

**U 10/2026 vp**

**Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yritysajoneuvokantojen vähähiilistämistä**

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yritysajoneuvokantojen vähähiilistämistä (COM (2025) 994 final) sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 12.2.2026

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Erityisasiantuntija Anu Aavamäki-Tortosa

12.2.2026

## **EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI YRITYSAJONEUVOKANTOJEN VÄHÄHIILISTÄMISESTÄ (NK. CLEAN CORPORATE FLEETS)**

### **1 Tausta**

Komissio antoi 16.12.2025 asetusehdotuksen yritysajoneuvokantojen vähähiilistämistä (COM (2025) 994 final). Komission ehdotus on osa niin kutsutun autoteollisuuspaketin aloitteita, joilla toimeenpannaan komission Teollista toimintasuunnitelmaa eurooppalaiselle ajoneuvosektorille (COM (2025) 95 final). Teollisessa toimintasuunnitelmassa ajoneuvosektorille kuvattujen toimenpiteiden tarkoituksena on edistää eurooppalaisen autoteollisuuden globaalia kilpailukykyä. Autoteollisuuspaketti sisältää lisäksi ehdotuksen henkilö- ja pakettiautojen CO<sub>2</sub>-raja-arvoasetuksen muuttamisesta ja direktiivin 1999/94/EY kumoamisesta (COM (2025) 995 final), raskaan kaluston CO<sub>2</sub>-raja-arvoasetuksen muuttamisesta (COM (2025) 784 final) ja autoteollisuuden omnibus-ehdotukset (COM(2025) 993 final ja COM(2025) 999 final ), joista valmistellaan omat U-kirjelmät. Lisäksi autoteollisuuspaketin yhteydessä annettiin komission tiedonanto akkutuotannon vahvistamisesta Euroopassa (COM (2025) 8950).

Komissio on aiemmissa linjauksissaan (mm. *Decarbonise Corporate Fleets* -tiedonannossa ja syyskuun 2025 strategisessa autoteollisuusdialogissa) korostanut yritysajoneuvokantojen keskeistä roolia liikenteen päästöjen vähentämisessä Komission arvion mukaan potentiaalia ei ole hyödynnetty täysimääräisesti, ja nollapäästöisten yritysajoneuvojen osuus on jäänyt jälkeen yksityisautojen kehityksestä. Yritysajoneuvoilla on merkittävä potentiaali nopeuttaa nollapäästöisten ajoneuvojen käyttöönottoa, sillä niiden osuus ensirekisteröinneistä on EU:ssa huomattava (henkilöautoista noin 60 % ja pakettiautoista noin 90 %). Komission mukaan yritysajoneuvojen nopea kierto käytettyjen autojen markkinoille voi edistää siirtymää pois polttomoottoriajoneuvoista ja lisätä nollapäästöisten ajoneuvojen saatavuutta myös kuluttajille, mikä tukisi EU:n ilmastotavoitteita, vähentäisi fossiilisten polttoaineiden kulutusta ja vahvistaisi unionin energiaomavaraisuutta.

### **2 Ehdotuksen tavoite**

Komission asetusehdotuksessaan ehdottamalla toimenpiteillä pyritään edistämään autoteollisuuden toimintaohjelman, puhtaan teollisen kehityksen ohjelman, Euroopan vihreän kehityksen ohjelman sekä kilpailukykykompassin tavoitteita. Autoteollisuus on suuressa murroksessa, ja rakenteelliset muutokset etenevät nopeasti kohti päästötöntä liikkuvuutta digitaalisten teknologioiden kasvavan integraation myötä. Ehdotuksen tavoitteena on tukea tätä muutosta varmistamalla yritysajoneuvojen nopeampi siirtymä nolla- ja vähäpäästöisiin ratkaisuihin. Tulevaisuuden ajoneuvot ovat entistä puhtaampia ja niissä on aiempaa enemmän automaattisia ja digitaalisia toimintoja.

### **3 Ehdotuksen 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. Asetus koskisi vain suurten yritysten (*large undertakings*) henkilöautoja ja pakettiautoja, jättäen sääntelyn ulkopuolelle yritysten raskaan kaluston (2 artikla (8) ja 3 artikla).

