

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
Eduskunta

Lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026 (HE 99/2025 vp)

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026 (HE 99/2025 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä on pyydetty asiassa asiantuntijalausuntoa. SKAL esittää lausuntonaan seuraavaa.

Tiestön rahoitus

Hallitus esittää vuodelle 2026 osana investointiohjelmaa korjausvelan purkamiseen 118 miljoonaa euroa. SKAL kiittää esitystä, summa mahdollistaa tiestön parantamiseen kipeästi kaivattuja panostuksia ensi vuonnakin. SKAL pitää kuitenkin tätä lisärahoitusta riittämättömänä ja on huolissaan tulevien vuosien rahoituksesta, erityisesti vuosien 2027-2029 osalta. Hyviä kohteita ovat edelleen päällystäminen ja maantiesillat.

Vuonna 2025 korjausvelkapakettiin pistettiin 200 miljoonaa euroa ja se on näkynyt positiivisesti teiden päällystämisenä ja siltojen korjaamisena kuljetusyritysten ja kaikkien suomalaisten arjessa. Ongelma kuitenkin pahenee nopeasti, ellei rahoitukselle saada jatkuvuutta. Tiestön korjausvelan kasvu on pysäytettävä ja käännettävä laskuun. Tiestön korjausvelka 1.1.2025 oli 2562 miljoonaa euroa.

SKAL esittää Suomen teiden rapistumisen estämiseksi, että rahoitusta tulee korottaa miljardilla eurolla verrattuna liikennejärjestelmäsuunnitelmaan seuraavasti:

- 300 miljoonan euron tasokorotus perustienpidon rahoitustasoon
- 300 miljoonaa euroa vuosittain tiestön korjausvelan poistamiseen
- 400 miljoonaa euroa, tiestön kehittämisinvestointeihin.

Uuden liikennejärjestelmäsuunnitelman on tarkoitus tulla eduskuntaan nyt syyskauden aikana. SKAL edellyttää, että tässä yhteydessä on tehtävä linjaukset tiestön määrärahasojen nostamisesta. SKALin näkemyksiä liikennejärjestelmäsuunnitelmaan laajemmin täällä:

[skal suomen tiet kuntoon liikenne12 julkaisu 36s WEB 20240311 lr.pdf](#)

Kiinnitämme tässä yhteydessä myös huomiota EU:n seuraavaan monivuotiseen rahoituskehykseen. On tärkeää, että Suomi on ajoissa liikkeellä ja pyrkii vaikuttamaan Euroopan unionin CEF-hankerahoituksen tai vastaavan rahoitussuunnitelmaansa. Erityisesti sotilaalliseen liikkuvuuteen liitettävissä hankkeissa on mahdollisuuksia lisätä tiemäärärahoja. Se edellyttää kansallista rahoitusosuutta ja ajankohtaisen geopoliittisen asemamme hyödyntämistä.

Kaasu-, sähkö- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia jatkettava

Kaasu-, sähkö- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen tukikausi päättyi vuoden 2024 lopussa. Hankintatuet lisäsivät sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen ja sähköpakettiautojen kysyntää. Kaasukuorma-autojen rekisteröintien määrä on tuen vaikutuksesta kasvanut yli 100 kuorma-auton vuosittaiseen määrään. Sähkökuorma-autojen rekisteröintimääräkin on alkanut kasvaa vuosina 2022–2024. Vuonna 2024 rekisteröitiin 181 kaasukuorma-autoa ja 63 sähkökuorma-autoa.

Hankintatukia koskeva laki on voimassa vuoden 2028 loppuun asti, jotta tukea voidaan kohdistaa hakemusten kohteena olevien tulevana vuosina rekisteröitävien autojen hankintaan. Hankintatukien hakuaika päättyi kuitenkin lain soveltamisalaa koskevan pykälän mukaisesti jo 31.12.2024, eikä kuluva vuoden tai ensi vuoden budjettiin ole varattu rahoitusta kuorma-autojen hankintatukiin.

SKAL esittää, että rahoitusta tulee tuleville vuosille varata budjettivuosittain 5 miljoonaa euroa. Lisäksi vuosittain hankintatukea saavien paketti- ja kuorma-autojen enimmäismäärä yritystä kohti tulisi nostaa kymmeneen kuorma-autoon. Yritysten kannalta on erittäin tärkeää, että näkymä tukiin on pitkä, jotta investoinnit voidaan tehdä järkevästi. Myös keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa ns. KAISU 3:ssa suositellaan raskaan kaluston hankintatukia.

Käyttövoimasiirtymän edistämiseksi Suomella on haasteita saavuttaa ns. AFIR-asetuksen tavoitteet jakeluinfrassa. Vaikka panostuksia on jo tehty, vaatii tämä vielä lisää panostuksia. Suomen jakeluinfrasuunnitelma on kommentoitavana EU komissiossa, mutta kommentteja ei ole vielä saatu, vaikka määräaika oli jo heinäkuun lopulla.

