

E-kirje Komission tiedonanto yritysajoneuvokantojen vähähiilistämistä

EU/634/2024-LVM-6

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komissio antoi 5.3.2025 tiedonannon KOM (2025) 96 final ”Yritysajoneuvokantojen vähähiilistämistä”. Samassa yhteydessä komissio antoi tiedonannon KOM (2025) 95 final ”Teollinen toimintasuunnitelma eurooppalaiselle ajoneuvosektorille”, josta on laadittu erillinen E-kirje.

Taustalla on komission keväällä 2024 järjestämä avoin konsultaatio sekä autoteollisuuden toimintasuunnitelman konsultaatiokysely helmikuussa 2025. Tiedonannon mukaan komissio aloittaa vuoden 2025 toisella neljänneksellä korkean tason dialogin keskeisten toimijoiden kanssa olennaisista toimista ja vaihtoehtoista yritysten ajoneuvokantojen päästöttömyyden edistämiseksi. Tämän pohjalta komissio kertoo antavansa lainsäädäntöehdotuksen loppuvuodesta 2025. Tiedonannon jatkokäsittelystä ei tässä vaiheessa ole tietoa.

Tiedonanto ei sisällä yksityiskohtia mahdollisen lainsäädäntöehdotuksen tai yksittäisten toimenpide-ehdotusten sisällöstä. Suomen kannat tiedonannon pohjalta annettavaan lainsäädäntöehdotukseen sekä mahdollisiin muihin toimenpiteisiin laaditaan erikseen.

Suomen kanta

Suomi pitää komission tiedonantoa tervetulleena ja suhtautuu myönteisesti komission tavoitteeseen lisätä päästöttömien ajoneuvojen osuutta markkinoilla. Suomi jakaa komission näkemyksen, jonka mukaan nollapäästöisten ajoneuvojen kasvava kysyntä voisi auttaa eurooppalaisen autoalan kasvun ja kilpailukyvyyn tukemisessa.

Suomi katsoo, että päästövähennystoimien tulee olla kustannustehokkaita ja teknologia-neutraaleja. Suomi suhtautuu lähtökohtaisesti varauksella uuteen ja päällekkäiseen yritysajoneuvokantojen vähähiilistämistä velvoittavaan lainsäädäntöön ja katsoo, että uuden ja päällekkäisen velvoittavan sääntelyn sijaan olisi tarkoituksenmukaisempaa edistää voimassa olevan sääntelyn tehokasta toimeenpanoa.

Suomi näkee, että päällekkäistä sääntelyä tulisi välttää ja mahdollisen lainsäädäntöehdotuksen tulee tuoda itsenäistä lisäarvoa, jota ei kateta tai tulla kattamaan muissa tai voimassa olevissa lainsäädännöissä.

Suomi 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.

Suomi näkee komission tavoin riittävän kattavan lataus- ja tankkausinfrastruktuuriverkon käyttöönoton edellytykseksi henkilö- ja tavaraliikenteen nollapäästöisten ajoneuvojen kannan kasvattamiseksi. Suomi pitää ensisijaisena EU:n toimenpiteenä vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamisessa AFIR-asetuksen toimeenpanon tukemista. Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuriin liittyvä mahdollinen lisäsääntely tulisi Suomen näkemyksen mukaan sisällyttää AFIR-asetukseen. Suomi voi tuoda esille myös tarpeen tarkastella vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin osalta synergioita ja näiden hyödyntämismahdollisuuksia työkonesektorin kanssa.

Suomi pitää tarpeellisenä, 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.

Suomi näkee, että yleisesti ottaen liikenneturvallisuuden lisääminen on aina tavoiteltava päämäärä. Ajoneuvokaluston uusiutuminen lisää myös turvallisuutta.

Suomi pitää kattavaa komission vaikutusarviointia tarpeellisenä lainsäädäntöehdotusta valmisteltaessa.

Pääasiallinen sisältö

Komission yritysajoneuvojen vähähiilistämistä koskevan tiedonannon toimenpiteillä pyritään edistämään autoteollisuuden toimintaohjelman, puhtaan teollisen kehityksen ohjelman, Euroopan vihreän kehityksen ohjelman sekä kilpailukykykompassin tavoitteiden saavuttamista. Komission mukaan autoteollisuus on suuressa murroksessa ja rakenteelliset muutokset tulevat tapahtumaan nopeasti. Muutokset johtuvat kiihtyvistä siirtymisestä päästöttömään liikkuvuuteen sekä digitaalisten teknologioiden lisääntyvästä integraatiosta. Tulevaisuuden ajoneuvot tulevat olemaan entistä puhtaampia, verkottuneempia ja automatisoituja.

