



26.8.2026

Ympäristöministeriö, VN/6119/2025

Autoalan Keskusliiton (AKL) lausunto ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmasta

AKL kiittää mahdollisuudesta kommentoida Suomen sosiaalista ilmastosuunnitelmaa, jossa tavoitteena on edistää vihreää siirtymää sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla. Suunnitelma liittyy EU:n sosiaaliseen ilmastorahastoon (Social Climate Fund), joka tukee haavoittuvassa asemassa olevia EU-kansalaisia ja yrityksiä, kun päästökauppa laajenee koskemaan tieliikennettä ja rakennusten erillislämmitystä (ETS2).

Lausuntomme sisältää kohdat:

- 2.2.1.2 Henkilöauton romutuspalkkio yksityishenkilöille
- 2.2.1.3 Raskaan kaluston hankintatuki mikroyrityksille

Kannatamme keinoja kotitalouksien puhtaiden ajoneuvohankintojen tukemiseen – henkilöauton romutuspalkkio pienituloisille yksityishenkilöille on perusteltu toimi

Sosiaalisen ilmastorahaston kautta rahoitettu, päästö- ja tulorajaan sidottu romutuspalkkio mahdollistaa päästöttömän auton hankinnan niille kotitalouksille, joille se muutoin voisi olla hyvin haastavaa, ja jotka muussa tapauksessa joutuisivat jatkamaan liikkumistaan vielä pitkään vanhalla polttomootoriautolla.

Kyseessä on tulorajasidonnainen täyssähköauton hankintatuki, joka maksetaan romutettavaa polttomootoriautoa (vähintään 10 vuotta vanha) vastaan.

- **Ajankohta:** haku avautuisi vuoden 2028 alussa (tai 2027 lopulla) ja päättyisi heinäkuussa 2032.
- **Romutuspalkkion kokonaiskustannus** on 112,3 milj. €, josta rahaston osuus 83,29 milj. € ja kansallinen osuus 27,76 milj. €.
- **Tuen voisi käyttää sekä uuteen että käytettyyn täyssähköautoon, tai vaihtoehtoisesti leasing-sopimukseen** (sitoutumisaika 2–3 vuotta). Pidämme perusteltuna, että romutuspalkkio voidaan käyttää myös käytetyn täyssähköauton hankintaan tai leasingiin. Tämä parantaa tuen saavutettavuutta ja varmistaa romutuspalkkion tavoitteiden saavuttamisen.
- Yksi henkilö voisi hyödyntää palkkion vain kerran ja yhteen autoon.
- Romutuspalkkion tuloraja olisi esityksen mukaan 60 % mediaanitulosta (n. 25 000 €/hlö, 32 500 €/kahden aikuisen kotitalous). Tuki olisi aluksi 6 000 €/ajoneuvo, ja alenisi asteittain 4 000 €:oon vuosina 2031–32, ja voisi olla enintään 70 % auton hankintahinnasta. Hankittavan auton hinnalle asetettaisiin 50 000 euron yläraja.
- Tavoitteena on 22 000 hankittua täyssähköautoa vuoteen 2032 mennessä (välitavoite 5 000 kpl 2029 mennessä).
- Esityksen mukaan Traficom myöntää tuet hakemuksesta, ja hakijan on esitettävä romutustodistus sekä hankinta-/leasingasiakirjat.

- Liikenne- ja viestintäministeriö selvittää vielä mahdollisuuksia kohdentaa tuki suoraan leasing-yhtiöiden kautta pienituloisille henkilöille ottaen huomioon EU:n valtiontukisäännöt. Tätä tuemme vahvasti.
- Tuen hallinnoinnin edellyttämiin resursseihin osoitettaisiin rahaston teknistä apua, mikä on perusteltua.

Jotta romutuspalkkion tavoitteiden saavuttaminen varmistetaan mahdollisimman hyvin, on romutuspalkkion toteuttamisessa mielestämme huomioitava seuraavat asiat:

- **Romutuspalkkio ei mielestämme sovellu yksityisten väliseen käytettyjen autojen kauppaan.** Suunnitelmassa viitataan Ruotsin vuoden 2025 romutuspalkkiomalliin, jossa palkkiota voi käyttää myös yksityishenkilöiden väliseen kauppaan. Väärinkäytösten estämiseksi ja romutuspalkkion hallinnollisen työn minimoimiseksi esitämme, että palkkio tulisi rajata vain autoliikkeiden kautta tehtäviin kauppoihin. Romutustodistus ja hankinta-asiakirjat on haasteellista varmentaa luotettavasti ilman autoliikkeen roolia. Yksityishenkilöiden välinen kauppa ja väärinkäytösten estäminen kasvattaa romutuspalkkion hallinnon monimutkaisuutta ja kustannuksia, mitä tulisi välttää. On myös huomioitava, että vanhempien ja edullisempien sähköautojen osalta kuluttajien välisessä kaupassa ei ole sitä kuluttajasuojalain mukaista turvaa ostajalle, joka syntyy kun auton ostaa elinkeinoharjoittajalta.
- **Leasing-sopimuksissa tuki tulisi maksaa suoraan leasing-yhtiölle** (yksityishenkilön hyödynnettäväksi), jotta varmistetaan, ettei tukiraha mene väärään käyttöön. Muuten vaarana on, että kertamaksuna maksettu tuki leasing-sopimusalalle (tyypillisesti 2-3 vuotta) käytetään muuhun kuin leasing-maksujen kuukausilyhennyksiin ja tästä syntyy ongelmia sekä kuluttajalle itselleen että leasing-yhtiölle.
- **Romutuspalkkiossa ei tule olla liian tiukkoja ehtoja romutettavalle autolle.** Romutuspalkkiosuunnitelmassa ei ole viitteitä tiukoista liikennekäyttö- tai omistusaikaehdoista romutettavalle autolle, mikä on mielestämme hyvä lähtökohta. Tarpeettoman tiukkoja ehtoja ei tule asettaa lain jatkovalmistelussakaan, jotta romutuspalkkio pysyy käytännössä toimivana ja saavutettavana. Liian tiukat säännöt heikentävät romutuspalkkion tavoitteiden toteutumismahdollisuuksia.
- **Esityksen mukaisesti, romutuspalkkion tukiehdot ja tulorajat on viestittävä selkeästi**, jotta kuluttajat eivät tee ostopäätöksiä virheellisin odotuksin tukikelpoisuudesta.

