

Vuoden ekoauto 2019: Ekoautoinventaariorio

1. Johdanto

Ekoautoinventaariorio on osa vuoden 2019 ekoauton valintaprosessia. Tarkoituksena on tuoda esiin henkilöautomallit, jotka rakenteellisista syistä erityisen hyvin soveltuvat ekologiseen käyttöön koko elinkaaren ympäristövaikutukset huomioon ottaen. Siten kuluttajia varten voidaan julkaista luettelo monenlaisista ja monen autoluokan malleista, jotka ympäristötieteellisin perustein soveltuvat alhaisen ympäristövaikutuksen käyttöön. Tämä on periaatteessa tärkeämpää kuin yksittäisen mallin valinta niiden joukosta vuoden ekoautoksi.

Todelliset ympäristövaikutukset kuitenkin riippuvat omistajien valinnoista: vaikka automalli olisi rakenteellisesti erinomainen, omistajalla on mahdollisuus käyttää sitä ekologisesti erittäin kielteisesti (fossiilisten primäärienergiälähteiden käyttö uusiutuvien primäärienergiälähteiden sijaan on mahdollista kaikilla malleilla). Tätä omistajan käytönaikaisten ympäristövaikutusten valintamahdollisuutta ei voida ottaa huomioon ekoautokelpoisten mallien kriteereissä. Kriteeristö on kuitenkin suunniteltu siten, että koko elinkaaren ympäristövaikutusten kannalta erittäin huonot mallit eivät ole mukana, vaikka omistajalla olisi niitä käytönaikaisesti mahdollisuus hyödyntää alhaisella ympäristökuormituksella.

2. Ekoautokelpoisuuden kriteerit

2.1. Yleiskriteerit

- **Henkilöauto** eli EU:n ajoneuvoluokituksen **M1**-luokan ajoneuvo, jonka kuljettamiseen vaaditaan **B-ajokortti**:
 - Siten mukana eivät ole mm. L7-ajoneuvoluokan kaupunkiautot, M1G-ajoneuvoluokan maastohenkilöautot, N2-ajoneuvoluokan raskaat katumaasturit, C-ajokortin vaativat M1-ajoneuvoluokan matkailuautot ja N1-ajoneuvoluokan 5 hengen pakettiautot
- **Tehdasvalmisteinen** (siis konvertoidut eivät mukana)
- **WLTP-mitattu** (siis NEDC-mitatut eivät mukana):
 - WLTP-standardi on edellytetty M1-ajoneuvoilta valmistuksessa syyskuusta 2018 alkaen, mutta sitä ennen valmistettuja NEDC-standardin mukaisia uusia autoja (varastokappaleita) on sallitusti vuoden 2019 aikana edelleen ollut myynnissä
 - WLTP-standardin käyttöönotto on edelleen keskeneräinen prosessi, josta syystä ekoautovalintaan sovelletaan kevennettyä menettelyä
- **Vuoden 2019 aikana Suomeen merkkimaahantuotu** (automerkkien virallisten maahantuojien hinnastojen mukaisesti vuoden alusta alkaen):
 - Mukaan lukien mallit, joiden valmistus on päättynyt vuoden 2019 aikana tai maahantuonti on loppunut muista syistä
 - Ei mukana mallit, jotka ovat maahantuojien hinnastoissa ennakotilattavina, mutta ei vielä fyysisesti Suomessa saatavissa vuonna 2019
 - Ei mukana mallit, joita esitellään tai uutisoidaan maahantuojien sivuilla, mutta jotka eivät sisälly vuoden 2019 hinnastoihin (maahantuonnista poistuneet, maahantuontiin tulevat ja hinnastojen ulkopuolella erikoistilauksesta maahantuotavat)
- **Tavalliset autot tavallisille kuluttajille** (eli ammattikäyttöön valmistetut autot ja ökyautot eivät ole mukana) 6 autoluokassa:
 - Autoluokka A: miniautot
 - Autoluokka B: pienet autot
 - Autoluokka C: keskikokoiset autot
 - Autoluokka D: suuret autot