Yritysjoneuvo määriteltäisiin ensikertaa EU-lainsäädännössä. Yritysjoneuvoksi katsottaisiin ajoneuvo, joka on rekisteröity yrityksen nimiin (*a vehicle registered by a legal entity*, artikla 2 (5)). Nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osalta nolla- ja vähäpäästöisyyden määritelmien osalta viitataan CO<sub>2</sub>-raja-arvo-asetukseen 2019/631 (2 artikla (6 ja 7)).

Ehdotuksen mukainen suuri yritys määritellään tilinpäätösdirektiivin 2013/34/EU artikla 3(4) mukaan. Tämä tarkoittaa, että yrityksen on täytettävä kaksi kolmesta direktiivissä määritellyistä ehdosta: 1) taseen loppusumma ylittää 20 miljoonaa euroa; 2) liikevaihto ylittää 40 miljoonaa euroa; 3) keskimääräinen henkilöstömäärä tilikauden aikana on yli 250 työntekijää (2 artikla (8)).

Asetus velvoittaisi jäsenvaltioita varmistamaan, että vuodesta 2030 alkaen suuriin yrityksiin rekisteröidyistä uusista yritysautoista (henkilö- ja pakettiautot) tietty vähimmäisosuus olisi nolla- ja vähäpäästöisiä, sekä tietty erikseen määritelty vähimmäisosuus olisi nollapäästöisiä ajoneuvoja. Kansalliset tavoitteet määräytyisivät liitteen taulukoiden perusteella ja ne vaihtelisivat jäsenvaltiokohtaisesti taloudellisen kantokyvyn perusteella (3 artikla ja liite I ja 2).

Suomen kohdalla komission liitteissä 1 ja 2 ehdottamat uusien henkilö- ja pakettiautojen suurien yritysten nimiin tehtyjä ensirekisteröintejä koskevat vähimmäistavoitteet vuodesta 2030 alkaen olisivat seuraavat:

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

Komission ehdotuksen mukaan nollapäästöisten ajoneuvojen alatavoite on prosenttiosuus kaikista uusista yritysjoneuvojen ensirekisteröinneistä.

Asetusehdotus sisältää myös rahoitussäännön, jonka mukaan jäsenvaltiot eivät voisi asetuksen voimaantulon jälkeen vuodesta 2030 alkaen antaa taloudellista tukea yritysjoneuvoille, elleivät ne ole nolla- tai vähäpäästöisiä. Lisäksi tuki tulisi kohdentaa vain ajoneuvoihin, jotka täyttävät myöhemmin annettavalla delegoidulla säädöksellä määriteltävät "made in the EU" -kriteerit (artikla 4). Kriteerit tulitisiin myöhemmin määrittämään ehdotuksessa säännellysti komission toimesta delegoidulla asetuksella (5 artikla).

Velvoitteiden raportointi tapahtuisi jäsenvaltioiden ajoneuvorekisteritietojen pohjalta (6 artikla). Komissio tekisi asetuksesta arvioinnin vuonna 2032, ja sääntelyä voitaisiin tarvittaessa päivittää (7 artikla).

Ehdotus ei sisällä EU-tason rahoitusta eikä luo uusia kustannuksia EU-talousarviolle.

#### **4 Ehdotuksen oikeusperusta ja suhde toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteisiin**

Komission ehdotuksen oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 192 artiklan 1 kohta (ympäristö). Ehdotus hyväksytään tavallisessa lainsäätämisyksikössä. Hyväksymisestä päätetään neuvostossa määräenemmistöllä. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan ehdotuksen oikeusperusta on asianmukainen.

Euroopan unionista annetun sopimuksen (SEU) 5 artiklan 3 kohdan mukainen toissijaisuusperiaate soveltuu unionin ja jäsenvaltioiden jaetun toimivallan aloilla, joihin myös ympäristöpolitiikka ja liikenteen päästövähennykset kuuluvat. Komission mukaan ehdotus on toissijaisuusperiaatteen mukainen, koska tavoitteita – yritysajoneuvokantojen vähäpäästöisyyden nopeuttamista ja sitä kautta päästövähennysten tehostamista – ei voida saavuttaa riittävällä tavalla pelkästään jäsenvaltioiden toimin. Kansalliset ohjauskeinot ovat tällä hetkellä hajanaisia ja johtavat vaihtelevaan kysyntäympäristöön, mikä heikentää sisämarkkinoiden toimivuutta ja ajoneuvovalmistajien ennakoitavuutta. Unionitasoinen sääntely katsotaan tarpeelliseksi varmistamaan yhdenmukaiset markkinasignaalit, ehkäisemään pirstaleisen sääntelyn mahdolliset kielteiset vaikutukset erityisesti rajat ylittävässä yritysajoneuvokäytössä sekä vahvistamaan EU:n ajoneuvo- ja latausinfrastruktuurimarkkinoiden toimivuutta.