Sosiaalisen ilmastorahaston kautta rahoitettu nollapäästöisen raskaan kaluston hankintatuki mikroyrityksille on kannatettava – se edistää pienten yritysten ajoneuvokaluston päästövähennyksiä

Valtaosa suomalaisista kuljetusyrityksistä on kooltaan mikroyrityksiä, joille ajoneuvokaluston vaihtoehtoihin käyttövoimiin siirtyminen ilman kannustinta on haastavaa, monille jopa mahdotonta. Nollapäästöisten kuorma-autojen hankintakannustin päättyi vuonna 2024. Sähkökuorma-autojen hankintahinnat ovat vielä merkittävästi dieselkäyttöisiä kuorma-autoja kalliimpia, joten ilman hankintakannustetta vain harvalla mikroyrityksellä on varaa siirtyä kalustovalinnoissaan vaihtoehtoihin käyttövoimiin.

Suunniteltu tuki kohdistuu esityksen mukaan ETS2:n kustannusvaikutuksille alttiisiin mikroyrityksiin:

- **Ajankohta:** haku on tarkoitus avata 2028 alusta ja sulkea vuoden 2031 puolivälissä.
- **Kokonaiskustannus** on 30 milj. €, josta rahaston osuus 22,5 milj. €. Tavoitteena on n. 500 kuorma-autoa ja 200 linja-autoa vuoteen 2032 mennessä.

- **Tukikelpoisia yrityksiä** olisivat kuorma-autoja hankkivat tieliikenteen tavarankuljetusten toimialan mikroyritykset ja linja-autoja hankkivat henkilöliikenneluvalliset mikroyritykset. Toimialan/henkilöliikenneluvan lisäksi yritysten tukikelpoisuutta ei rajattaisi muilla kriteereillä.
- **Tuettavat ajoneuvot** olisivat uusia nollapäästöisiä (täyssähköisiä) kuorma- ja linja-autoja
- **Tuki kattaisi oston tai pitkäaikaisvuokrauksen** (leasing, 3 vuoden sitoutuminen)
- **Tuki määräytyisi** sähköisen ajoneuvon ja vastaavan dieselajoneuvon välisen kustannuseron perusteella. Tuki voisi olla enintään 60 % hankintahintaerosta
- **Ajoneuvokohtaiset enimmäistuet** porrastettaisiin koon mukaan: kuorma-autot 6 000–100 000 € (esim. yli 3,5 t: 6 000 €; yli 26 t + yhdistelmä 60 t: 100 000 €; perävaunu 20 000 €); linja-autot M2-luokka 20 000 €, M3 2-akselinen 40 000 €, M3 3-akselinen 60 000 €.
- Yritystä kohden tukia voitaisiin myöntää enintään viiteen ajoneuvoon.

Jotta mikroyritysten mahdollisuudet siirtyä nollapäästöiseen kalustoon saataisiin hankintatuen avulla maksimoitua, ehdotamme seuraavaa:

- **Tuki tulisi laajentaa raskaan kaluston lisäksi pakettiautoihin**, jolloin se kohdistuisi laajemmin mikroyritysten käyttövoimasiirtymän nopeuttamiseen ja päästötavoitteiden saavuttamiseen. Pakettiautojen osalta sähköistyminen on Suomessa hyvin maltillisella tasolla kun alle 15% uusista pakettiautoista on täyssähköisiä. Tarjontaa on toisaalta tullut paljon eli mahdollisuuksia siirtyä nollapäästöisiin kuljetuksiin on tullut paljon enemmän kuin aiemmin.
- **Nollapäästöisen raskaan kaluston hankintatuen lisäksi julkisen latausinfraan kehittämiseen on edelleen panostettava.** Raskaalle kalustolle soveltuva julkinen latausinfra painottuu tällä hetkellä pääosin Etelä-Suomeen. Latausverkon kattavuus vaikuttaa suoraan tuen käyttökel- poisuuteen muualla maassa.
- **AKL pitää tärkeänä, että liikenteen käyttövoimasiirtymässä huomioidaan teknologia- neutraali lähestymistapa.** Etenkin raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymässä teknologia- neutraalius on oleellista. Kaasu ja uusiutuvat polttoaineet ovat sähkön (ja vedyn) lisäksi po- tentiaalisia käyttövoimavaihtoehtoja raskaassa liikenteessä. Yrityksillä tulee kalustohankin- noissaan säilyä tasapuolinen mahdollisuus valita erilaisia nolla- ja vähäpäästöisiä käyttövoi- mia.

Kunnioittavasti,

Tero Lausala, toimitusjohtaja

Autoalan Keskusliitto