Ammattidiesel välttämätön päästökaupan alkaessa

Tasavallan presidentti vahvisti 30.12.2024 lain fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta ja laki tuli voimaan 1.1.2025. Lailla pannaan täytäntöön EU:n muutettu päästökauppadirektiivi rakennusten erillislämmityksen, tieliikenteen ja eräiden muiden alojen päästökaupan osalta ja se vahvistaa uuden päästökaupan Suomen lainsäädäntöön.

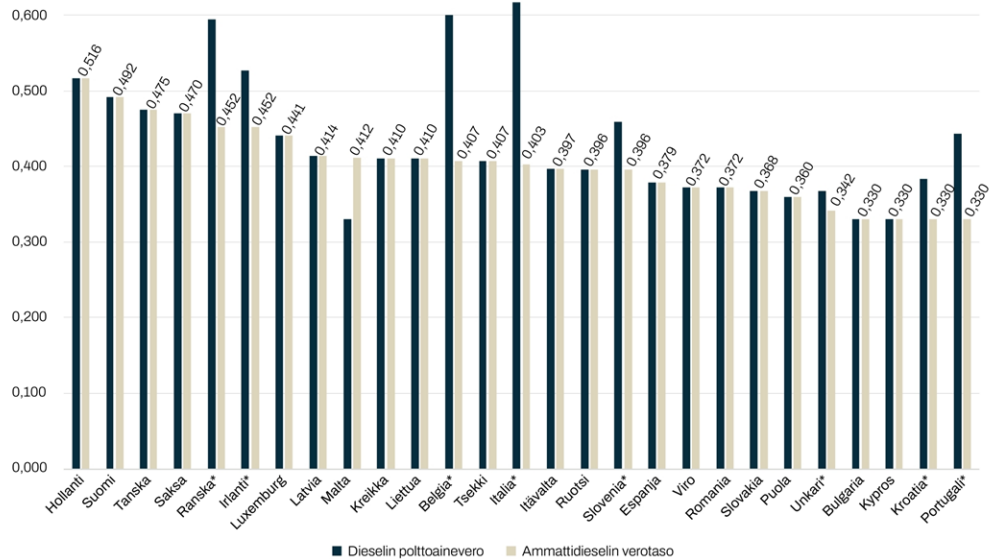
Päästökauppa koskee fossiilisten polttoaineiden jakelijoita ja sen tarkoituksena on vähentää tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen päästöjä. Päästökauppa käynnistyy vuonna 2027.

Vuoden 2024 kevään kehysriihessä hallitus sopi ammattidieselinä tunnetun palautusjärjestelmän valmistelusta ammattiliikenteelle, kun päästökaupan myötä kustannukset nousevat. Ammattidieseliä koskeva lakiesitys on syksyn lainsäädäntösuunnitelmassa ja hallituksen esitys eduskunnalle on määrä antaa viikolla 46.

Ammattidieselin avulla kuorma- ja linja-autoissa käytettävää dieseliä verotetaan muissa ajoneuvoissa käytettävää dieseliä kevyemmin. Ammattidieseliä koskeva lakiesitys on ehdottomasti saatava eduskuntaan suunnitellussa aikataulussa, jotta se on käytössä polttoaineen jakelun päästökaupan alkaessa.

Järjestelmä on käytössä kahdeksassa muussa EU-maassa. Kun Suomen logistinen asema on viime vuosina muuttunut Venäjän hyökkäyssodan myötä, on yhä tärkeämpää, että tavaraliikenteen toimintaedellytykset turvataan. Kysymys ei ole vain kuljetusalasta, vaan koko Suomen logistisesta kilpailukyvyistä. Tästä syystä SKAL on pitkän aikaa esittänyt ammattidieselin käyttöönottoa Suomessa.

Dieselöljyn ja ammattidieselin* verotasot EU-maissa 1.1.2024



Ammattidiesel on käytössä kahdeksassa EU-jäsenmaassa. Lähde: Euroopan komissio, Taxes in Europe Database ja SKAL

Jatkossa päästökaupan piiriin tulee saada koko nykyinen taakanjakosektori maankäyttöä lukuun ottamatta. Näin saadaan tasapuolisemmin kaikki päästölähteet osallistumaan päästöjen vähentämiseen ja voidaan luopua erillisestä taakanjakosektorin sääntelystä.

SKAL tiedusteli ammattidieselin palautusvaran laskemista EU-komission verotuksen pääosasto DG TAXUD:in kanssa järjestetyssä tapaamisessa tammikuussa 2025. Komission edustajat korostivat, että direktiivin kirjaus vähimmäisverotasojen noudattamisesta on väljä ja sisältää siten kansallista liikkumavaraa laskentatavan suhteen.