- Autoluokka M: tila-autot (poislukien suuret tila-autot, jotka on tarkoitettu lähinnä ammattikäyttöön eli eivät sisälly tavallisten autonhankkijoiden vaihtoehtoihin)
- Autoluokka J: maastoautot (rajoittuen kaupunkimaastureihin eli CUV-autoihin, joiden maastoajokyky perustuu pelkästään normaaliautoja korkeampaan maavaraan); mukana eivät ole varsinaiset maastoautot (M1G-luokan ajoneuvot, jotka on tarkoitettu ammattikäyttöön) ja katumaasturit (maastoajokykyiset, mutta maantiekäyttöön tarkoitettut SUV-autot)

2.2. Ympäristökriteerit

- **Tyypikatsastettu AFV-auto** (AFV=Alternative Fuel Vehicle) eli vaihtoehtoisen käyttövoiman auto:
 - Yksinomaan bensiinin (standardin EN228 mukaisesti) tai dieselöljyn (standardin EN590 mukaisesti) käyttöön tyypikatsastetut autot eli tavanomaisten käyttövoimien autot (monofuel-bensiini ja monofuel-diesel) eivät ole mukana
 - Mukana ovat autot, jotka eivät kykene bensiinin eikä dieselöljyn käyttöön
 - Mukana ovat autot, jotka bensiinin tai dieselöljyn lisäksi on tyypikatsastettu vähintään yhden muun käyttövoiman käyttöön
- Primäärienergia: **Kyky 100 % uusiutuvan energian käyttöön**
- Sekundäärienergia: **Puhtaiden käyttövoimien auto** = EU:n puhtaiden käyttövoimien tankkausinfrastruktuuridirektiivin 2014/94/EU infrastruktuurivelvoitteiden kohteet eli sähkön, vedyn tai metaanin tankkaus/latauskyky
- **Raakaöljyriippumattomuus**: pystyy kulkemaan ilman raakaöljypolttoaineita, mutta saa kulkea myös niillä
- **Ökyauto ei voi olla ekoauto**:
 - Autoluokat S (urheiluauto) ja F (loistoauto) ovat kategorisesti poissuljettuja, koska niitä edustavat mallit on kaikissa tapauksissa valmistettu ekoautoilua vastakkaiseen tarkoitukseen
 - Autoluokan J (maastoautot) katumaasturit (SUV) eivät ole mukana; huom. varsinaiset maastoautot (ajoneuvoluokka M1G) eivät ole ökyautoja, mutta ne on valmistettu ammattikäyttöön
 - Autoluokka E (edustusautot) ei ole kategorisesti poissuljettu: E-luokan mallit voivat olla herkkyysanalyysiosassa kerrotuin perustein sisältyä ekoautolistalle, mikäli ne täyttävät muut ympäristökriteerit (sellaisia malleja ei kuitenkaan nyt eikä koskaan aiemmin ole ollut merkimaahantuotaina saatavissa)
- **Puhtaan käyttövoiman toimintamatka > likaisen käyttövoiman toimintamatka, ja likainen käyttövoima on rajoitettu enintään varaenergian lähteeksi**:
 - Puhtaat käyttövoimat tarjoavat mahdollisuuden raakaöljyriippumattomuuteen, 100 % uusiutuvan primäärienergian käyttöön, elinkaaren ympäristövaikutuksiltaan parhaimpien uusiutuvan energian tuotantoketjujen hyödyntämiseen ja alimpiin käytönaikaisiin terveysvaikutuksiin
 - Kyky likaisen käyttövoimien käyttöön on väliaikaisesti perusteltua johtuen tankkausverkostojen laajuudesta, mutta likaisen käyttövoiman hyödyntäminen täytyy olla teknisesti rajoitettua (esim. kvasimonofuel-autot, joiden EU-tyyppi hyväksyntävaatimuksiin sisältyy enintään 15 litran tankki likaiselle käyttövoimalle)
- **Moottoriteho < 200 hv (147 kW)**:
 - Yli 200 hv tehoisilla autoilla ei ole ekoautosovelluksia missään M1-ajoneuvojen luokassa, ei edes kaikkein suurimmissa 3,5 tonnin minibusseissa, joilla on 3,5 tonnin perävaunun vetokyky. Yli 200 hv moottoreita ei käytetä pakettiautoissa (ajoneuvoluokka N1), raskaissa pakettiautoissa (ajoneuvoluokka N2) eikä yli 8 matkustajan raskaissa minibusseissa (ajoneuvoluokka M2) eli sellaisille on hyvin perusteltavissa olevaa käyttöä vasta kokonaismassaltaan yli 7,5 tonnin autoissa. Siten ekoautoinventaarioon sisältyvissä kokonaismassaltaan enintään 2,5 tonnin henkilöautoissa yli 200 hv:n moottoriteho on karkeasti ylimitoitettu.
 - 200 hv:n (147 kW) yläraja sisältää suuren marginaalin, jonka kautta pyritään ottamaan huomioon suurten henkilöautojen käytännön tarpeet markkinoilla (mm. kiihtyvyyden odotukset ja asuntovaunujen vetokyky). Kuitenkin jo 100 kW on riittävä moottoriteho aina 7,5 tonnin raskaisiin pakettiautoihin ja raskaisiin minibusseihin asti. Siten 100 kW:n ylittävä moottoriteho on enintään 2,5 tonnin henkilöautoille ylimitoitettu, mutta sitä pidetään siedettävänä 147 kW:iin asti malleille, jotka selvittävät muut kriteerit.

