



Keskuskauppakamari

Eduskunta

Liikenne- ja viestintävaliokunta

1.10.2025

Asia: HE 99/2025 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026

Lausunto

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen valtion talousarvioksi vuodelle 2026. Lausuntomme on kohdennettu liikennesektorin tulo- ja menoarvioihin.

Kiitämme budjetissa esitettyä väyläverkon investointien ja perusväylänpidon tasoa, joka on julkisen talouden tilaan nähden hyvällä tasolla. Väyläverkon korjausvelan lyhentämiseen on voitu vuodelle 2026 osoittaa 118 milj. euron lisämääräraha. Perusväylänpidon rahoitustasoa on Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetty pysyvästi nostettavaksi vuodesta 2029 alkaen. Budjetin toimet ovat oikeansuuntaisia, sillä korjausvelan lyhentämisen tulisi olla oikea-aikaista, jotta väyläverkon ylläpito- ja kehittämiskustannukset eivät kasvaisi. Lisäksi tärkeitä väyläverkon kehittämishankkeita on voitu edistää hallitusohjelman investointiohjelman mukaisesti. Perusväylänpitoon osoitettu lisärahoitus ja kehittämishankkeiden rahoitustaso parantaa olennaisesti väyläverkon rahoitustilannetta ensi vuoden aikana. On tärkeää, että Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyä perusväylänpidon ja liikenteen kehittämishankkeiden rahoitustasoa voitaisiin nostaa tuntuvasti seuraavalla kehyskaudella, jotta korjausvelkaa voitaisiin pitkäjänteisesti lyhentää ja vastata liikenneverkon kasvaviin kehittämistarpeisiin.

Keskuskauppakamari pitää taakanjakosektorin päästövähennystoimien rahoitustilannetta huolestuttavana. Julkisen talouden tasapainottaminen on vähentänyt muun muassa latausinfrastruktuurien, vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintatukien ja maatalouden tukien rahoitusta. Jatkossa on tärkeää varmistaa, että puhtaan siirtymän investointien rahoitukseen ohjataan päästökaupasta kertyviä tuloja. Rahoitusta suunnataan Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman mukaisiin päästövähennystoimiin sekä muihin kustannustehokkaisiin käyttövoimamurrosta edistäviin toimiin.

Olemme koonneet lausuntoomme nopeasti käyttöön otettavia toimia, jotka tulisi ottaa valmisteluun osana ensi vuoden budjettia.

Ammattidieselin valmistelu ja käyttöönotto

Hallitus on kehysriihessään linjannut ammattidieseljärjestelmän valmistelusta ja käyttöönotosta, kun polttoainejakelun päästökauppa otetaan käyttöön vuonna 2027. Energiaverodirektiivi sallii valmisteve-rosta tehtävän palautuksen luvanvaraisessa liikenteessä oleville yli 7,5 tonnin kuorma-autoille sekä M2- ja M3-luokan linja-autoille. Polttoainejakelun päästökaupan aiheuttama dieselpolttonesteen hinnan nousu olisi mahdollista pääosin kompensoida palauttamalla osa valmisteve-rosta tavaraliikenteelle ja linja-autoliikenteelle. Ammattidieseljärjestelmän valmistelu ja käyttöönotto on tärkeää viimeistään



vuoden 2027 alussa, jotta kasvavat logistiikkakustannukset eivät heikentäisi kotimaisten yritysten kilpailukykyä. Suomessa logistiikkakustannukset ovat jo nykyisin selvästi kilpailijamaita korkeammat. Ammattidieselilä tulisi varautua pilotoimaan jo vuoden 2026 puolella, joten siihen tulisi budjetoida rahoitusta jo vuodelle 2026.

Ammattidieseljärjestelmään tulisi sisällyttää investointiverohyvityksen tai hankintatuen tapaisia mekanismeja, jotka kannustaisivat kuljetusalaa investoimaan vähäpäästöiseen kalustoon ja esimerkiksi varikkolatausjärjestelmiin. Investointituen kaltaisilla hyvitysmekanismeilla tähdittäisiin fossiilisen dieselin kulutuksen vähentämiseen, mikä vähentäisi pitkällä aikavälillä tehokkaimmin päästökaupan hintavaikutuksia elinkeinoelämälle nopeuttaen käyttövoimamurrosta.

