

Eduskunta
Ympäristövaliokunta
ymv@eduskunta.fi

Autotuoajat ja -teollisuus ry:n lausunto asiaan U 9/2026 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusien kevyiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien ja ajoneuvojen merkintöjen muuttamiseksi (henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoasetus)

Ehdotettu CO₂-raja-arvoasetuksen muutos on merkityksellinen autoalalle nykyisessä kysyntä- ja markkinatilanteessa. Ehdotuksen myötä liikenteen sähköistyminen jatkuu edelleen hyvin vahvana. Ehdotukseen sisältyvät joustot ovat kuitenkin tarpeellisia, sillä toistaiseksi sähköautojen kysyntä ei kasva Keski-, Etelä- ja Itä-Euroopassa riittävän nopeasti autovalmistajille asetettuihin tavoitteisiin nähden.

Tasapainotusta velvoitteiden ja kannustimien suhteen

Autonvalmistajille asetetut päästövähennystavoitteet ja niitä koskevat sakkorangaistukset eivät yksinään riitä päästötavoitteiden saavuttamiseksi, sillä ne eivät sinällään lisää sähköautojen kuluttajakysyntää, vaan ohjaavat vain valmistettavien autojen käyttövoimaosuuksia. Sähköistymis- ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan velvoitteiden lisäksi tukitoimia.

EU-komissiot (nykyinen ja sitä edeltävät) ovat kuvitelleet ilmasto- ja sähköistymistavoitteet saavutettavan siten, että autonvalmistajille asetetaan tiukat päästötavoitteet, joita ryyditetään miljardisakoilla. Komissio(t) ei ole riittävällä tavalla ottanut huomioon sitä, miten kuluttajat ja yritykset EU-alueella saadaan riittävässä määrin kiinnostumaan sähköautoista. On puuttunut näkemys siitä, mitä kysyntää lisääviä politiikkatoimia komission ja jäsenmaiden olisi tullut tehdä, jotta eurooppalaiset hankkisivat sähköautoja yhtä paljon, kuin auton valmistajien niitä edellytetään valmistavan.

Sähköautojen kuluttajakysyntä ei siis ole kasvanut päästötavoitteiden edellyttämässä tahdissa, mikä on johtanut EU:n sisäisesti epätoivottaviin lieveilmiöihin ja markkinahäiriöihin.

Suomi on eräs Euroopan nopeimmin sähköistyvistä maista henkilöautoliikenteessä. Vuonna 2025 noin 37 prosenttia Suomessa uutena rekisteröidyistä autoista oli täyssähköautoja. Osuus on yli kaksinkertainen EU-keskiarvoon verrattuna. Tämä on kuitenkin vain osatotuus.

Suomessa myytiin uusia autoja vuonna 2025 vain noin puolet siitä, mikä oli uusien autojen myyntimäärä 2000-luvun alussa. Suomessa myytiin uusia autoja 1 000 asukasta kohden viidenneksi vähiten koko EU:ssa vuonna 2024. Määrä laski entisestään vuonna 2025. Samalla Suomeen virtaa yhä enemmän uudehkoja sähköautoja suuremmista EU-maista. Tämä on ongelma Suomen taloudelle, työllisyydelle ja kotimaiselle autokaupalle.

Tilanteeseen on päädytty siksi, että muissa EU-maissa sähköautojen kysyntä on kaukana tavoitteista. Autonvalmistajia uhkaa Euroopan autonvalmistajajärjestön, ACEA:n, mukaan vuonna 2027 jopa 16 miljardin euron sakot EU-komission taholta. Siksi valmistajat rekisteröivät erityisesti suurissa EU-maissa, kuten Saksassa, enemmän sähköautoja markkinaan, kuin niille on luontaista kysyntää.

Vaikka tilanne saattaa sähköistymistavoitteen näkökulmasta kuulostaa hyvältä, sitä se ei ole: sähköautojen ylirekisteröinti alentaa nopeasti niiden jäännösarvoa. Kun markkinassa on luontaiseen kysyntään nähden liikaa uudehkoja sähköautoja, putoaa niiden hinta nopeasti ja niin kauan, kunnes niille löytyy kysyntää vastaava hintapiste ja ostaja. Ilmiön tapahtuessa Saksan kaltaisella suurella markkinalla vaikutus ulottuu koko unionin alueen sähköautojen jäännösarvokehityksen.

Jäännösarvojen lasku johtaa siihen, että kuluttajat välttävät uusien sähköautojen ostamista, koska kokevat niiden arvon laskevan nopeasti, tai jättävät vaihtamatta olemassa olevan sähköautonsa uuteen, koska niin sanottu väliraha repeää lyhyessä ajassa suureksi. Samasta syystä sähköautot ovat myös leasingyhtiölle riski. Moni alan yritys on joutunut ongelmiin, koska kolme vuotta sitten on ollut mahdoton ennakoida sähköautojen nykyistä jäännösarvokehitystä. Myös tällä hetkellä on hyvin haastavaa ennakoida sähköautojen tulevaa jäännösarvokehitystä.

