



AUTOALAN KESKUSLIITTO

Ympäristöministeriö
Lausuntopalvelu

20.8.2025

VN/14961/2024

Autoalan Keskusliitto AKL:n lausunto keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Autoalan Keskusliitto AKL kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto luonnoksesta keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaksi. Monipuolinen toimenpidepaletti Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi on tärkeä. Mikään yksittäinen toimenpide ei riitä, vaan toimia tarvitaan laajasti kaikilla yhteiskunnan sektoreilla.

Suomen kaltaisessa laajassa ja harvaanasutussa maassa tieliikenne on välttämätöntä – liikenteen päästöjen vähentämiseen tarvitaan monipuolisia keinoja.

Liikenteen osuus taakanjakosektorin päästöistä on noin 35 % ja Suomen kokonaispäästöistä 23 % vuonna 2023. Suurin osa liikenteen päästöistä (96 %) syntyy tieliikenteestä. Liikenteen verotus on jakeluvuorituksen ohella vaikuttavin tieliikenteen päästötoimi. Liikenteen verotuksen uudistamisessa on säilytettävä vahva ympäristötavoitteiden mukainen ohjaus, mikä käytännössä tarkoittaa, että uusien vähäpäästöisten autojen hankintaverotusta ei tule korottaa. Erityisen tärkeää on, ettei nollapäästöisille ajoneuvoille aseteta uusia verorasitteita. Täyssähköautojen vapautus autoverosta vuonna 2021 on ollut erittäin onnistunut päästövähennystoimi.

Vähä- ja nollapäästöisten autojen hankintaa ei tulisi myöskään hidastaa tuomalla niille uusia, esimerkiksi kilometripohjaisia tai käytettyyn liikennesähköön liittyviä verorasituksia.

Jakeluvuorituksen käyttö on yksittäisenä päästövähennyskeinona tehokas, mutta mikäli sen käyttö poliittisista tai taloudellisista syistä on rajoitettua, on vastaavasti panostettava monipuolisesti muihin päästövähennystoimiin. Liikenteen päästöjen vähentämiseen tarvitaan monipuolisia keinoja ja erilaisia, alueelliset erot huomioivia lähestymistapoja. Olennaista on vaikuttaa siihen, että kotitalouksien ja yritysten on kannattavaa hankkia käyttöönsä vähäpäästöisempiä kulkuvälineitä. Autokannan uudistaminen on keskeinen toimi liikenteen päästöjen vähentämisessä.

Myös Euroopan komissio on autoalan strategisessa toimenpidesuunnitelmassaan (5.3.2025) listannut toimenpiteitä eurooppalaisen autokannan vähähiilistämiseksi korostaen mm. kuluttajakysynnän vahvistamisen tarpeellisuutta vähäpäästöisten ajoneuvojen hankinnassa, latausinfraan kehittämisen tarvetta, teknologianeutraalisuutta päästötavoitteiden saavuttamisessa sekä yritysten ajoneuvokannan päästöjen alentamisen tukemisen tärkeyttä.

Suomen kaltaisessa harvaanasutussa maassa tieliikenne on välttämätöntä. Suuressa osassa maata väkeä ei ole riittävästi joukkoliikenteen riittävään ja kannattavaan järjestämiseen ja rataverkkoa ei ole tarkoituksenmukaista rakentaa kaikkialle. Suomen sisäisestä tavaraj- ja henkilöliikenteestä valtaosa tapahtuu kumipyörillä. Auto- ja kuljetusala on olennainen osa huoltovarmuutta ja vaikuttaa koko Suomen hyvinvointiin ja kilpailukykyyn.

Toimet, joilla kannustetaan yritysten päästöttömiin ajoneuvoihin siirtymistä ovat tärkeitä. Yritysten osuus uusien autojen ensirekisteröinneistä on Suomessa noin 56 prosenttia, joten yritysten merkitys on keskeinen päästötavoitteiden saavuttamiseksi. Esimerkiksi Suomessa sähköisten työsuhdeautojen verokannuste on toiminut erittäin hyvin ja lisännyt sähköautojen kysyntää. On erittäin tärkeää, että tämän kannusteen jatkuminen turvataan 2029 loppuun asti.