Satamien maasähkön veron alentaminen

Satamien maasähkijärjestelmät vähentävät merkittävästi satamaoperaatioiden päästöjä, sillä ne vähentävät polttoöljyn kulutusta laivojen satamassaoloaikana, kun laivassa käytettävää energiaa ei tarvitse tuottaa apukoneilla. Maasähkön käytöstä on suurin hyöty matkustajaliikenteessä ja sellaisessa alusliikenteessä, jossa alukset ovat satamassa suhteellisen pitkiä aikoja.

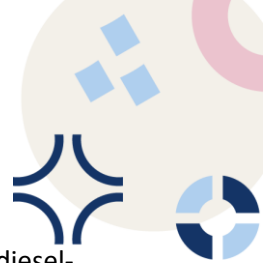
Maasähkijärjestelmien investointikustannukset ovat korkeat ja investointeja on voitu toistaiseksi toteuttaa vain osassa satamia. Maasähköinvestointien vauhdittamiseksi ja maasähkön hintakilpailukyvyyn lisäämiseksi Suomen tulisi ottaa käyttöön energiaverodirektiivin mahdollistama satamien maasähkön alennettu verokanta. Alennettu verokanta on voimassa muun muassa Ruotsissa, Tanskassa, Alankomaissa ja Saksassa. Vaikutukset valtion talouteen ovat maltilliset, sillä alennettu verokanta vähentäisi sähkön valmisteverotuloja arviolta 0,5 miljoonalla eurolla vuonna 2026.

Polttoaineveron rakenteen muuttaminen

Budjetissa on esitetty liikennepolttoaineiden valmisteveron alentamista vuosien 2026–2027 alussa. Valmisteveron alentamisen taustalla on vuosina 2023–2024 valmisteltu uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen nostaminen, jonka on ennakoitu nostavan polttoaineiden hintoja vuosien 2025–2027 aikana. Hallituksen esityksen tavoitteet ovat kannatettavat, sillä vallitsevassa taloudellisessa suhdanteessa on tärkeää hillitä elinkeinoelämän kilpailukykyä heikentävien logistiikkakustannusten kasvua ja vahvistaa kotitalouksien ostovoimaa.

Ehdotettu valmisteveron muutos kohdistuisi valmisteveron hiilidioksidikomponenttiin. Vuonna 2026 valmisteveron hiilidioksidiverokomponentin laskentaperusteena olevaa hiilidioksiditonnin arvoa on ehdotettu alennettavaksi 62 eurosta 56,8 euroon ja vuonna 2027 edelleen 51,3 euroon. Hallituksen esityksen mukainen veromuutos on jo toinen hiilidioksidiveroon kohdennettu veronalennus. Hallituskauden alussa bensiinin ja dieselin hiilidioksidikomponentin perusteena oli noin 77 euron tonnihinta, jota alennettiin vuoden 2024 alussa 62 euroon tonnilta.

Hiilidioksidiveroon kohdennettuna veromuutos alentaa ensisijaisesti fossiilisten polttoainekomponenttien verotusta. Hiilidioksidikomponenttiin tehdyt muutokset ovat heikentäneet tuntuvasti uusiutuvien polttoainejakeiden hintakilpailukykyä fossiilisiin polttoaineisiin nähden. Hiilidioksidiveron osuus



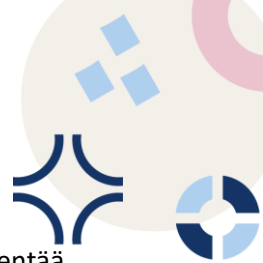
fossiilisen bensiinin valmisteverosta alenisi muutoksen vaikutuksesta 21 prosenttiin ja fossiilisen dieselpolttonesteen 32 prosenttiin valmisteverosta. Mitä pienempi hiilidioksidiveron osuus on, sitä pienempi ero uusiutuvien ja fossiilisten polttoaineiden verotasojen välillä on. Vertailun vuoksi esimerkiksi Ruotsissa liikennepolttonesteiden hiilidioksidiveron taso on noin 110 euroa hiilidioksiditonille ja hiilidioksidiveron osuus valmisteverosta on bensiinillä noin 70 prosenttia ja dieselpolttonesteellä noin 65 prosenttia. Ruotsissa polttoaineiden valmistevero on alempi kuin Suomessa, sillä energiasisältöveron taso on matala.