Komission mukaan ehdotus on myös SEU 5 artiklan 4 kohdassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukainen. Periaatteen mukaan unionin toiminnan sisältö ja muoto eivät saa ylittää sitä, mikä on tarpeen perussopimusten tavoitteiden saavuttamiseksi. Komissio katsoo, että ehdotetut toimenpiteet ovat oikeasuhteisia, koska velvoitteet kohdistuvat ainoastaan jäsenvaltioihin ja ainoastaan suurten yritysten rekisteröimisiin uusiin ajoneuvoihin vuodesta 2030 alkaen. Jäsenvaltioille jätetään täysi harkintavalta valita kansalliset keinot, joilla asetetut tavoiteosuudet saavutetaan. Pienet ja keskisuuret yritykset rajataan sääntelyn ulkopuolelle, mikä vähentää hallinnollista taakkaa. Komission mukaan ehdotus ei ylitä sitä, mikä on tarpeen tie- liikenteen päästöjen vähentämiseksi ja EU:n ilmasto- ja ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi sekä toissijaisten tavoitteiden, kuten nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen markkinoiden kehittymisen ja toisen käden markkinoiden vahvistamisen, edistämiseksi.

Valtioneuvosto yhtyy komission arvioihin ja pitää ehdotusta toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen mukaisena.

#### **5 Ehdotuksen vaikutukset**

##### **5.1 Vaikutukset lainsäädäntöön ja kansainvälisiin sopimuksiin**

Komission säädösehdotus on jäsenvaltioissa suoraan sovellettava asetus. Asetusehdotuksessa jäsenvaltioilta kuitenkin edellytetään sellaisten ohjauskeinojen ja tukijärjestelmien tarkistamista tai täydentämistä, joilla kukin jäsenvaltio voi saavuttaa niille asetetut kansalliset tavoitteet yritysten uusien autojen ja pakettiautojen rekisteröinneissä vuodesta 2030 alkaen. Näin ollen asetuksesta seuraisi tältä osin kansallisia täytäntöönpanotoimia.

Asetusehdotus ei ole ristiriidassa kansainvälisten sopimusten kanssa.

##### **5.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan**

Asetuksen mukaan kansallisille viranomaisille asetetaan suunnittelu- ja raportointivelvoitteita. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kansalliset suunnitelmat sekä vuosittainen raportointi suurten yritysten uusista rekisteröinneistä ja niiden käyttövoimajakaumasta (artikla 6).

Lisäksi artiklan 4 mukaisten tukirajoitteiden vuoksi viranomaisten on arvioitava ja mahdollisesti muutettava nykyisiä tai tulevia yritysajoneuvojen hankintaan liittyviä tukimuotoja. Vastaavat aikaisemmat kampanjat ovat jo osin suuntautuneet nolla- ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom in tekemän vaikutusarvion seuranta ja raportointi edellyttävät tätä tekeväälle viranomaiselle pääsyn ajoneuvorekisteriin ja yritysten tilinpäätöstietoihin, jotta asetusehdotuksen piiriin kuuluvat suuret yritykset voitaisiin tunnistaa. Nykytilanteessa tällaista päästyä ei ole. Huomioitava olisi myös mahdolliset päivitystarpeet Traficom in tietojärjestelmiin ja laajan käyttäjäkunnan perehdyttäminen. Mahdolliset asetuksen tuomat viranomaisia koskevat muut hallinnolliset vaikutukset riippuvat paljon EU-sääntelyn toimeenpanotavasta.

Jäsenvaltioiden tulee lisäksi valita omat keinonsa tavoiteosuuksien saavuttamiseksi, mikä voi edellyttää uusien tukijärjestelmien valmistelua, olemassa olevien muutoksia tai muita mahdollisia toimia.

### **5.3 Vaikutukset yrityksiin**

Ehdotuksen soveltamisala on rajattu suuriin yrityksiin (*large undertakings*) ja jäsenvaltio vastaa velvoitteen saavuttamisesta (artikla 3). Pieniin ja keskiuuriin yrityksiin ei kohdistu velvoitteita, mutta markkinatilanteen mahdolliset muutokset nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tarjonnan kasvaessa voivat heijastua myös pk-yrityksiin.

