AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

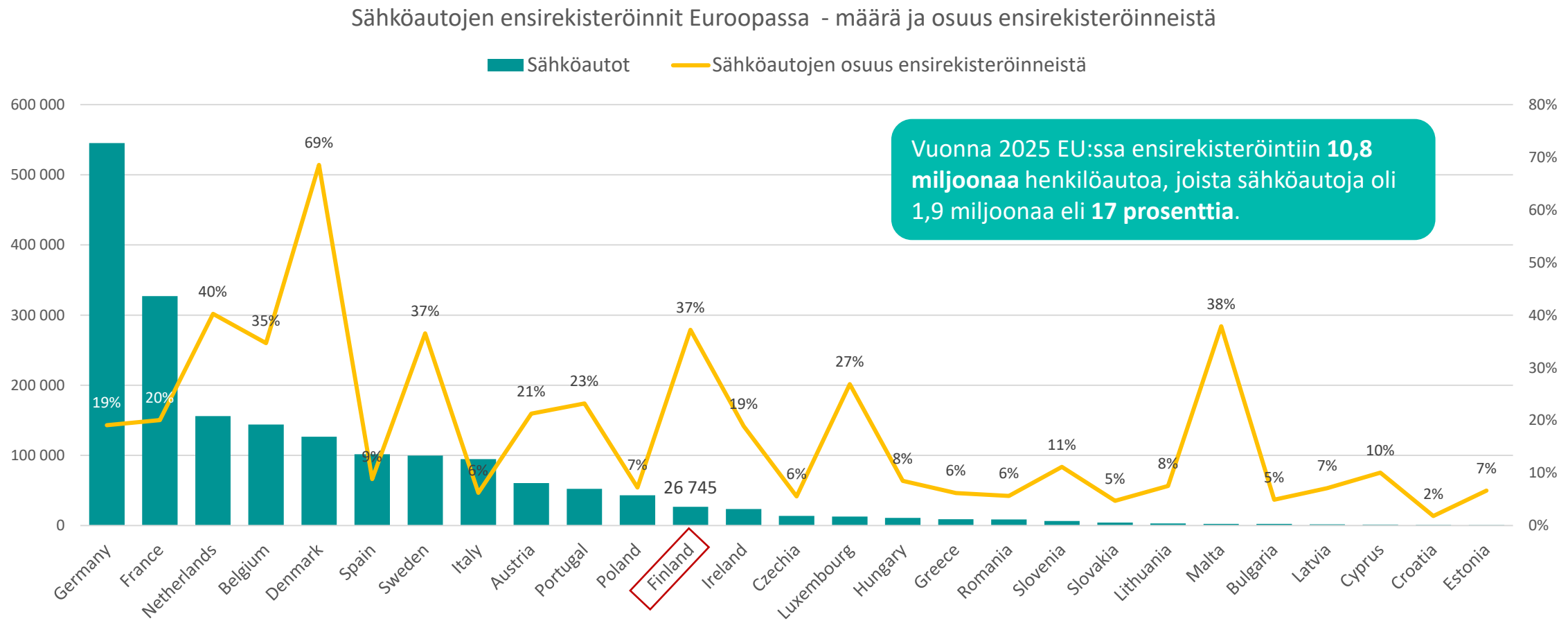
23.2.2026

Henkilö- ja pakettiautojen CO_2-raja-arvoasetus - U 9/2026

Tero Kallio, toimitusjohtaja

Autotuojat ja –teollisuus ry

Pohjoismaiden korkeat osuudet sähköautojen ensirekisteröinneistä eivät riitä EU:n päästötavoitteiden saavuttamiseen



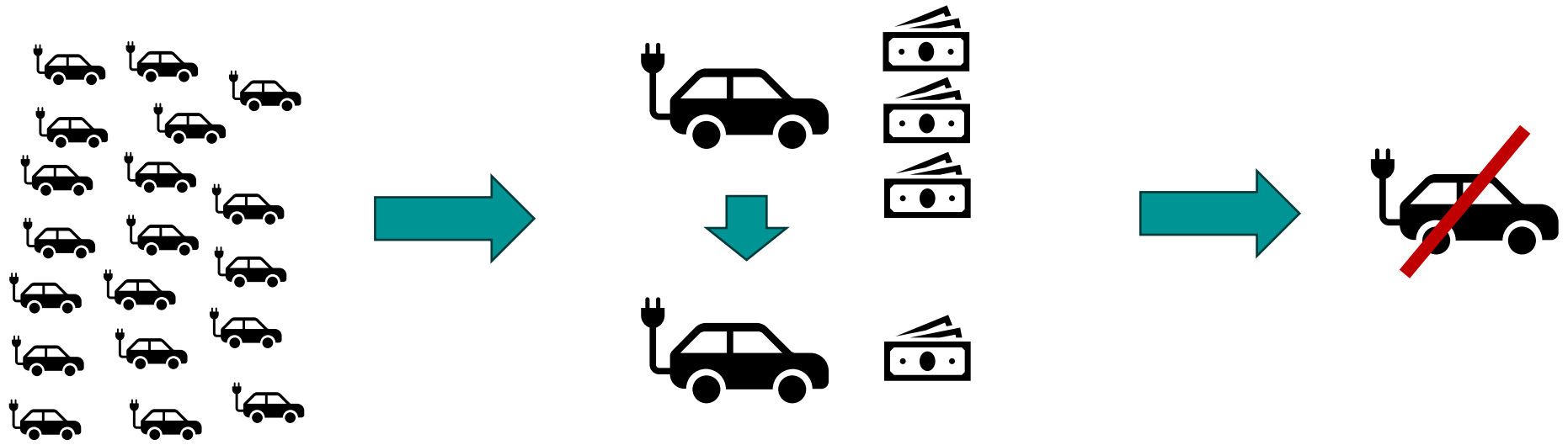
Lähde: ACEA

Mikäli päästötavoitteista halutaan pitää kiinni ja ne halutaan saavuttaa, sähköautojen kysyntää kasvattavat toimet ovat välttämättömiä

- Autonvalmistajille asetetut päästövähennystavoitteet eivät yksinään riitä, sillä ne eivät sinällään lisää sähköautojen kuluttajakysyntää.