Hiilidioksidikomponentin alentamisen sijaan veroalennus olisi perusteltua kohdistaa energiasisältökomponenttiin, jolloin veronalennus kohdistuisi myös uusiutuviin polttoainekomponentteihin. Valmisteveron rakennetta olisi tarve muuttaa siten, että energiasisältöveron osuutta pienennettäisiin tuntuvasti ja vastaavasti hiilidioksidiveron tasoa nostettaisiin, jotta uusiutuvien polttoaineiden hintakilpailukykyä voitaisiin parantaa. Lisäksi veronalennuksen painottaminen energiasisältöveroon hillitsisi osaltaan tulevana vuosina kasvavan jakeluvetoitteen aiheuttamia paineita polttoaineiden pumppuhintoihin. Päästökaupan alkaessa hiilidioksidiveroa olisi tulevana vuosina mahdollista alentaa siten, että hiilipäästöjä ei verotettaisi kaksinkertaisesti. Hallituksen tekemät hiilidioksidiveron alennukset ovat käytännössä syöneet hiilidioksidiveron alentamisen varan päästökaupan alkaessa.

Autokannan kiertoa nopeuttavat veromuutokset

Liikenteen sähköistymisen nopeuttaminen edellyttää monia kannusteluonteisia toimia, jotka nopeuttavat autokannan uusiutumista. Autokannan uusiutumisen nopeutuessa ja uusien vähäpäästöisten autojen hintojen alentuessa myös käytettyjen autojen markkinassa on tarjolla aiempaa enemmän edullisempia vähäpäästöisiä autoja. Kotitalouksille ja työsuhdeauton haltijoille suunnatut sähköautojen hankintakannusteet ovat autokannan kierron nopeuttamiseksi perusteltuja ja kustannustehokkaita toimia, sillä ne lisäävät sähköautojen kysyntää ja siten luontaisesti niiden määrää vaihtokannassa. Uusi auto vaihtaa omistajaa tyypillisimmin seuraavan kerran jo 3–4-vuotiaana ja toisen kerran 6–8-vuotiaana, jolloin sen arvo on jo selvästi uutta autoa alempi ja sen hankinta on mahdollista yhä useammassa kotitalouden tuloluokassa.

Pakokaasupäästöjen mittaustavan muutos nostaa ladattavien hybridautojen hiilidioksidipäästöarvoja vuoden 2026 alusta lähtien, sillä autokannasta kerättyjen tietojen perusteella lataushybridejä ladataan Euroopassa ennakoitua vähemmän, ja mittaustapaa on korjattu vastaamaan paremmin keskimääräistä sähköllä ajon osuutta. Suomessa ladattavia hybridejä ladataan keskimääräistä enemmän, sillä sähkö on Suomen energiemarkkinassa bensiiniä ja dieseliä huomattavasti edullisempi käyttövoimavaihtoehto ja latausmahdollisuudet ovat hyvät. Päästömittaustavan muutos nostaa ensi vuoden alussa tuntuvasti uusien ladattavien hybridien hintaa, sillä autovero määräytyy tyyppihyväksynnän hiilidioksidipäästöjen perusteella. Jotta ladattavien hybridien kysyntä ei vähenisi ja siirtyisi polttomoottoriautoihin, autoveron laskentaa tulisi muuttaa siten, että ulkoisesti ladattavien hybridien autoveroa laskettaisiin maltillisesti. Ladattavat hybridit ovat säännöllisesti ladattaessa merkittävästi bensiini- ja dieselautoja vähäpäästöisempiä ja lisäksi ne nopeuttavat latausverkoston kehitystä avaten tilaa täyssähköautojen yleistymiselle. Ilman autoveroon tehtävää muutosta ennen vuotta 2026 ensirekisteröityjen käytettyjen lataushybridien maahantuonnin ennakoidaan kasvavan merkittävästi, sillä ne verotetaan vielä aiemman



mittaustavan mukaisilla hiilidioksidipäästöillä. Käytettyjen autojen maahantuonti puolestaan vähentää uusien autojen kysyntää ja uusien autojen myynnistä kertyviä arvonlisäverotuloja.