Ehdotuksessa suuri yritys (*large undertaking*) on määritelty tilinpäätösdirektiivin 2013/34/EU artiklan 3(4) mukaan. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom in tekemän vaikutusarvion mukaan tietoa suurten yritysten määrästä, jotka täyttäisivät kaksi määritellystä kolmesta kriteeristä, ei ollut vaikutusarvioinnin aikataulun puitteissa saatavilla. Tilastokeskuksen avoimia aineistoja hyödyntäen voitiin kuitenkin arvioida, että vuonna 2024 Suomessa toimi 1 593 yritystä, joilla oli yli 40 miljoonan euron vuosittainen liikevaihto. Yli 250 henkeä työllistäviä yrityksiä oli kaikista Suomessa toimivista yrityksistä 709 kpl. Liikevaihdoltaan suurista yrityksistä noin kolmannes toimi teollisuuden, vähittäis- ja tukkukaupan sekä palvelualoilla.

Näiden velvoitteiden lisäsiehdotuksen artikla 4:ssä on säännelty rajoitus jäsenvaltioiden mahdollisuuteen myöntää taloudellista tukea yrityksille siten, että tuki voidaan kohdistaa vain nolla- ja vähäpäästöisiin yritysajoneuvoihin, ja jatkossa vain ajoneuvoihin, jotka täyttävät komission myöhemmin määriteltävät ”made in the European Union” -kriteerit. Tämä voi ohjata yritysten hankintapäätöksiä ja vaikuttaa erityisesti leasing- ja vuokrausmarkkinoihin. Toisaalta kansalliset vastaavat tukimekanismit ovat lähtökohtaisesti kohdentuneet jo nolla- ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin tai niiden latausverkkojen kehittämiseen, kuten hankintatukikampanjat.

### **5.4 Taloudelliset ja markkinavaikutukset**

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 vähäpäästöisten ajoneuvojen markkinoita, kun yritysajoneuvojen nopea kiertonopeus kasvattaa niiden tarjontaa.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom in tekemän vaikutusarvion mukaan voidaan kuitenkin alustavasti arvioida, että uusien henkilöautojen osalta asetusehdotuksen mukaiset, vuodelle 2030 asetetut tavoitteet voitaisiin todennäköisesti saavuttamaan nykytoimilla. Tavoitteiden saavuttamiseen nykytoimilla liittyy kuitenkin myös epävarmuuksia erityisesti CO<sub>2</sub>-raja-arvolainsäädännön muutosehdotusten etenemisen sekä fossiilisten polttoaineiden päästökaupan myöhennyksen vuoksi.

Myös pakettiautojen osalta näyttää siltä, että velvoitteet saavutettaisiin, mikäli autokanta uusiutuu nykyarvioiden mukaisesti. Pakettiautojen osalta tähän sisältyy hieman enemmän epävarmuutta kuin henkilöautojen osalta. Yleisesti pakettiautojen kohdalla ollaan kuitenkin kauempana 2030 tavoitteesta kuin henkilöautojen kohdalla. Toisaalta suurten yritysten omat vastuullisuusstrategiat ja päästöraportointivelvoitteet edistävät sähköpakettiauton osuuden merkittävää kasvua niiden autohankinnoissa. Uusien pakettiautojen osalta noin 95 % uusista pakettiautoista rekisteröidään Suomessa yrityksille, pääsääntöisesti kuitenkin pienille tai keskisuurille yrityksille.

Artiklan 4 tukirajaukset voivat muuttaa kansallisten tukijärjestelmien rakennetta ja vaikuttaa autokannan uusiutumisen kustannuksiin. Samalla ne voivat kannustaa EU-alueen tuotantoon ja komponenttikeitjiin, mikä tukee komission teollisuuspoliittisia tavoitteita.