Olisi myös hyvä selvittää mahdollisuus käyttöönottaa Norjassa hyviä tuloksia tuottanut malli, jossa nollapäästöisten autojen hankinnasta peritty arvonlisävero on poistettu. Norjan mallin mukaisesti tämä kannustin suosii hintaluokaltaan edullisempien nollapäästöisten autojen hankintaa.

Suomessa myös käytettyjen vähä- ja nollapäästöisten henkilöautojen tuonti vähentää tieliikenteen päästöjä, kun käytettynä maahantuodut vähäpäästöiset autot korvaavat suuripäästöisiä vanhoja autoja. Traficom (27.11.2024) mukaan käytettynä Suomeen maahantuotujen henkilöautojen keskimääräinen hiilidioksidipäästö (CO₂-päästö) laski ennätyksellisen alas vuoden 2024 aikana, noin 34 g/km:iin, mikä on noin puolet alhaisempi kuin ensirekisteröityjen henkilöautojen keskimääräinen CO₂-päästö (n. 70 g/km) WLTP-mittaustavalla mitattuna. Käytettynä maahantuoduille autoille ei tulisi asettaa hallinnollisia esteitä tai uusia maksuja.

KAISU3:n toimenpide-ehdotukset liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Liikenteen päästöjen vähentäminen vaatii monipuolista toimenpidevalikoimaa – millään yksittäisellä ehdotuksella yksinään ei saavuteta tavoitteita.

Puhtaiden (sähkö-, vety- ja metaanikäyttöisten) kuorma-autojen hankintatuet

Päästöjen vähentäminen edellyttää vähähiilisten käyttövoimien yleistymistä tavaraliikenteessä. AKL pitää ehdotusta vähäpäästöisten kuorma-autojen hankintatuen

jatkamisesta erittäin kannatettavana. Hankintatuki olisi tehokas väline kuljetussektorin päästöjen vähentämiseen. Kokemukset vuoden 2024 loppuun päättyneestä hankintatuesta osoittavat, että tuki nopeuttaa käyttövoimamurrosta raskaassa liikenteessä. Suomen Ilmastopaneeli –raportin (*Suomen ilmastopaneelin raportti 1/2024; liite 4*) mukaan sähkö- ja kaasukuorma-autojen hankintatuen kustannusvaikuttavuus on erittäin hyvä.

Hankintatuen jatkamiselle on suuri tarve, jotta raskaan liikenteen käyttövoimamurrosta nopeuttava positiivinen kehitys jatkuisi. Toisin kuin henkilöautokannassa, kuorma-autokannan siirtyminen vaihtoehtoihin käyttövoimiin etenee Suomessa vielä EU-keskiarvoa hitaammin. Suomessa on käytössä muita EU-maita raskaampia kuorma-autoja, joissa vaihtoehtoiset käyttövoimat yleistyvät kevyempiä painoluokkia hitaammin. Lisäksi julkinen ja yksityinen latausverkosto ei vielä ole kattava raskaan liikenteen tarpeisiin. Sähkö-, vety- ja kaasukuorma-autojen hankintakulut ovat selvästi kalliimpia kuin polttomoottoriautojen.

AKL korostaa, että myös vähäpäästöisten pakettiautojen hankintatuella olisi tarvetta.

Raskaan kaluston hankintatuet mikroyrityksille

Mikroyritysten hankintatuki pienille kuljetusyrityksille (kuorma-autot ja linja-autot) olisi tervetullut toimenpide. Kaikkein pienimpien yritysten on kaikkein vaikeinta investoida uuteen, vähäpäästöiseen kalustoon. Valtaosa suomalaisista kuljetusyrityksistä on pk-yrityksiä. Hankintatuki ohjaisi tehokkaasti siirtymään uusien autojen hankinnassa vähäpäästöisempiin vaihtoehtoihin.