On tärkeää huomata, että mikäli kunnianhimoiset päästötavoitteet nojaavat vain autonvalmistajille asetettuihin päästötavoitteisiin ja niihin liittyvään sanktiomenettelyyn, sähköistymiskehitys ja päästötavoitteiden saavuttaminen voi hidastua. Kehitys on myös suuri riski eurooppalaisen autoteollisuuden kannattavuudelle ja kokonaiskysynnälle. Autoalalla on EU:ssa kokonaisuudessaan noin 12 miljoonaa työpaikkaa ja vaikka se on arvoltaan EU:n suurin vientiala, asettavat geopolitiittinen tilanne ja Yhdysvaltain määräämät tuontitullit myös viennille ennen näkemättömiä haasteita.

Jäännösarvoriskin vuoksi niin kuluttajat, kuin autoja ostavat yrityksetkin vähentävät sähköautohankintoja suojatakseen omaa talouttaan. Tällainen mekanismi EU:n sähköautomarkkinoilla on jo nähtävissä. Leasingyhtiöt pidentävät leasingsopimuksiaan, koska jäännösarvo on laskenut leasingaikana enemmän, kuin on ollut ennakoitavissa. Tämä

puolestaan vanhentaa autokantaa, hidastaa sen sähköistymistä ja vähentää uusien autojen kysyntää.

Komission nyt ehdottamista joustoista huolimatta autonvalmistajia koskevat päästötavoitteet ovat edelleen hyvin kunnianhimoiset.

Autotuojat ja -teollisuus ry katsoo, että komission tulee huolehtia riittävän sähköautojen kysynnän luomisesta sisämarkkinoille. Tällainen voisi olla esimerkiksi EU:n laajuinen ja yhtäaikainen hankintakannustin. Lisäksi EU-komission tulee asettaa tavoitteekseen huomattavasti nykyistä suurempi julkisten latausasemien määrä vuodelle 2030.

Väkirikkaissa ja tiheästi asutuissa Keski-, Etelä- ja Itä-Euroopan maissa latausinfrastruktuurin riittämättömyys on merkittävä syy sähköautojen kuluttajakysynnän vaatimattomuuteen. ACEA:n mukaan EU:ssa tulisi olla yhteensä kuusi miljoonaa julkista latauspistettä vuoteen 2030 mennessä. Komission tavoite on kolme miljoonaa.

Eurooppalainen autoteollisuus on vastannut lainsäätäjän vaatimukseen automalliston sähköistämisestä. Esimerkiksi Suomen ja Saksan markkinoilla on tarjolla noin 150-200 erilaista ladattavaa automallia. Autonvalmistajat ovat tuoneet markkinoille viime vuosina myös edullisia ja pieniä sähköautoja. Todellisuus kuitenkin on, että suurin kysyntä kohdistuu sähköautoihin, joissa on suurehko akku (pitkä käyttösäde) ja nopea lataus. Tällaisten autojen TKI- ja valmistuskustannukset ovat korkeat.

Eurooppalaisten autonvalmistajien ja niiden alihankkijoiden TKI-kustannukset ovat nousseet sähköistymisen ja autonomisen ajamisen kehitystyön johdosta viimeisen 10 vuoden aikana noin 100 prosenttia eli noin 40 miljardista eurosta/vuosi noin 80 miljardiin euroon/vuosi. Autoteollisuus on maanosamme suurin TKI-investoija. Mikäli Eurooppa tuhoaa autoteollisuutensa kannattavuuden ja markkinat, voi EU-alueelta hävitä seuraavan 10 vuoden aikana jopa yli miljoona työpaikkaa. Ottaen huomioon, että nykyisen EU-komission keskeisin tavoite on vahvistaa EU:n kilpailukykyä, tulee komission pysähtyä arvioimaan ovatko sen nyt suunnittelemat toimet riittäviä.

EU-lainsäätäjien tulee siis vastata omaan huutoonsa (nopea uusien autojen päästöjen alentaminen ja liikenteen sähköistäminen). Sen tulee:

1. Esitellä EU:n laajuinen, samanaikainen ja samansuuruinen sähköautojen hankintakannustin. EU:n laajuinen siksi, että yksittäisten jäsenmaiden omat hankintakannustimet lisäävät toivotulla tavalla kysyntää niiden omilla markkinoilla, mutta kannibalisoivat sellaisten jäsenmaiden sähköautokysyntää, joissa kannustinta ei sillä hetkellä ole. Lisäksi yhden maan hankintakannustin alentaa toisen maan sähköautojen jäännösarvoja, ja siten kasvattaa niin sanottuja välirahoja.

