

Vauhditetaan raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymää

Tieliikenteen voimakas sähköistäminen voisi tuoda jopa 6,6 miljardin euron säästöt yhteiskunnalle nykkehitykseen verrattuna vuoteen 2035 mennessä, arvioidaan Tampereen yliopiston [selvityksessä](#). Kuorma-autojen osuus on noin 800 M€, joten sähköistäminen hyödyttäisi keskipitkällä aikavälillä myös logistista kilpailukykyä. Kuorma-autojen käyttövoimasiirtymä on kuitenkin vasta alussa, sillä muiden kuin diesel- tai bensiinikäyttöisten ajoneuvojen osuus koko kannasta on vasta 1,6 %.

Jotta raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymä sähkö- ja kaasukäyttöisiin kuorma-autoihin saadaan nopeasti vauhtiin, alkuvaiheen siirtymäkaudella tarvitaan tukea valtiolta. Kun sähkö- ja kaasukäyttöiset kuorma-autot ovat tulleet taloudellisesti tai muutoin riittävän kannattaviksi, niihin investoidaan markkinaehtoisesti. Siksi tukimekanismit tulevat tuottamaan hyötyjä vielä pitkään sen jälkeen, kun ne aikanaan päättyvät.

- **Tuetaan puhtaiden kuorma-autojen hankintaa**

- **Otetaan käyttöön hankintatuki sähkö-, kaasu- ja vetikäyttöisille kuorma-autoille heti vuoden 2028 alussa.** Suomessa oli vuosina 2022—2024 käytössä vastaava hankintatuki, ja se on arvioitu [erittäin kustannustehokkaaksi](#). Tukea tarvitaan, sillä erityisesti sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintahinta on vielä 2—2,5 kertaa dieselverrokkeja korkeampi.
- **Selvitään jäännösarvotakuun soveltuvuus sähkökuorma-autojen edistämiseen ja tarvittaessa valmistellaan käyttöönoton suunnitelma.** Sähkökuorma-autojen jäännösarvoon liittyy suurta epävarmuutta, sillä käytettyjä ajoneuvoja ei ole vielä juuri markkinoilla. Siksi leasingin tarjoajat arvioivat usein jäännösarvon pieneksi, mikä korottaa leasing-maksuja. Valtio voi pienentää epävarmuutta ja alentaa leasingmaksuja jäännösarvotakuulla. Tällöin valtio kattaa osan tappiosta, jos ajoneuvon jäännösarvo osoittautuu arvioitua matalammaksi.

Jäännösarvotakuulla voidaan mahdollisesti saavuttaa selvästi parempi [kustannustehokkuus](#) kuin etupainotteisella hankintatuella, mutta mekanismia ei tiettävästi ole käytetty kuorma-autojen hankinnan tukemiseen vielä missään maassa. Siksi tarvitaan tarkempia arvioita jäännösarvotakuun soveltuvuudesta Suomen olosuhteisiin ja – jos mekanismi todetaan toimivaksi – ennakoitavaa suunnitelmaa käyttöönotolle hankintatuen rinnalle tai tilalle.

- **Tuetaan tasapuolisesti vanhojen dieselkuorma-autojen konversioita sähköisiksi.** Hinta on karkeasti vain puolet uuden sähköajoneuvon hankintahinnasta, mikä hyödyttäisi varsinkin pieniä kuljetusyrityksiä. Lisäksi merkittävä osa konversioinvestoinnista jää kotimaahan työn suuren osuuden vuoksi ja konversio on kiertotaloutta parhaimmillaan. Siksi konversiot tulee tasapuolisesti sisällyttää kaikkiin keinoihin edistää puhtaiden ajoneuvojen hankintaa.

- **Vahvistetaan lataus- ja jakeluinfran rakentamista raskaalle liikenteelle**

- **Palautetaan käyttöön investointituki julkiselle lataus- ja jakeluinfralle.** Vuonna 2025 päättyi Suomen aiempi investointituki raskaan liikenteen julkiselle lataus- ja jakeluinfralle. Riittävä infra on edellytys vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien kuorma-autojen yleistymiselle. Latausinfraa rakennetaan hitaasti varsinkin tärkeimpien reittien ulkopuolella,

joten tuki tulee toistaiseksi palauttaa käyttöön. Lisäksi tuki auttaa Suomea saavuttamaan EU:n jakeluinfra-asetuksen (AFIR) velvoitteet. Vastaava tuki on käytössä Ruotsissa, jossa vuoden 2025 kahdessa kilpailutuksessa oli jaossa yhteensä 55 M€.

- o **Luodaan investointituki puolijulkiselle latausinfrale (ns. terminaalilataus).** Otetaan käyttöön latausasemien investointituki myös puolijulkisille paikoille, joita käyttää usea kuljetusyritys. Näitä ovat esimerkiksi teollisuusalueet, logistiikkakeskukset ja lentoasemat. Sähkökuorma-autojen lataaminen on usein järkevää paikoissa, joissa ajoneuvoa lastataan ja puretaan, eli ajoneuvo on muutenkin pysähdyksissä. Vastaava tuki on käytössä Ruotsissa, jossa vuoden 2025 kilpailutuksessa oli jaossa 37 M€.
- o **Luodaan investointituki kuljetusyritysten omien varikkojen latausinfrale.** Varikkolataus on keskeistä sähkökuorma-autojen kannattavuudelle, sillä tällöin sähkön hinta on selvästi matalampi kuin esimerkiksi julkisissa latausasemissa. Latausaseman investointikustannus voi kuitenkin olla korkeampi kuin sähkökuorma-auton hankintahinta, joten investointituki alentaisi kynnystä yrityksen ensimmäisen sähkökuorma-auton hankinnalle.



Kuva 1. Nyt on erityisen otollinen hetki vauhdittaa kuljetusyritysten käyttövoimasiirtymää. Asiakkaat odottavat kuljetusyrityksiltä laajasti ilmasto- ja ympäristötoimia mutta kustannukset muodostavat suuren esteen, kertoo [Palvelualojen ilmastokatsaus 2026:n](#) kattava haastattelututkimus.

Palvelulupaus 2027: Palvelemme Suomea tänään ja huomenna

Palta tähtää eduskuntavaalitavoitteillaan siihen, että palvelualat tunnustetaan kasvun, työllisyyden ja kilpailukyvyn moottoriksi. Kun palveluyritysten toimintaedellytyksiä vahvistetaan, vahvistetaan samalla koko Suomen tulevaisuutta. Paltan Palvelulupaus 2027 kertoo, mitä Suomi huomenna saa, kun palveluihin panostetaan: enemmän kasvua, työtä ja kilpailukykyä.

Palvelut tuottavat jo yli 40 prosenttia Suomen BKT:stä, työllistävät yli miljoona ihmistä ja muodostavat yli 30 prosenttia viennistä. Suomen kannattaa valita palvelualat nykyistä vahvemmin kasvun lähteeksi.

palta.fi/palvelulupaus