Toimenpide-ehdotusten lisäksi tiedonannossa määritellään mitä sen yhteydessä tarkoitetaan puhuttaessa yritysajoneuvokannasta (corporate fleet), sillä termille ei ole EU:ssa määritelmää. Lisäksi tiedonanto listaa komission tunnistamia haasteita eri yritysajoneuvojen luokissa (kuten leasingautot, vuokra-autot, kuorma-autot ja työsuuhdeajoneuvot). Komissio esittää myös jäsenvaltioissa tunnistettuja hyviä käytänteitä yritysajoneuvokantojen vähähiilistämisen edistämiseksi (ml. fiskaaliset toimet).

Yritysajoneuvot ovat päästöttömän liikkuvuuden muutoksen keskiössä. Yritysajoneuvojen rekisteröinnit vastaavat noin 60 prosenttia kaikista EU:n alueella tehdyistä ensirekisteröinneistä. Komission arvion mukaan tätä potentiaalia ei kuitenkaan ole hyödynnetty täysimääräisesti EU:n keskitasolla ja nollapäästöisten yritysajoneuvojen osuus autokannasta on jäänyt viime vuosina jälkeen yksityishenkilöille suunnatun myynnin osuudesta.

Tiedonannon mukaan mahdollisilla lainsäädäntötoimilla pyrittäisiin lisäämään kysyntää, jotta ajoneuvojen CO₂-raja-arvoasetusten mukaiset ajoneuvovalmistajien päästövähennystavoitteet voidaan saavuttaa.

Komission arvion mukaan kalustoyhtiöillä, erityisesti suuremmilla, on usein paremmat mahdollisuudet neuvotella autojen hankintahinnoista, ja ne voivat myös hyötyä erilaisista verokannustimista. Yrityksien investointipäätöksiin vaikuttavat mm. kaluston korkea hinta, epävarmuudet latausinfrastruktuurin kattavuudesta, ajoneuvon jälleenmyyntiarvosta käytettyjen ajoneuvojen markkinoiden ollessa toistaiseksi kehittymättömät, kuluttajien ja asiakkaiden hitaasti muuttuvat tottumukset sekä mahdolliset kansalliset veropäätökset, jotka edelleen osittain tukevat perinteisiä polttomoottoriajoneuvoja.

Euroopassa ei ole aiemmin annettu yritysajoneuvokannan määritelmää. Tiedonannossa oikeushenkilöiden nimiin rekisteröidyt ajoneuvot katsottaisiin yritysajoneuvoiksi. Tiedonannossa tarkennetaan yritysajoneuvojen määritelmää ja jaetaan se viiteen kategoriin: 1) leasing-autot 2) työsuhdeautot 3) vuokra-autot 4) yritysten ajoneuvokalusto 5) valmistajien rekisteröimät ajoneuvot.

Yritysten ajoneuvokalusto- kategoria jaetaan tiedonannossa vielä alaryhmiin toimialojen mukaisesti:

- Urbaanit liikennepalvelut (esim. taksit, ride-sharing)
- Jakeluautot (esim. posti, verkkokauppa)
- Huoltoautot, palveluautot ja pakettiautot (esim. teleyhtiöiden huoltoautot, henkilöstön kuljettamiseen käytettävä oma kalusto)
- Linja-autot
- Kuorma-autot

Tiedonannossa todetaan, että ajoneuvokaluston käyttötarkoitukset sekä käyttöikä vaihtelevat suuresti eri ryhmien välillä. Osa myös jo nyt hyvin sähköistymässä markkinaehtoisesti, mutta osassa olisi vielä paljonkin kasvun varaa. Tiedonannossa ei listattu suoria toimenpide-ehdotuksia.

Tiedonannon mukaan työsuhdeautojen osalta verokohtelu ratkaisee pääasiassa ajoneuvojen valinnan. Näin ollen erityisesti verotuksellisten toimien, kuten verokannusteiden avulla olisi mahdollisuus vauhdittaa tämän kategorian siirtymää merkittävästi.