Julkisen jakeluinfran tuet

AKL kannattaa tukea raskaan kaluston jakeluinfran rakentamiselle. Tuelle on vahva tarve, sillä maantieteellisesti kattavan ja raskaan liikenteen tarpeet huomioon ottavan vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja jakeluinfran kehittyminen on keskeinen liikenteen puhtaan energian siirtymän mahdollistaja. Raskaan liikenteen toimintavarmuuden varmistamiseksi latausmahdollisuuksia tarvitaan kohtuullisten välimatkojen päähän. Raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran rakentaminen edistää liikenteen päästöjen vähentämistä ja tukee Suomen kilpailukykyä.

Tarvetta olisi tukien laajentamiselle myös varikkolatausinvestointeihin sekä ammattiliikenteelle suunnattujen taksien, pikkubussien ja jakeluautojen latauspisteisiin. Jakeluinfratukia tarvitaan myös sen varmistamiseksi, että EU:n vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra-asetuksen (AFIR) Suomelle asettamat velvoitteet saadaan täytettyä vuoteen 2030 mennessä.

Taloyhtiöiden latausinfra-avustus

AKL muistuttaa, että sähköautojen käyttäjätutkimusten perusteella mahdollisuudella ladata autoa kotona ja työpaikalla on olennaisen tärkeä merkitys ladattavan auton hankinnalle ja siten sähköautojen yleistymiselle. Suomalaisista kuluttajista yli 60% sanoo epävarmuuden kotilatausmahdollisuudesta vaikuttavan paljon tai erittäin paljon päätökseen hankkia sähköauto (*lähde: Autoalan Tiedotuskeskus 09 2023 Suomalaisten autoilu tutkimus*).

Valtaosa ladattavien henkilöautojen latauksista tehdään kotona.

Kotilatausmahdollisuuksia edistävän tuen palauttaminen taloyhtiöille edistäisi päästöttömään liikenteeseen siirtymistä. Vuosien 2018-2023 ARA-tuesta tehdyn arvioinnin (*Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2024:14: ARA-tuen arviointi*) mukaan tuki on aikaistanut lataushankkeiden toteutumista taloyhtiöissä ja vauhdittanut sähköautojen yleistymistä.

Latausinfraukea tulisi kohdentaa taloyhtiöille suunnatun tuen lisäksi työpaikkakiinteistöjen latausinfraan kehittämiseen ja kotitalouksille pientalojen latauspaikkojen rakentamiseen. Suomessa on myös useita pieniä kuljetusyrityksiä, joiden kuorma-autojen osalta kotipihalataus voisi tulla kyseeseen. Työpaikkojen latausinfra tarjoaa parhaimmillaan mahdollisuuden sähköauton hankintaan myös niissä kotitalouksissa, joissa ei kotona ole luontevaa latausmahdollisuutta, esimerkiksi nimettyä pysäköintipaikkaa.

Romutuspalkkiokampanja

Romutuspalkkiokampanja nopeuttaa autokannan uusiutumista ja suosii vähäpäästöisten autojen hankintaa. Liikenneturvallisuus tutkitusti paranee vanhojen autojen korvautuessa uusilla autoilla, joissa on pakollisina varusteina useita turvajärjestelmiä.

Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen tarvitaan useita toimia ja romutuspalkkio on olennainen osa tätä kokonaisuutta. Autoalan laskelmien perusteella romutuspalkkion päästövähennysvaikutus olisi noin 11 000 t/v. Suomessa autojen romutusikä on jo 23 vuotta. Näiden vanhojen autojen päästöluokitukset ovat Euro 3:n tai korkeintaan Euro 5:n päästövaatimukset täyttäviä ja niiden hengitysilmalle haitalliset päästöt ovat olleet jo uutena moninkertaisia uusiin autoihin verrattuna.