- Kuitenkin kaikkia autoluokkia koskeva yhteinen moottoritehokriteeri on kohtuuton suurten autojen kannalta, joten tarvitaan myös auton koon huomioon otettava kiihtyvyysskriteeri.
- **Kiihtyvyys 0-100 km/h > 8 s**; lisäksi mukana alle 200 hv:n 7-8 s mallit ylimitoitettun moottorin huomiomerkinällä (punainen huutomerkki):
 - Kiihtyvyysskriteeri erottelee teknologianeutraalisti koosta riippumatta hyötykäyttö silmälläpitäen valmistetut automallit ylimitoitettun moottorin kautta turhiin tarpeisiin (huviajo ja kaahailu) suunnatuista malleista. Moottoritehon kasvattaminen on ekoautoilun kannalta erittäin huolestuttava nykyinen markkinatrendi, joka otetaan huomioon kiihtyvyysskriteerin kautta.
 - Urheiluautojen alueella oleva kiihtyvyys (alle 8 s) kertoo, että auto on optimoitu huviajoon ja kaahailuun todella tarpeellisen auton käytön sijaan. Se tarkoittaa tarveautoihin verrattuna korkeaa ympäristövaikutusta sekä valmistuksessa että käytössä, jonka lisäksi kaahailukyky tuottaa merkittävän liikenneturvallisuusriskin.
 - Punaisella huutomerkillä erotetut 7-8 s kiihtyvyyden mallit ovat mukana listoilla, koska lievää kiihtyvyysskriteerin alitusta pidetään alla olevan herkkyyssanalyysin kertomin perustein siedettävänä muilta osin ekoautokriteerit läpäisevissä autoissa. Siten niitä pidetään ekoautokelpoisina, mutta ei kuitenkaan kelpoisina valittavaksi vuoden ekoautoksi.
 - Väliillä 8-10 s oleva kiihtyvyys on ekologisen autoilun kannalta kielteinen ominaisuus, mutta sitä pidetään ekoautoille hyväksyttävänä automarkkinoiden yleisen kehityksen vuoksi. Auton ostajille, joille likaisen käyttövoiman mallit ovat vaihtoehtona, kiihtyvyyssominaisuus voi olla merkittävä tekijä ekoautoon päätyvässä valinnassa. Automalliston perusteella valmistajilla tämä käsitys on yleinen.