Autokannan uusiutumista voidaan kustannustehokkaimmin nopeuttaa työsuhdeautojen verotusta keventämällä. Työsuhdeautojen osuus on Suomessa noin 3 prosenttia henkilöautokannasta, kun vastaava osuus esimerkiksi Ruotsissa ja Saksassa on noin 6 prosenttia. Työsuhdeautojen kierto on nopeaa, keskimäärin 3 vuotta, joten ne palaavat uudehkoina vaihtoautoina käytettyjen autojen markkinaan. Työsuhdeautojen osuus uusien autojen ensirekisteröinneistä on Suomessa noin viidenneksen luokkaa. Täyssähköisten työsuhdeautojen verokannusteen jatkaminen vuoden 2029 loppuun asti on tärkeä autokannan sähköistymistä nopeuttava toimi. Työsuhdeautojen osuutta autokannassa voitaisiin lisätä lisäksi keventämällä työsuhdeautojen verotusta luontoisetujen verotuksessa ja muuttamalla työsuhdeautojen arvonlisävero osittain tai kokonaan vähennyskelpoiseksi yrityksille.

Kaasu- ja sähkökäyttöisten kuorma-autojen yleistymistä olisi mahdollisuus nopeuttaa hankintatuilla sekä alentamalla niiden vakuutusmaksuveroa, joka on nykyisin sidottu arvonlisäverokantaan. Sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma- ja -pakettiautojen hankintatukien jatkaminen on nostettu esille KAISU3-suunnitelmassa jo vuodelle 2026, mutta hankintatuella ei ole varattu rahoitusta vuodelle 2026. Hankintatuille tulisi varata rahoitusta jo vuodelle 2026 käyttövoimamurroksen nopeuttamiseksi. Vakuutusmaksuveroa ei säännellä EU-laajuisesti, joten sitä on mahdollista muuttaa kansallisin säädösin. Vakuutusmaksuveron merkitys on ammattiliikenteessä tuntuva, sillä ammattiliikenteessä ajoneuvojen vakuutusmaksut ovat verrattain korkeat.

Liikenteen päästökauppatulojen ohjaaminen liikennesektorin päästövähennyksiin

Liikennesektorilta on aiemmissa päästökauppaa koskevissa lakiesityksissä arvioitu kertyvän vuonna 2026 noin 300 milj. euroa päästökauppatuloja. Päästökauppatulojen määrä kasvaa lähivuosina, kun päästöoikeuksien ilmaisjako päättyy lento- ja meriliikenteessä ja tieliikenne siirtyy päästökauppaan vuonna 2027. Suurin osa liikenteen päästökaupan huutokauppatuloista tuloutetaan jäsenmaille. Huutokauppatulot ovat valtion talouden näkökulmasta yleiskatteellisia tuloja, mutta päästökauppadirektiivi rajaa kansallisesti huutokauppatulojen käyttökohteita.

Päästökaupan huutokauppatulojen käytöstä tulisi laatia yli hallituskausien ulottuva investointiohjelma, joka luo yrityksille pitkäjänteisiä investointimahdollisuuksia ajoneuvokannan uudistamiseen ja liikenteen sähköistymiseen, uusiutuvien polttoaineiden tukeen meri- ja lentoliikenteessä sekä julkisen ja yksityisen lataus- ja jakeluinfran investointeihin, esimerkiksi kuljetus- ja logistiikkayritysten varikko- ja terminaalilatausinvestointeihin.

Liikenteen käyttövoimamurroksen edistäminen edellyttää pitkäjänteisiä lataus- ja jakeluinfrastruktuuriin ja ajoneuvohankintoihin kohdistuvia kannusteita. Kannusteiden rahoittamiseksi vuonna 2027 alkavan tieliikenteen päästökaupan ja jo käynnissä olevien meri- ja lentoliikenteen päästökauppatulot on tärkeää kohdentaminen liikenteen päästövähennyksiä tukeviin investointeihin. Investointeja olisi mahdollisuus edistää suorien tukien lisäksi esimerkiksi kuljetusyrityksille suunnattavilla investointiverohyvytyksillä.



Meri- ja lentoliikenteessä päästökaupan tulot tulee kohdistaa vaihtoehtoisten käyttövoimien jake-
luinfran kehittämiseen, vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuuden parantamiseen sekä maasähkön-
vestointien ja maasähkön käytön tukemiseen. Suomessa tulisi valmistella ja ottaa käyttöön esimerkiksi
vastaavan tapainen lentoliikenteen SAF-tukimekanismi kuin Tanskassa, jonka SAF-tuen mekanismi on
heinäkuussa hyväksytty EU-komissiossa.

Kunnioittavasti,

Hanna Kalenoja
johtava liikenneasiantuntija
Keskuskauppakamari

hanna.kalenoja@chamber.fi

p. 050 5344 750