Romutuspalkkion vahvuus on siinä, että se houkuttelee uusia uuden auton ostajia. Toisin sanoen sellaisia henkilöitä, jotka normaalisti ostaisivat autoa vaihtaessaan käytetyn, usein valmiiksi jo melko vanhan auton.

Romutuspalkkio on tervetullut piristysruiske jo pitkään hyvin matalalla tasolla olleeseen uusien autojen kysyntään. Uusien autojen myynnin kasvu ja vanhojen autojen nopeampi palautuminen kierrätykseen parantaisi noin 50 000 ihmistä työllistävän autoalan yritysten toimintaedellytyksiä ja työllisyyttä.

Myös Euroopan komissio on autoalan strategisessa toimenpidesuunnitelmassaan (5.3.2025) listannut romutuspalkkiokampanjat jäsenmaissa yhdeksi toimivaksi tavaksi edistää kiertotaloutta ja vahvistaa kuluttajakysyntää vähäpäästöisten ajoneuvojen hankinnassa. Kun elinkaarensa pään saavuttanut auto toimitetaan kierrätettäväksi viralliselle vastaanottopaikalle käsiteltäväksi lainsäädännön edellyttämällä tavalla, saadaan sen valmistusmateriaalit talteen hyötykäyttöön eikä auto enää rasita ympäristöä. Suomen autokierrätyksen mukaan Suomessa autoista kierrätetään ja hyödynnetään Suomessa materiaalina ja uudelleenkäytössä yli 95 % auton painosta.

Romutuspalkkion osalta on tärkeää huomioida, että päästötoimena sen kustannusvaikutus on huomattavasti KAISU3:ssa esitettyä (pelkillä valtiontalouden kustannuksilla arvioituna 1180 €/tCO₂) matalampi, autoalan arvion mukaan hieman yli 100€/tCO₂, huomioiden myös romutuspalkkion valtiolle tuottamat auto- ja arvonlisäverotuotot.

Romutuspalkkio pienituloisille (SCF-toimi)

Ehdotus tulosidonnaisesta romutuspalkkiokampanjasta, jossa mukana olisivat myös käytetyt autot, on perusteltu. AKL tukee tällaisen kampanjan toteuttamista erillisenä hankkeena nyt esitetystä romutuspalkkiokampanjasta niin, että se rahoitettaisiin Euroopan sosiaalisen ilmastorahaston kautta. Tulosidonnaisessa kampanjassa voisi olla mukana mahdollisuus hankkia joko uusi tai käytetty vähäpäästöinen auto.

Sosiaalisesta ilmastorahastosta rahoitettava tulosidonnainen romutuspalkkio kohdistuisi kaikkein vanhimmilla ja suuripäästöisimmillä autoilla ajavien mahdollisuuksiin hankkia vähäpäästöinen auto. Se mahdollistaisi päästöttömän auton hankinnan juuri niille ihmisille, joille se muutoin voisi olla hyvin haastavaa, ja jotka muussa tapauksessa joutuisivat jatkamaan arkiliikkumistaan vielä pitkään vanhalla polttomoottoriautolla. Täyssähköautojen käyttökustannukset ovat useimmissa käyttötapauksissa alemmat kuin polttomoottoriautoilla. Tulosidonnainen romutuspalkkiokampanja olisi sosiaalisen tasa-arvon kannalta merkittävä, sillä se edesauttaisi pienituloisten kotitalouksien mahdollisuuksia päästä hyödyntämään täyssähköautojen verrattain edullisia käyttökustannuksia.

Traficomin vuosina 2015 ja 2018 laatimien, aiempia romutuspalkkiokampanjoita koskevien seurantatutkimusten perusteella romutuspalkkio lisää sosiaalista oikeudenmukaisuutta, sillä romutuspalkkion hyödyntäjät poikkeavat uuden auton ostajien valtavirrasta. Romutuspalkkio kannustaa uuden auton hankintaan tavanomaista nuorempia ja pienituloisempia asiakkaita sekä tavallista enemmän naisia verrattuna keskimääräiseen uuden auton ostajaan. Romutuspalkkion hyödyntäneet myös asuivat suhteellisesti useammin alueilla, joissa uusia autoja hankitaan keskimääräistä vähemmän.