2.3. Kriteerien herkkyyssanalyysi

- Kullakin kriteerillä on selkeä tarkoitus, mutta täsmällinen kvantitatiivinen rajanveto ei kaikissa tapauksissa ole selkeä. Herkkyyssanalyysin tarkoituksena on varmistaa, että kokonaisuuden kannalta hyvät ekoautot eivät jää pois ekoautokelpoisten mallien listalta, vaikka yksittäinen ympäristökriteeri jäisi lievästi täyttämättä. Siis ekoautolistalle voi hyvin perustelluin poikkeuksin päästä mukaan, vaikka kaikkia ympäristökriteereitä ei täytetä. Tässä sovelletaan EU:n perustuslakiin sisältyvää ekologisen kompensaation periaatetta.
- Ekoautokelpoisten mallien lista sisältää kaksi automallia, jotka vain lievästi epäonnistuvat kiihtyvyysskriteerin täyttämässä, mutta selvittävät kaikki muut kriteerit. Lisäksi molemmilla malleilla on ollut erittäin suuri rooli ekoautojen kehityksessä. Toinen niistä on valmistajan ainut ekoautokelpoinen malli. Näille malleille on alla olevissa autoluokkakohtaisissa taulukoissa lisätty punainen huutomerkki varoitukseksi ylimitoitettusta moottorista.
- Edellä mainittujen 2 mallin lisäksi Suomeen merkkimaahantuodaan 2 muuta mallia, jotka vain lievästi epäonnistuvat kiihtyvyysskriteerin toteutuksessa, mutta ne epäonnistuvat lisäksi tehokriteerin toteutuksessa.
- Vain niukasti tehokriteerin täyttämässä epäonnistuneita malleja on useita, mutta kaikki epäonnistuvat lisäksi yhden tai useamman muun kriteerin toteutuksessa.
- Toimintamatkakriteeri on selkeä. Kaikki listatut mallit selvittävät sen erittäin suurella marginaalilla. Ja kaikki muut sen täyttävät merkkimaahantuodut mallit ovat erittäin kaukana muiden ympäristökriteerien täyttämistä.
- Epäonnistuminen pelkästään aiemmin käytetyssä autoluokkakriteerissä johti herkkyyssanalyysin tuloksena tämän vuoden ekoautovalinnan autoluokkakriteerin muuttamiseen, koska 2 J-luokan mallia selkeästi selvitti kaikki muut ympäristökriteerit. Molemmat edustavat kaupunkimaastureita (CUV), jotka ovat yksi kolmesta J-luokan autojen pääryhmästä. Siksi autoluokkakriteeri laajennettiin tänä vuonna aiemmasta 5 luokasta 6 luokkaan. Toinen tämän muutoksen kautta ekoautolistalle sisällytetty malli on valmistajansa ainut ekoautomalli Suomen markkinoilla.
- Herkkyyssanalyysi vaikutti siten, että ekoautomallien määrä kasvoi neljällä ja ekoautovalmistajien lukumäärä kasvoi kahdella.

3. Autoluokkakohtaiset ekoautoluettelot

Luokka A (miniautot)

	Hinta alk.	Hlöitä	Tavara-tila max.	Kuljetus-kapasiteetti	Teho	Massa	Toiminta-matkat
Seat Mii Ecofuel	15893 €	4	913 l	347 kg / 0	50 kW	958 kg	295 km / 155 km
Skoda Citigo 3D G-Tec	15213 €	4	913 l	339 kg / 0	50 kW	956 kg	305 km / 175 km
Skoda Citigo 5D G-Tec	15743 €	4	913 l	347 kg / 0	50 kW	958 kg	300 km / 175 km
Smart fortwo EQ coupe MY19	25956 €	2	350 l	60 kg / 0	60 kW	1010 kg	105 km / 0
Smart fortwo EQ cabrio MY19	29394 €	2	340 l	205 kg / 0	60 kW	1040 kg	95 km / 0
Smart forfour EQ MY19	26983 €	4	975 l	190 kg / 0	60 kW	1125 kg	90 km / 0
Volkswagen up e-up! 60kW	26593 €	4	923 l	301 kg / 0	60 kW	1154 kg	95 km / 0
Volkswagen up eco up!	16064 €	4	913 l	330 kg / 0	50 kW	975 kg	295 km / 170 km

Huom. kaupunkiautot eivät ole listalla, koska ne kuuluvat ajoneuvoluokkaan L7. Miniautot ovat M1-ajoneuvoja, jotka soveltuvat kaupunkiliikenteen lisäksi myös moottoriteliikenteeseen.

