



27.8.2026

Hiilirajamekanismi – BusinessEuropen Fact check -paperi CBAM:n täytäntöönpanosta. Autoalan Keskusliitto ry:n huomioid Elinkeinoelämän keskusliitto ry:lle

AKL kiittää mahdollisuudesta kommentoida BusinessEuropen Fact check -paperin luonnosta. Kantamme on sama kuin aiemmissa kommenteissamme EK:lle (22.8.2025 ja EK:n talousvaliokunnan kuuleminen 26.3.2026): CBAM:n jatkolaajennuksen ei tule osua autoalan ja logistiikan rajapintoihin. Auto- ja logistiikka-alalla on jo mekanismit, jotka ohjaavat alaa vähähiilisempiin ja ympäristöystävällisempiin ratkaisuihin, ja EU:n kilpailukyky on vihreän kehityksen ohjelman rinnakkaistavoite – tavoitteiden tulee tukea toisiaan.

1. Miksi jatkolaajennusta ei tule ulottaa autoalalle

Neuvoston yleisnäkemyks 12.6.2026 lisäsi soveltamisalaan noin 200 CN-koodia. TEM:n analyysin mukaan Suomen tuonnin suurin laajennusnimike on pakettiautot (CN 8704 21 91, noin 102 M€, jo komission ehdotuksessa), ja neuvosto lisäsi kymmenen suurimman nimikkeen joukkoon ajoneuvojen osat ja korien osat (CN 8708, noin 70 M€) sekä sähkömoottorien osat. CBAM-velvollisten määrä Suomessa kaksinkertaistuisi noin 200:sta 400–500:aan, ja uudet velvolliset olisivat pitkälti autoalan maahantuojia, varaosatukkureita ja korjaamoita. Sovellus alkaisi 1.1.2028 ilman siirtymäaikaa.

Laajennus olisi päällekkäistä sääntelyä: (1) Autoalan Omnibus-paketti (Automotive package) sisältää jo vähähiilisen ja EU:ssa valmistetun teräksen (low carbon steel) käyttöä koskevat vaatimukset ja kannustimet autonvalmistukselle – CBAM kohdistuisi samaan teräkseen toistamiseen. (2) EU-taksonomian DNSH-ehto edellyttää ajoneuvoluokilta M1–N3 vähintään 85 %:n kierrätettävyyttä ja ohjaa alaa markkinaehtoisesti rahoituksen kautta. (3) CO₂-päästönormit (asetukset (EU) 2019/631 ja 2019/1242) ja ETS2 ohjaavat kaluston ja liikenteen päästöjä. Lisäksi ajoneuvon osien teräs- ja alumiinisältöä ja sen tosiasiallisia päästöjä ei voida monitasoisessa alihankintaketjussa käytännössä selvittää, jolloin maksu perustuisi korotettuihin oletusarvoihin ja siirtyisi korjaus- ja kuljetuskustannuksiin ilman ilmastohyötyä. Suomessa ei myöskään ole akkreditoituja CBAM-varmentajia (FINAS:n resurssivaje, lähin vaihtoehto Ruotsissa).

2. Nosto Fact check -paperiin: CBAM ja toimialakohtaiset Omnibus-paketit on sovitettava yhteen

AKL esittää, että Fact check -paperiin lisätään selkeä vaatimus: EU:n CBAM-ohjausryhmien tulee käsitellä ja sovittaa tulevat toimialakohtaiset Omnibus-paketit yhteen CBAM:n soveltamisalan kanssa nykyistä fiksummin ja ennustettavammin. Muuten päällekkäiset ohjaavat toimenpiteet aiheuttavat keskenään ristiriitaista ohjausta ja häiritsevät markkinamekanismeja tilanteessa, jossa toimialoilla on jo tehokkaat, selkeät ja investointeja ohjaavat ohjauskeinot. Huomio EK:lle: autoalan Omnibus-paketti tuskin on ainoa – myös muiden toimialojen Omnibus-papereissa voi olla samankaltaisia materiaali- ja vähähiilisyyksivaatimuksia, jotka menevät päällekkäin CBAM:n jatkolaajennuksen kanssa. Suosittelemme, että EK kartoittaa nämä jäsenliittojensa kanssa ja vie kokonaisuuden BusinessEuropen paperiin ja Suomen trilogikantaan.

3. Muut huomioid

Muilta osin AKL kannattaa BusinessEuropen luonnoksen ja EK:n lausuntojen linjauksia, erityisesti siirtymäkautta uusille tuotteille, sertifikaattihinnan aikaisempaa julkaisua ja joustoa vielä varmentamattoman päästödatan käytössä.