Asetelma on haasteellinen leasing- ja rahoitusyhtiöille, joiden nimiin rekisteröidään merkittävä määrä sellaisia autoja, joita leasing- ja rahoitusyhtiöiden asiakkaat haluavat käyttää.

Jos asetuksen vaatimukset kohdennettaisiin selkeästi autoja käyttäviin suuriin yrityksiin, sähköautojen kysyntä kasvaisi ja tätä kautta myös leasing- ja rahoitusyhtiöiden nimiin rekisteröityjen autojen kanta sähköistyisi, puuttumatta kyseisten yritysten liiketoiminnan perusteisiin. Kysynnän lisääminen on varmempi tie vähähiilistämiseen kuin pakotetun tarjonnan kasvattaminen ilman vastaavaa kysyntää.

Rahoitustukien kohdentaminen

Autotuojat ja -teollisuus ry pitää tarkoituksenmukaisena rahoitustukien kohdentamista nolla- ja vähäpäästöisiin autoihin. Yritysajoneuvoilla ajetaan enemmän kilometrejä kuin yksityishenkilöiden omistamilla autoilla, joten niiden merkitys päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa on myös tästä syystä keskeinen.

Ehdotuksen mukaan jäsenvaltiot voisivat 2028 alkaen myöntää yrityksille rahoitustukia ainoastaan Euroopan unionissa valmistettujen nolla- ja vähäpäästöisten autojen hankintaan.

Autotuojat ja -teollisuus ry ei kannata kirjausta, joka aiheuttaisi kilpailuvääristymää toimivaan automarkkinaamme. Suomen yritysautokannassa on laajasti sekä Euroopassa valmistettuja että Euroopan ulkopuolella valmistettuja autoja. Mikäli etu rajattaisiin ainoastaan Euroopassa valmistettaviin autoihin, se heikentäisi automarkkinan kilpailua ja aiheuttaisi tarpeetonta

AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

3.3.2026

byrokratiaa hallinnolle. Erityisesti sähköautojen valmistus painottuu korealais- ja japanilaisvalmistajien osalta Euroopan ulkopuolella tapahtuvaan tuotantoon. Samoin osalla eurooppalaisvalmistajista (esimerkiksi Volvo, Polestar ja Mercedes) on sähköautomalliensa tuotantoa mm. Yhdysvalloissa.

Autotuojat ja -teollisuus ry katsoo, että päästötavoitteiden saavuttaminen onnistuu parhaiten, kun markkinoilla on tarjolla runsas valikoima erihintaisia sähköautoja niin kuluttajille kuin yrityksillekin.

Autotuojat ja -teollisuus ry jakaa Valtioneuvoston kannan siitä, että komissiolle delegoitavien toimivaltuuksien tulee olla tarkkarajaisia, oikeasuhtaisia, tarkoituksenmukaisia ja hyvin perusteltuja.

Yleisesti ottaen pidämme hyvänä linjausta, että jäsenmaat päättävät kansallisesti keinoista, joilla yritysajoneuvojen vähäpäästöisyyttä edistetään.

Kunnioittavasti,

Hanna Hietala, liikenteen erityisasiantuntija
Autotuojat ja -teollisuus ry