Luokka B (pienet autot)

	Hinta alk.	Hlöitä	Tavara-tila max.	Kuljetus-kapasiteetti	Teho	Massa	Toiminta-matkat
BMW i3 120 (!) *	39492 €	4	1100 l	365 kg / 0	125 kW	1270 kg	235 km / 0
Renault Zoe ZE40 R90	33390 €	5	1225 l	411 kg / 0	68 kW	1480 kg	260 km / 0
Renault Zoe ZE40 R110	35390 €	5	1225 l	399 kg / 0	80 kW	1502 kg	255 km / 0
Seat Ibiza TGI	17608 €	5	1072 l	433 kg / 0	66 kW	1182 kg	365 km / 150 km
Volkswagen Polo TGI	20416 €	5	1025 l	405 kg / 0	66 kW	1200 kg	380 km / 155 km

! = ylimitoitettu moottori

* Malli BMW i3s (135 kW) ei ole listalla, koska kiihtyvyyks on alle 7 s. Malli BMW i3 REX ei ole listalla, koska sen valmistus lopetettiin vuonna 2018 eikä WLTP-mitattua versiota tullut valmistukseen eikä myyntiin; sen varastokappaleita kuitenkin oli vielä vuoden 2019 alussa Suomessa myynnissä (se oli ensimmäinen ja toistaiseksi viimeinen ekoautokriteerit täyttävä PHEV-auto EU-markkinoilla).

Luokka C (keskikokoiset autot)

	Hinta alk.	Hlöitä	Tavara-tila max.	Kuljetus-kapasiteetti	Teho	Massa	Toiminta-matkat
Audi A3 Sportback g-tron	30697 €	5	1120 l	495 kg / 1300 kg	96 kW	1310 kg	415 km / 140 km
Hyundai IONIQ Electric 88kW	36790 €	5	1410 l	385 kg / 0	88 kW	1420 kg	195 km / 0
Hyundai IONIQ Electric 100kW	39390 €	5	1417 l	385 kg / 0	100 kW	1420 kg	260 km / 0
Nissan Leaf (!) *	38200 €	5	790 l	450 kg / 0	110 kW	1470 kg	220 km / 0
Opel Astra CNG	22941 €	5	1210 l	526 kg / 750 kg	81 kW	1289 kg	410 km / 195 km
Opel Astra ST CNG	24178 €	5	1630 l	505 kg / 750 kg	81 kW	1350 kg	405 km / 190 km
Seat Leon TGI	21946 €	5	275 l	509 kg / 1400 kg	96 kW	1226 kg	425 km / 145 km
Seat Leon ST TGI	23204 €	5	1470 l	506 kg / 1400 kg	96 kW	1299 kg	420 km / 145 km
Seat Leon Sportourer TGI	23994 €	5	1470 l	508 kg / 1400 kg	96 kW	1267 kg	420 km / 145 km
Volkswagen e-Golf	35090 €	5	1231 l	405 kg / 0	100 kW	1540 kg	190 km / 0
Volkswagen Golf TGI	24521 €	5	1181 l	500 kg / 1400 kg	96 kW	1295 kg	420 km / 140 km
Volkswagen Golf Variant TGI	27961 €	5	1439 l	505 kg / 1400 kg	96 kW	1360 kg	410 km / 135 km

! = ylimitoitu moottori

* Malli Nissan Leaf e+ (160 kW) ei ole listalla, koska teho on yli 200 hv.

Luokka D (suuret autot)

	Hinta alk.	Hlöitä	Tavara-tila max.	Kuljetus-kapasiteetti	Teho	Massa	Toiminta-matkat
Audi A5 Sportback g-tron MY19 *	45468 €	4+1	1200 l	480 kg / 1500 kg	125 kW	1575 kg	380 km / 100 km
Skoda Octavia Combi G-Tec	26851 €	5	1610 l	476 kg / 1400 kg	96 kW	1314 kg	430 km / 185 km

* Malli Audi A4 Avant g-tron ei ole listalla, koska sitä ei vuonna 2019 merkkimaahantuotu (vaikka se oli merkkimaahantuonnissa vuonna 2018 ja valmistuksessa myös vuonna 2019). Sekä A4 että A5 ovat läpikäymässä tuotantokatkon sisältävää mallistouudistusta. Molempien g-tron-versiot palaavat valmistukseen vuonna 2020 ja sen jälkeen myös Suomen myymälöihin.