## **5.5 Ympäristövaikutukset**

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 Traficom in ehdotuksesta tekemän vaikutusarvion mukaan asetuksella ei juurikaan olisi vaikutusta liikenteen päästöihin Suomessa. Kun velvoitteita peilataan autokannan perusennusteeseen, nähdään, että ne saavutettaisiin määräajoissa ilman lisätoimiakin, mikäli ensirekisteröinnit toteutuisivat perusennusteen mukaisesti. Ensirekisteröintiä perusennusteesta puhuttaessa on kuitenkin huomioitava se, että perusennuste voi jonkin verran muuttua muun muassa komission esittämän CO<sub>2</sub>-raja-arvoasetuksen muutoksen vuoksi. Perusennusteen mahdollista muuttumista ei tässä vaiheessa voida vielä arvioida kattavasti.

Suurilla yrityksillä on pääsääntöisesti oman vastuullisuus- ja ympäristöstrategian ohjaamana ennestään tiukka politiikka hankittavien autojen ympäristöystävällisyydestä. Koska yritysten henkilöautokanta jo nyt ohjautuu nopeasti kohti nollapäästöisiä ajoneuvoja, ehdotuksella ei Suomessa ole juurikaan merkitystä liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöihin. Vaikutukset ovat erilaisia ympäri Eurooppaa ja koko Euroopan uusien autojen kaupalla on välillisesti jotain vaikutuksia myös Suomeen.

Pakettiautojen osalta asetusehdotuksen vaikutukset ovat lähtökohtaisesti henkilöautoja vastaavat, sillä jo nykytoimin tavoitteet nolla- ja vähäpäästöisille pakettiautoille suurissa yrityksissä ovat saavutettavissa.

## **5.6 Hallinnolliset vaikutukset**

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.

On kuitenkin huomioitava, että tiedonsaanti nk. yritysautoja omistavien/ niiden haltijoina toimivien yritysten koosta edellyttäisi pääsyä ajoneuvorekisteriin ja tilinpäätöstietoihin sekä rekisterin tietosisällön täsmennystä. Tämä voi vaatia tietojärjestelmäpäivityksiä ja laajaa perehdytystä.

Asetusehdotus määrittelee jäsenmaakohtaiset tavoitetasot eikä sinänsä toimeenpane vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöönottoa vauhdittavia käytännön toimia, vaan ne jäisivät jäsenmaiden harkintaan erityisesti siinä tilanteessa, jos tavoitteisiin ei päästä nykytoimilla. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom in tekemän vaikutusarvion mukaan on todennäköistä, että Suomi pääsee ehdotuksen asettamiin tavoitteisiin ilman lisätoimia, huomioiden toisaalta CO2-raja-arvoasetuksen muutoksen mahdolliset vaikutukset sekä fossiilisten polttoaineiden päästökaupan myöhennyksen mahdollinen vaikutus. Jos Suomi pääsee tavoitteisiinsa nykytoimilla eikä muuta käyttämiään ohjauskeinoja, ei asetusehdotus edellytä eikä Suomi aikaansaa vaikutuksia autokannassa tai päästöissä. Epäsuoratkin vaikutukset ovat toki mahdollisia, esimerkiksi EU-sääntelyn antama signaali tavoitetasoista, joka voi kannustaa yrityksiä investoimaan nolla- ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin aikaisemmin, vaikkei asetusehdotus edes kohdistu suoraan yrityksiin vaan jäsenvaltioihin.

## **6 Ehdotuksen suhde perustuslakiin sekä perus- ja ihmisoikeuksiin**

Ehdotuksella ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia suhteessa perustuslakiin tai perus- ja ihmisoikeuksiin. Ehdotus ei sisällä velvoitteita yksityisille henkilöille, eikä se rajoita perusoikeuksien käyttöä tai elinkeinovapautta, koska asetuksessa kohdistetaan velvoitteet jäsenvaltioille ja vaikutukset yrityksiin syntyvät välillisesti jäsenvaltioiden käyttämien ohjauskeinojen kautta ( 3 ja 4 artikla).

Asetusehdotuksen keskeisenä tavoitteena on vähentää tieliikenteen päästöjä nopeuttamalla nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöönottoa suurten yritysten ajoneuvokannoissa. Päästövähennysten myötä paranevat ilmanlaatu, positiiviset vaikutukset terveyteen ja elinympäristön laadun parantuminentukevat perustuslain 20 §:n 2 momentissa säädettyä julkisen vallan velvollisuutta turvata jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön. Toimenpiteillä voidaan myös edistää liikenneturvallisuutta, koska uudet ajoneuvot sisältävät keskimäärin kehittyneempiä turvajärjestelmiä.