2. Laatia nykyistä kunnianhimoisempi ja jäsenmaita velvoittava suunnitelma kuuden miljoonan julkisen latausaseman rakentamisesta EU-alueelle vuoteen 2030 mennessä.
3. Suhtautua EU:n oman akku- ja puolijohdetuotannon synnyttämiseen aiempaa vakavammin. EU on tässä asiassa yli 10 vuotta Kiinaa jäljessä. Komission Automotive Packagessa on varattu akku- ja puolijohdetuotannon kasvattamiseen 1,8 mrd. euroa. Tämä on täysin riittämätön taso. Pelkästään Northvoltiin investoitiin 12 miljardia euroa. Akkuomavaraisuus ei synny ilman merkittävää ja pitkäjänteistä panostusta.

Mikäli EU ei pysty vastamaan kolmeen edellä mainittuun vaatimukseen, tulee sen arvioida autonvalmistajia koskevaa CO₂-raja-arvosääntelyä uudestaan, jotta autoteollisuuden ja sen alihankintaketjujen kilpailukyky ja työpaikat voidaan säilyttää.

Teknologianeutraalius

Teknologianeutraalius tulevassa sääntelyssä on tärkeä, sillä CO₂-päästöjä voidaan vähentää muillakin tavoilla kuin pelkästään sähköllä. Mikäli valmistajat investoivat päästövähennyksiin myös muilla keinoilla (esim. vihreä teräs (jo ehdotuksessa), hiilineutraalit tehtaot, osien kunnostus), investoinnista tulisi saada hyötyä.

Autotuoajat ja -teollisuus ry korostaa, että erityisesti liikenteen päästöjä vähentävien sähköautojen valmistuksen aikaiset päästöt ovat vielä toistaiseksi polttomoottoriautoja suuremmat. Vaikka autonvalmistajat ovat vähentäneet viime vuosina merkittävästi autojen valmistuksen aikaisia päästöjä, on tärkeää, että valmistajille luodaan lisäinsentiivi vähentää erityisesti sähköautojen valmistuksen aikaisia päästöjä. Lisäksi Suomen kannalta on tärkeää luoda kysyntää vihreälle teräkselle.

Biopolttoaineiden ja biokaasun rooli

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.

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

Kun biokaasu on tuotettu eloperäisen materiaalin hajoamisesta talteen otetusta metaanista, ovat kaasun polttoaineketjun aikaiset ilmastovaikutukset erittäin edulliset, sillä ilmakehään päätyvä metaani on voimakas kasvihuonekaasu. Metaanin valjastaminen liikennekäyttöön vähentää merkittävästi ilmastokuormitusta.

Autojen energiamerkintä

Komission ehdotuksessa autojen energiamerkintä perustuu auton tyyppihyväksynnän CO₂-päästöihin.

Ladattavien hybridien päästömittauksen laskennalliset muutokset (Euro 6e-bis ja Euro 6e-bis-FCM) tulevat nostamaan niiden tyyppihyväksynnän mukaisia CO₂-päästöjä moninkertaiseksi. Muutoksen seurauksena ladattavien hybridiautojen WLTP-päästöt nousevat lähes pelkällä polttomoottorilla varustetun auton tasolle, vaikka teknisesti autot säilyvät samanlaisina kuin aiemmin.

Energiamerkinnässä tämä tulisi näkymään niin, että uudempi, vähemmän kuluttava auto saisi huonomman energiamerkinnän kuin vanha (esimerkiksi käytettynä maahantuotu), kulutukseltaan suurempi auto – tämä olisi kuluttajien kannalta harhaanjohtavaa ja epätoivottavaa.

Suomessa ajettiin jo vuonna 2019 ladattavilla hybrideillä keskimäärin yli puolet ajokilometreistä sähköllä¹. Nykyaikaisilla ladattavilla hybridiautoilla on mahdollista päästä erittäin alhaisiin kulutus- ja päästölukemiin. Toimenpiteet tulisikin suunnata ennemmin sähköllä ajetun osuuden kasvattamiseen (erityisesti Keski- ja Etelä-Euroopassa).

Helpoin ratkaisu lataushybridejä koskevan energiamerkinnän korjaukseen olisi Euro 6e-bis-FCM mittaustavan muutoksesta luopuminen.

Kunnioittavasti,

Tero Kallio
toimitusjohtaja, Autotuoajat ja -teollisuus ry

¹ Autoalan tiedotuskeskus, Ladattavien autojen käyttäjätutkimus 2020. Tiivistelmä saatavilla: <https://aut.fi/8431/>