Luokka M (tila-autot)

	Hinta alk.	Hlöitä	Tavara-tila max.	Kuljetus-kapasiteetti	Teho	Massa	Toiminta-matkat
<i>Nissan e-NV200 Combi 5 *</i>	44759 €	5	3100 l	613 kg / 150 kg	80 kW	1562 kg	190 km / 0
Nissan e-NV200 Combi 7	45395 €	7	2940 l	586 kg / 0	80 kW	1619 kg	190 km / 0
Nissan e-NV200 Evalia 5	46595 €	5	3100 l	571 kg / 150 kg	80 kW	1592 kg	190 km / 0
Nissan e-NV200 Evalia 7	47231 €	7	2940 l	561 kg / 0	80 kW	1619 kg	190 km / 0
Volkswagen Caddy TGI	28086 €	5+2	3200 l	614 kg / 1300 kg	81 kW	1486 kg	505 km / 165 km
Volkswagen Caddy Maxi TGI	30270 €	7	4130 l	609 kg / 1200 kg	81 kW	1596 kg	645 km / 160 km
Volkswagen Caddy Kombi TGI	27838 €	2-7	3700 l	614 kg / 1300 kg	81 kW	1486 kg	500 km / 165 km
Volkswagen Caddy Kombi Maxi TGI	29987 €	2-7	4700 l	609 kg / 1200 kg	81 kW	1596 kg	645 km / 160 km

* Tämä malli ei enää ole maahantuojan hinnastossa.

Huom. kaikki mallit edustavat alaluokkaa MII (keskikokoiset tila-autot). Suuret tila-autot (alaluokka MIII) eivät ole listalla, koska ne eivät sisälly tavallisten henkilöauton ostajien vaihtoehtoihin; ne ovat valtaosin ammattikäyttöön tarkoitettuja (erityisesti 9 hengen minibussit). Ekoautokelpoisia pieniä tila-autoja (alaluokka MI) on aiemmin ollut merkkimaahantuonnissa (viimeksi vuonna 2017).

Luokka J (maastoautot/kaupunkimaasturit: CUV)

	Hinta alk.	Hlöitä	Tavara-tila max.	Kuljetus-kapasiteetti	Teho	Massa	Toiminta-matkat
<i>Kia Soul EV</i>	35113 €	5	891 l	380 kg / 0	81 kW	1505 kg	175 km / 0
Seat Arona TGI	20748 €	5	1162 l	402 kg / 0	66 kW	1233 kg	360 km / 150 km

Huom. molemmat mallit edustavat alaluokkaa JB (pienet maastoautot). Suomen markkinoilla on lisäksi J-luokan malleja, joista valmistetaan ekoautokelpoisia versioita, mutta niitä ei ole sisällytetty Suomen mallistoon; näiden mallien Suomeen merkkimaahantuodut versiot eivät ole listalla, koska teho > 200 hv ja kiihtyvyys < 8 s.

Taulukoiden sisältämien tietojen selitteet:

- Hinta alk. tarkoittaa alinta ovh-hintaa.
- Hlöitä-kohdassa ilmoitetaan istuinten lukumäärä. "+"-merkillä ilmaistaan apuistuinten määrä. "-"-merkillä ilmaistaan mahdollisuus istuinten väliaikaiseen poistamiseen.
- Tavaratilan enimmäiskoko tarkoittaa istuinten taittamisen (tai poistamisen) kautta saatavissa olevaa enimmäistilavuutta malleissa, joissa istuinten taittaminen (tai poistaminen) on mahdollista.
- Kuljetuskapasiteetit tarkoittavat auton/perävaunun kuljetuskapasiteettia (enimmäismassat kuljettajan lisäksi); nolla tarkoittaa, että perävaunu ei ole sallittu.
- Massa tarkoittaa auton massaa tyhjänä.
- Toimintamatkat tarkoittavat puhtaan/likaisen käyttövoiman toimintamatkoja; nolla tarkoittaa, että bensiinin tai dieselöljyn käyttömahdollisuutta ei ole.
- Punaisella huutomerkillä (!) on merkitty ylimitoitetulla moottorilla varustetut mallit (kiihtyvyyks 7-8 s).
- Valmistuksesta vuoden 2019 aikana poistuneet mallit ja/tai merkkimaahantuonnista muista syistä poistuneet mallit on kirjoitettu *kursiivilla* (lisätietoja kohdassa 4).
- Automalleja vertaillaan 7 ominaisuuden suhteen. Kunkin ominaisuuden parhaat arvot on kirjoitettu **boldilla**. Ominaisuuksien parhaat arvot löytyvät joko kaikkein pienimmistä autoista (A-luokka) tai kaikkein suurimmista autoista (M-luokka) vain yhdellä poikkeuksella (D-luokassa).
Vaihteluväli on:
 1. Hankintahinta: **15213** - 47231 €
 2. Hlöitä (istuinten lukumäärä): 2 - **7**
 3. Tavaratila enimmillään: 275 - **4700** litraa
 4. Kuljetuskapasiteetti: auto 60 - **614** kg, perävaunu 0 - **1500** kg, yhteensä 60 - 1980 kg
 5. Moottoriteho: **50** - 125 kW
 6. Auton massa tyhjänä: **956** - 1619 kg
 7. Toimintamatkat: puhdas käyttövoima 90 - **645** km, likainen käyttövoima 0 - 195 km, yhteensä 90 - 805 km