Komissio arvioi, että leasing-autoja välittävien yritysten selkeä toimijarakenne ja päällekkäisyydet muun yrityskaluston kanssa tekisivät leasing-autoihin kohdistuvista toimista suhteellisen helppoja toteuttaa tehokkaasti. Leasing-autojen arvioitiin tarjoavan pienituloisille käyttäjille mahdollisuuden uuden ja päästöttömän kaluston käyttöön korkeiden ostokustannuksien sijaan. Leasing-autojen suhteellisen lyhyt käyttöikä voisi myös tukea käytettyjen autojen markkinoita.

Vuokra-autojen arvioidaan siirtyvän nopeasti käytettyjen autojen markkinoille, jolloin tarjonnan lisääminen tarjoaisi merkittävät päästövähennyshyödyt, koska vuosisuorite on suuri. Auttaisi erityisesti pk-yrityksiä sähköpakettiautojen korkeiden hankintakustannusten kanssa.

Valmistajien rekisteröimien ajoneuvojen todettiin kattavan osan ajoneuvojen ensirekisteröinneistä, mutta niiden osalta ei arvioitu tiedonannossa tarkemmin mahdollisia toimenpiteitä tai niiden vaikuttavuutta.

Tiedonannon mukaan päästöttömän yritysajoneuvokannan kysynnän nopeutuminen voisi auttaa myös kuluttajia parantamalla käytettyjen autojen tarjontaa markkinoilla, jolloin myös päästöttömien ajoneuvojen hankintakustannukset alenisivat.

Komissio painottaa, että kansallisella, alueellisella sekä paikallisella tasolla on jo olemassa toimia, joiden kautta yritysten ajoneuvokantaa voitaisiin kannustaa nollapäästösynteen. Lisäksi komissio näkee, että verotuksellisilla toimilla voitaisiin vaikuttaa merkittävästi ajoneuvojen valintaan. Tiedonannossa on jaettu erilaisia parhaita käytänteitä ja toimintatapoja muista jäsenmaista, joilla on onnistuttu lisäämään päästöttömien ajoneuvojen määrää. Komission mukaan fiskaaliset toimenpiteet nollapäästöisten ajoneuvojen kiinnostavuuden lisäämiseksi olisivat tehokkaimpia. Komissio harkitsee perinteisten polttomootoriajoneuvojen verohelpotuksen poistamista vuoden 2026 alv-sääntelymuutoksen yhteydessä.

Komissio arvioi, että erityisesti lentokenttien ja rautatieasemien yhteydessä lyhytaikaisissa autovuokrauksissa olisi mahdollisuus lisätä nollapäästöisten ajoneuvojen osuutta vuokra-ajoneuvoissa merkittävästikin. Tätä varten olisi kuitenkin oltava riittävä latausinfrastrukturi. Komissio aikoo vuonna 2025 antaa vapaaehtoisuuteen perustuvan aloitteen nollapäästöisten ajoneuvojen lisäämiseksi lentokentillä toimivien valikoitujen vuokra-autoyritysten ajoneuvokannoissa.

Mahdollisissa tulevilla toimenpiteissä olisi kuitenkin otettava huomioon kustannustehokas ja nopea päästöjen vähentäminen sekä alueelliset ulottuvuudet ja haasteet vähemmän kehittyneillä alueilla sekä kaupunki-, maaseutu- tai syrjäisillä alueilla, mukaan lukien latausinfrastruktuurin puutteet.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Kyseessä on komission tiedonanto, joka ei ole oikeudellisesti sitova.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Komission tiedonannon mahdollinen käsittely Euroopan parlamentissa ei ole vielä varmistunut.

Kansallinen valmistelu

E-kirje on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa.

E-kirjeen luonnos on ollut kirjallisesti käsiteltävänä seuraavien jaostojen kirjallisessa menettelyssä: 4.-10.4.2025 Liikennejaosto (EU22) ja 7.-10.4.2025 Ympäristöjaosto (EU23).

Eduskuntakäsittely

-

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Komission tiedonannolla ei ole suoria vaikutuksia kansalliseen lainsäädäntöön.

Taloudelliset vaikutukset

Komission tiedonannolla ei ole suoria taloudellisia vaikutuksia.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

KOM (2025) 96 final

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Erityisasiantuntija Elisa Vornanen, +358505116405

Erityisasiantuntija Anu Aavamäki-Tortosa, +358503100375

VAHVA-tunnus

EU/634/2024

Napsauta tähän ja kirjoita kukin tunnus omalle rivilleen

Liitteet Napsauta tähän ja kirjoita liitteet

Viite Napsauta tähän ja kirjoita viite