Ehdotuksen voidaan katsoa kunnioittavan perusoikeuksia EU:n perusoikeuskirjan mukaisesti ja edistää erityisesti ympäristönsuojelua koskevaa tavoitetta perusoikeuskirjan 37 artiklan mukaisesti.

## **7 Ahvenanmaan toimivalta**

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 ja 22 kohtien mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta elinkeinotoimintaa ja tieliikennettä koskevissa asioissa. Ehdotus koskee myös Ahvenanmaan itsehallintolain 59 b §:n 2 ja 3 momentissa tarkoitettuja toimenpiteitä.

Asetusehdotus koskee yritysten auto- ja pakettiautojen rekisteröintejä sekä jäsenvaltioiden vastuulla olevia kansallisia ohjauskeinoja, mukaan lukien yritysajoneuvoihin kohdistettavat taloudelliset tuet 4 artiklan mukaisesti. Ehdotuksen keskeinen tavoite on yritysajoneuvokantojen vähäpäästöisyyden lisääminen ja siten ympäristövaikutusten vähentäminen.

Näin ollen ehdotuksen voidaan katsoa kuuluvan maakunnan toimivaltaan.

## **8 Ehdotuksen käsittely Euroopan unionin toimielimissä ja muiden jäsenvaltioiden kannat**

Neuvostossa ehdotuksen käsittelystä vastaa liikennetyöryhmä. Komissio esitteli asetusehdotuksen ensimmäistä kertaa liikennetyöryhmän kokouksessa 13.1.2026. Ehdotuksen varsinainen käsittely työryhmässä alkaa 3.2.2026. Muiden jäsenvaltioiden virallisia kantoja ei ole vielä tiedossa, mutta niitä kuultiin ennakkoon liikenneneuvostossa joulukuussa 2025 ennen ehdotuksen virallista julkaisua. Jäsenvaltiot ovat näkemyksissään jakautuneet kunnianhimoa tukeviin sekä siihen varauksellisesti suhtautuviin erityisesti suhteessa ehdotuksen velvoittaviin tavoitetasoihin.

Euroopan parlamentissa ehdotuksen käsittelystä vastaa ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta (ENVI). Lausunnon antaa liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN).

## **9 Ehdotuksen kansallinen käsittely**

Yritysajoneuvokantojen vähähiilistämistä koskeva komission keväällä 2025 julkaisema tiedonanto on saatettu eduskunnan käsiteltäväksi E-selvityksellä (E 44/2025 vp).

Valtioneuvoston U-kirjelmä on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä ympäristöministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön ja valtioneuvoston kanslian kanssa. Kirjelmän valmistelussa on lisäksi hyödynnetty Liikenne- ja viestintäviraston asiantuntijanäkemyksiä sekä vaikutuksenarviointia.

Valtioneuvoston U-kirjeluonnos on ollut EU-asioiden komitean alaisten liikenne-, (EU21) ympäristö- (EU23) ja kilpailukykyjaostosten (EU8) kirjallisessa menettelyssä 21.1.-26.1.2026 ja sitä on käsitelty myös liikennejaoston kokouksessa 21.1.2026. U-kirjelmä on ollut EU-ministerivaliokunnan kirjallisessa käsittelyssä 3.2.2026-6.2.2026.

## **10 Valtioneuvoston kanta**

Suomen ennakkovaikuttamiskantoja on muodostettu E-selvityksessä E 44/2025 vp. Tässä yhteydessä on linjattu muun muassa seuraavasti:

Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti komission tavoitteeseen lisätä päästöttömien ajoneuvojen osuutta markkinoilla. Valtioneuvosto jakaa komission näkemyksen, jonka mukaan nollapäästöisten ajoneuvojen kasvava kysyntä voisi auttaa eurooppalaisen autoalan kasvun ja kilpailukyvyn tukemisessa.



Valtioneuvosto katsoo, että päästövähennystoimien tulee olla kustannustehokkaita ja teknologianeutraaleja.

Valtioneuvosto näkee, että päästöttömän yritysajoneuvokannan kysynnän kasvun nopeutuminen voisi vahvistaa uusien päästöttömien autojen markkinaa, alentaa niiden hintoja sekä hyödyttää niin yrityksiä kuin kotitalouskuluttajiaakin lisäämällä käytettyjen päästöttömien autojen tarjontaa ja alentamalla niiden hintoja ajan myötä. Suomen kaltaisissa jäsenmaissa, joilla on korkeat taakanjakosektorin velvoitteet ja ajoneuvokannan uudistuminen on riippuvaista pitkälti muualla valmistetuista ajoneuvoista, on ajoneuvojen päästöihin vaikuttavilla lainsäädäntöaloitteilla keskeinen merkitys.