4. Mallistomuutokset vuoden 2019 aikana

Valmistuksesta poistuneet mallit

	Luokka	Teho	Lisätietoja
Audi A5 Sportback g-tron MY19	D	125 kW	Malliuudistus: valmistus jatkuu ensi vuonna vastaavalla versiolla.
Hyundai IONIQ Electric 88kW	C	88 kW	Valmistus jatkuu 100 kW versiolla.
Kia Soul EV	J	81 kW	Kian ekoautokelpoisten mallien valmistus jatkuu, mutta niiden merkkimaahantuonti päättyi.
Opel Astra CNG	C	81 kW	Opel lopetti kaikkien ekoautokelpoisten mallien (MGV ja BEV) valmistuksen, mukaan lukien Suomen maahantuonnista puuttuvien. Ekoautovalmistus käynnistyy uudelleen ensi vuonna.
Opel Astra ST CNG	C	81 kW	
Renault Zoe R90	B	68 kW	Valmistus jatkuu 80 kW (R110) ja 100 kW versioilla, joista jälkimmäinen ei ole maahantuonnissa.
Seat Leon ST TGI	C	96 kW	Mallin nimen muutos MY19->MY20: valmistus jatkuu vastaavalla mallilla Leon Sportourer.
Seat Mii Ecofuel	A	50 kW	
Skoda Citigo G-Tec	A	50 kW	
Smart fortwo/forfour MY19	A	60 kW	Smartin kaikkien mallien uudistus: valmistus jatkuu ensi vuonna vastaavilla versioilla.
Volkswagen e-up! 60kW	A	60 kW	Malliuudistus: valmistus jatkuu ensi vuonna 61 kW versiolla.
Volkswagen Golf TGI	C	96 kW	Ensi vuonna valmistukseen tuleva 8. sukupolven Golf-mallisto sisältää ekoautokelpoisista malleista Golf TGI:n ja Golf Variant TGI:n, mutta e-Golf poistuu tuotannosta. 7. sukupolven malleista valmistuksesta on toistaiseksi poistunut Golf TGI.

Uudet mallit

	Luokka	Teho	Tarkennus
Seat Arona TGI	J	66 kW	Uusi malli valmistuksessa
Volkswagen Polo TGI	B	66 kW	Uusi Suomeen merkkimaahantuotu malli