Lisätoimi: Autorahoituksen saatavuutta helpottavat mekanismit harkintaan - takaus ja sosiaalinen leasing

Mahdollisena lisätoimena Sosiaalisessa ilmastorahastossa voisi harkita nk. sosiaalisen leasing -järjestelmän käyttöönottoa ja rahoituksen saatavuutta helpottavia tukimuotoja kuten pienituloisille ostajalle kohdistettua valtioneuvoston uuden nollapäästöisen auton hankinnan rahoitukseen. Takaus helpottaisi pienituloisten kotitalouksien ja haavoittuvassa asemassa olevien mikroyritysten mahdollisuutta saada autorahoituspäätos. Mahdollisuus ostaa uusi sähköauto helpottuisi, ja sen myötä myös pääsy hyödyntämään sähköauton edullisia käyttökustannuksia. Leasing-kannusteessa valtion rahoituksella pienituloisille tieliikenteen käyttäjille maksettaisiin osa auton kuukausittaisesta leasing kulusta, jolloin se toisi pienituloisille kotitalouksille realistisen mahdollisuuden siirtyä puhtaampaan autoiluun, ja helpottaisi myös muun muassa työssäkäyntiä. Leasing-hankinta mahdollistaisi ajoneuvon hankintahinnan jakamisen pidemmälle ajanjaksolle ja pienentäisi siten tarvittavan kertainvestoinnin suuruutta.

Myös Euroopan komissio on puhtaaseen liikkumiseen kannustavassa toimenpidesuunnitelmassaan listannut sosiaalisen leasingin yhdeksi keinoksi vauhdittaa nollapäästöisten autojen kysyntää. Komissio kertoo suosittelevansa jäsenvaltioille nollapäästöisten ajoneuvojen käyttöönoton lisäämiseksi tehokkaita vero- ja taloudellisia kannustimia.

Lisätoimi: Ladattavien hybridautojen päästömittaustapa muuttuu - autoverotukseen tarvitaan muutos, jolla neutraloidaan mittaustavan muutoksen vaikutus auton hintaan

Vuosina 2025–2028 portaittain voimaan tuleva päästömittaustavan laskennallinen muutos (Euro 6e-bis ja Euro 6e-bis-FCM) vaikuttaa ladattavista hybridautoista EU-alueella ilmoitettaviin WLTP-standardin mukaisiin päästö- ja kulutuslukemiin.

Tuleva mittaustavan muutos vaikuttaa laskennallisesti sähkö- ja polttomoottoriajon osuuteen WLTP-mittauksessa. Tosielämän kulutus ja päästöt säilyvät samanlaisella autoyksilöllä vastaavana kuin aiemmin. Suomen CO₂-päästöihin pohjautuvan verotuksen vuoksi mittaustavan muutoksella voi olla merkittävä vaikutus autojen hankintahintaan, työsuhteautojen verotusarvoon sekä vuosittaiseen ajoneuvoveroon.

Mittaustavan muutoksen taustalla on käytössä olevien autojen OBFCM-laitteista luetut, nykyisiä WLTP-arvoja korkeammat, keskimääräiset kulutus- ja päästötiedot Euroopassa. Suomessa autoja ladataan tutkitusti tehokkaasti, Euroopan keskiarvoa ahkerammin, joten olisi perusteltua edistää ladattavien hybridautojen hankintaa

tekemällä autoverotukseen muutos, joka poistaa/neutraloi WLTP-mittaustavan muutoksen vaikutuksen hintaan.

Kunnioittavasti,

Tero Lausala, toimitusjohtaja

Autoalan Keskusliitto