- Mikäli sähköistymis- ja ilmastotavoitteistiin halutaan päästä, tarvitaan velvoitteiden lisäksi toimia, jotka lisäävät sähköautojen kuluttajakysyntää. Esimerkiksi **hankintakannustimia** ja **investointeja latausinfrastruktuuriin**.

Ylitarjonta sähköautoista heikentää markkinan toimivuutta



EU-komission asettamat päästötavoitteet ja niihin liittyvät sakot ”työntävät” markkinaan sähköautoja kysyntää enemmän.

Ylitarjonta pudottaa uudehkojen sähköautojen jäännösarvoa nopeasti.

Kuluttajat ja yritykset välttävät uusien sähköautojen ostamista, koska kokevat niiden arvon laskevan liian nopeasti.

➢ Tämä hidastaa autokannan sähköistymistä pitkällä aikavälillä

Jäännösarvojen laskeminen on vakava uhka

Helsingin Sanomat 14.2.2026

Mercedes-Benz Groupin toimitusjohtjaa, ACEA:n puheenjohtaja **Ola Källenius**

Mitä sinun mielestäsi pitäisi muuttaa?

Källenius: Annan esimerkin. Jos yritysten autokannat on suurimmaksi osaksi pakko muuttaa sähköisiksi vuoteen 2030 mennessä, kuten EU-komissio suunnittelee, niin kaksi vuotta myöhemmin käytettyjen autojen markkinoille tulee yhtäkkiä ylitarjontaa yritysten vanhoista sähköautoista, eikä yksityisten ostajien kysyntä ole yhtä suurta.

Tämän seurauksena autojen jäännösarvot romahtavat, yritykset pitävät sähköautojaan paljon pidempään ja uusien autojen kysyntä laskee. Seuraukset ovat dramaattisia teollisuudelle ja monille alihankkijoille, joilla ei ole samanlaisia puskureita kuin meillä suurilla valmistajilla.

Ennen kuin markkinat löytävät uuden tasapainon, ovat monet keskisuuret alihankkijat ehkä jo konkurssissa. Ja tämä on vain yksi esimerkki perustavanlaatuisesta ongelmasta.

Mitä EU voi tehdä?

Kaksi vaihtoehtoa:

1. Kuluttajakysyntää lisäävä EU:n laajuinen, samanaikainen ja samansuuruinen sähköautojen hankintakannustin

2. Luovutaan päästötavoitteista sellaisina, kuin ne nyt on esitetty

Päästöjen vähentäminen on muutakin kuin sähköä

Valmistajien investoinnit

- CO2-päästöjä voidaan vähentää muillakin tavoilla kuin pelkästään sähköautojen määrällä
- mikäli valmistajat investoivat päästövähennyksiin myös muilla keinoilla (esim. vihreä teräs (jo ehdotuksessa), hiilineutraalit tehtaat, osien kunnostus), investoinnista tulisi saada hyötyä
- liikenteen päästöjä vähentävien sähköautojen valmistuksen aikaiset päästöt ovat polttomoottoriautoja suuremmat > on tärkeää, että valmistajille syntyy lisäinsentiivi vähentää erityisesti sähköautojen valmistuksen aikaisia päästöjä

Biopolttoaineet ja biokaasu

- Artiklassa 5a määritellään, että polttoaineista saatava päästöhyvitys voi olla ei-biologista alkuperää olevien polttoaineiden (RFNBO), biopolttoaineiden ja biokaasun osalta yhteensä enintään 3 prosenttia ja että biopolttoaineiden ja biokaasun osalta osuus voi olla enintään yksi prosentti.

- Autotuojat ja -teollisuus ry katsoo, että 3 prosentin osuus pitäisi voida täyttää vapaasti ei-biologista alkuperää olevien polttoaineiden, biopolttoaineiden ja biokaasun kesken.

Autojen uusi energiamerkintä

- ehdotuksessa energiamerkintä perustuu auton tyyppihyväksynnän CO_2-päästöihin
- ladattavien hybridien päästömittauksen laskennalliset muutokset (Euro 6e-bis ja Euro 6e-bis-FCM) tulevat nostamaan niiden tyyppihyväksynnän mukaisia CO_2-päästöjä lähes polttomoottorilla varustetun auton tasolle, vaikka teknisesti autot säilyvät samanlaisina kuin aiemmin
- muutos antaa virheellisen kuvan päästöistä Suomen kaltaisissa maissa, jossa ladattavilla hybridiautoilla yli puolet ajokilometreistä ajetaan sähköllä

- ➢ tämä tulisi huomioida energiamerkinnässä, koska muuten uudempi, vähemmän kuluttava auto saa huonomman energiamerkinnän kuin vanha, kulutukseltaan suurempi käytetty auto – tämä olisi kuluttajien kannalta erittäin harhaanjohtavaa
- ➢ helpoin ratkaisu olisi Euro 6e-bis-FCM mittaustavan muutoksesta luopuminen

AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Kiitos!

Tero Kallio
toimitusjohtaja
Autotuojat ja –teollisuus ry

+358 40 729 4513
tero.kallio@autotuojat.fi