Muut merkittävät muutokset

	Muutos vuoden 2019 aikana
M1-ajoneuvot	NEDC-mitattujen uusien henkilöautojen merkkimyynti loppui (mutta WLTP-standardin toteutus on edelleen keskeneräinen).
MGV-henkilöautot	Kvasimonofuel-autot saavuttivat 100 % osuuden merkkimaahantuonnissa olevista MGV-malleista. Muutos oli erittäin suuri, sillä vuonna 2018 kvasimonofuel-mallien osuus oli alle puolet. Vuoden 2019 alussa Suomessa oli vielä myynnissä bifuel-mallien varastokappaleita, mutta ne eivät ole listoilla, koska ne eivät olleet WLTP-mitattuja ja niillä oli pidempi toimintamatka likaisella kuin puhtaalla käyttövoimalla (eli ne eivät olleet ekoautokelpoisia). Kaikki valmistajat, joiden MGV-malleja Suomeen vuonna 2019 merkkimaahantuotiin, lopettivat ekoautokelvottomien bifuel-mallien tuotannon viimeistään vuonna 2018 ja uusivat mallistonsa kokonaan kvasimonofuel-tasolle. EU-markkinoilla ekoautokelvottomia bifuel-autoja vielä vuonna 2019 oli, mutta niiden tehdasvalmistus päättyi vuonna 2019.
MGV-henkilöautot	Tarjonta laajeni ensi kerran J-luokkaan EU:ssa ja myös Suomessa.
BEV-henkilöautot	Tarjonta laajeni ensi kerran D-luokkaan EU:ssa ja myös Suomessa, mutta toistaiseksi ei ekoautokelpoisia malleja, koska kaikissa malleissa teho > 300 hv ja kiihtyvyyks < 6 s.
PHEV-henkilöautot	Ekoautokelpoisten PHEV-autojen valmistus ja myynti päättyi EU:ssa vuonna 2018 (NEDC-standardin voimassaolon päättyessä) ja sitä ei enää käynnistetty vuonna 2019 (WLTP-standardin mukaisena). Ekoautokelpoisten PHEV-autojen varastokappaleita oli Suomessa myynnissä vielä vuoden 2019 alussa, mutta ne eivät ole listoilla, koska valmistus oli päätynyt jo vuonna 2018 ja WLTP-mitattuja ei myyntiin tullut.
H2V-henkilöautot	H2V-autojen tarjonta Suomessa päättyi, koska Suomen viimeinen vedyn tankkausasema suljettiin pysyvästi. Ainut tarjonnassa ollut H2V-malli ei ole listalla, koska se ei ollut mukana maahantuojan myyntiluetteloissa eikä sitä oltu hinnoiteltu (sitä tarjottiin hinnaston ulkopuolella erikoistoimituksena arvioidulla noin-hinnalla). EU:n markkinoilla ei muutosta eli edelleen tarjolla 2 valmistajan 2 mallia, jotka molemmat ovat teknisesti ekoautokelpoisia.
Muut AFV-henkilöautot	Ekoautokelpoisia malleja ei muiden EU-markkinoilla olevien AFV-teknologioiden joukosta nykyään löydy. Niiden tilanteen tarkkailu on silti perusteltua, koska nekin tarjoavat kuluttajille mahdollisuuksia raakaöljyriippuvuuden vähentämiseksi ja uusiutuvan energian käytön lisäämiseksi. 100 % synteettisen biodieselin (SB100) käyttöön kykenevät henkilöautot tulivat Suomen markkinoille. Niitä ei ole tyyppihyväksytty FFV-teknologiaa hyödyntävinä AFV-autoina, vaan tavanomaisina monofuel-diesel-autoina. Tehdasvalmisteiset etanoliautot (E85) palasivat EU:n (mutta ei Suomen) markkinoille vuoden poissaolon jälkeen (1 malli). E85-autot tyyppihyväksytään FFV-teknologiaa hyödyntävinä AFV-autoina. E100-autoja ei EU-markkinoilla koskaan ole ollut, vaikka valmistusta Euroopan ulkopuolelle vientiä varten EU:ssa on ollut. Nestekaasuautojen (LPG) tarjonta EU:n markkinoilla supistui kuudesta yhteen valmistajaan (Suomen markkinoilla niitä ei koskaan ole ollut); ainoan jäljelle jääneen valmistajan mallimäärä supistui viidestä kahteen. LPG-autot tyyppihyväksytään bifuel-teknologiaa hyödyntävinä AFV-autoina. Suomen markkinoilla on edelleen tarjolla biodiesel-autoja (B20 ja B30), mutta biodieselin julkisia tankkauspaikkoja niille (eikä aiemmin myynnissä olleille B100-autoille) ei Suomessa koskaan ole ollut. Biodiesel-autoja ei ole tyyppikatsastettu FFV-teknologiaa hyödyntävinä AFV-autoina, vaan tavanomaisina monofuel-diesel-autoina.