Valtioneuvosto näkee komission tavoin riittävän kattavan lataus- ja tankkausinfrastruktuuriverkon käyttöönoton edellytykseksi henkilö- ja tavaraliikenteen nollapäästöisten ajoneuvojen kannan kasvattamiseksi. Valtioneuvosto pitää tärkeänä EU:n toimenpiteenä vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamisessa AFIR-asetuksen toimeenpanon tukemista. Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuriin liittyvä mahdollinen lisäsääntely tulisi Suomen näkemyksen mukaan sisällyttää AFIR-asetukseen.

Valtioneuvosto pitää tarpeellisena, 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.

*Näitä kantoja täydennetään käsillä olevaa komission ehdotusta koskien seuraavasti:*

Valtioneuvosto pitää tärkeänä elinkeinoelämän kilpailukyvyn parantamista ja katsoo, että EU:n autoteollisuuden kilpailukyvyn parantaminen voi heijastua myös välillisesti Suomen talouteen.

Valtioneuvosto katsoo, että säätelyn tulisi painottua nolla- ja vähäpäästöisten henkilö- ja pakettiautojen osuuden lisäämiseen Euroopan Unionissa.

Valtioneuvosto pitää perusteltuna komission ehdottamia kansallisia velvoitetasoja nolla- ja vähäpäästöisille ajoneuvoille sekä rajausta henkilö- ja pakettiautoihin, huomioiden ajoneuvomarkkinoiden kehittyneisyys.

Valtioneuvosto katsoo, että päällekkäiseen sääntelyyn tulee suhtautua erittäin kriittisesti ja mahdollisen lainsäädäntöehdotuksen tulisi tuoda itsenäistä lisäarvoa, jota ei kateta tai tulla kattamaan muissa tai voimassa olevissa lainsäädännöissä ja joka ei aiheuta tarpeettoman raskasta hallinnollista taakkaa yrityksille ja viranomaisille. Valtioneuvosto pitää tarkoituksenmukaisena edistää voimassa olevan sääntelyn tehokasta toimeenpanoa.

Valtioneuvosto katsoo, että yritysکوhtaiset raportointivelvoitteet voisivat aiheuttaa tarpeetonta hallinnollista taakkaa, eikä niitä lähtökohtaisesti voida pitää tarkoituksenmukaisina.

Lisäksi valtioneuvosto pitää tärkeänä ehdotuksen yhteisvaikutuksien ja yhteensopivuuden arviointia erityisesti CO<sub>2</sub>-raja-arvoasetuksen kanssa.

Valtioneuvosto katsoo, että komission ehdotusta, jonka mukaan kansalliset yrityksille suunnatut rahoitustoimet tulisi tulevaisuudessa kohdentaa yksinomaan nolla- tai vähäpäästöisiin ajoneuvoihin, tulisi tarkastella siten, että jäsenvaltioille jätetään riittävä harkintavaltuutus tukinstrumenttien kohdentamiseksi. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, ettei sääntely muodostu liian rajoittavaksi tai estä kansallisesti tarkoituksenmukaisten siirtymävaiheen ratkaisujen tukemista.

Valtioneuvosto näkee liikenneturvallisuuden lisäämisen tavoiteltavana päämäärä. Ajoneuvokaluston uusiutuminen lisää osaltaan myös liikenneturvallisuutta.

Valtioneuvosto katsoo, että komissiolle delegoitavien toimivaltuuksien tulee olla tarkkarajaisia, oikeasuhtaisia, tarkoituksenmukaisia ja hyvin perusteltuja. Valtioneuvosto pitää lähtökohtaisesti tarkoituksenmukaisena asetusehdotuksen mukaista komission mahdollisuutta antaa delegoituja säädöksiä, mutta näkee että komissiolle siirrettävän delegoidun säädösvallan laajuutta tulee selventää EU:ssa valmistetun ajoneuvon kriteerien määrittämisen osalta.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä huolehtia, että ehdotuksen suhde EU:n muihin säädöksiin on selkeä ja vältetään päällekkäisyydet.