Komission mukaan vuotuisiin myyntimääriin ja vuotuisen verotasojen keskiarvoon perustuva laskentatapa on yksi mahdollisuus osoittaa, että ammattidieselin osalta noudatetaan dieselin minimiverotaso.

Palautusvaran laskentaperiaate on keskeinen osa ammattidieseljärjestelmän tarkoituksenmukaista toteuttamista. Polttoaineiden standardointiin ja teoreettisiin polttoaineseikoituksiin perustuva laskentatapa johtaa lopputulokseen, jossa palautusvara rajautuisi vain muutamaan senttiin litralta. Tämä ei ole tarkoituksenmukaista, eikä mitä todennäköisimmin direktiivin mukaan edellytettävä laskentatapa.

Ammattidieselin valmistelun yhteydessä Suomen tulee perustella EU-komissiolle se, että Suomi todentaa yhteisön vähimmäisverotasojen noudattamisen dieselin vuotuisen kokonaiskulutukseen ja verotasojen painotettuun keskiarvoon perustuvalla menetelmällä.

Lisäksi SKAL esittää, että Suomi hakee poikkeusta voidakseen soveltaa ammattidieselin veropalautuksessa 100-prosenttisen HVO:n osalta (veroluokka biodieselöljy PT) direktiivin minimiverotason 33 senttiä per litra alittavaa verotaso.

Luonnoksen hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta perusteluissa todetaan, että *"vuoden 2028 ETS2-futuureilla on käyty kauppaa toukokuussa 2025 hintaan noin 80 euroa hiilidioksiditonnilta, mutta kaupankäyntivolyymit ovat olleet matalia. Tämä päästöoikeuden hinta vastaisi vuoden 2024 hintatasossa bensiinin ja dieselin arvonlisäverollisen litrahinnan nousua noin 20 sentillä vuonna 2027"*.

SKAL huomauttaa, että päästökaupan tämän hetken kaupankäyntihintoihin perustuva hintavaikutus on huomattavan suuri, ja se on noin 50 prosenttia suurempi kuin komission arvio päästökauppaa valmisteltaessa. Tämä korostaa tarvetta kansallisille polttoaineveron alennuksien ja ammattidieselin kaltaisille ratkaisuille.

Lisää SKALin kannoista liikenteen verotukseen täältä:

https://skal.fi/wp-content/uploads/2025/06/skal_liikenneveropoliittinen_ohjelma_2025_web_lr.pdf

Työvoiman saatavuus ja koulutuksen rahoitus

Kuljetus- ja logistiikka-alan työvoiman saatavuus on kriittistä alan toimivuuden kannalta. SKAL on huolissaan opetus- ja kulttuuriministeriön ja erityisesti ammatillisen koulutuksen rahoituksesta. Kuljetusalalle tullaan usein myös aikuisiässä, koska kuljettajana toimimisessa on noudatettava EU:n ja kotimaisen lainsäädännön mukaisia ikärajoja. Näin ollen aikuiskoulutukseen kohdistuvat rahoituksen leikkaukset osuvat kuljetusalaan muita aloja pahemmin. Kuljettajakoulutus sisältää myös yksilöllistä ajo-opetusta, joka on kallista verrattuna muihin aloihin.

Ikärajojen vaikutusta kuljetusalan koulutukseen ja pätevyyden saavuttamiseen voitaisiin lieventää keventämällä muodollisia vaatimuksia ammattipätevyyden koemallin järjestämisessä ja vaatimuksia kuljettajan opiskeluaikaisen harjoittelun mahdollistavan niin sanotun hyväksymisasiakirjan myöntämisessä.

SKAL pitää tärkeänä saada etupainotteisesti voimaan ajokorttidirektiivin sisältävän mahdollisuuden ajaa B-luokan ajo-oikeudella 3500 - 4250 kg kokonaispainoisia vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia kuorma-autoja.

Kuljetusketjujen toimivuus

Kuljetusketjujen toimivuus edellyttää koko liikennejärjestelmältä toimivuutta ja yhteensovittamista. Edellä kerrotut tiestön kunto ja kattavuus, kalusto ja käyttövoimat ja niiden hinta sekä työvoiman saatavuus vaikuttavat omalta osaltaan kuljetusketjuihin. Digitalisaation hyödyntämisellä on entistä suurempi rooli kuljetusketjujen suunnittelussa ja toteutuksessa.

Myös taukopaikoilla on iso rooli kuljetustehtävien koordinoinnissa. Ne tarjoavat mahdollisuuden pitkien ajoneuvoyhdistelmien pysäköintiin. Kattavalla taukopaikkaverkostolla voidaan parantaa kuljetusten tehokkuutta ja hyödyntää kaluston mitat ja massat mahdollisimman hyvin. Ajoneuvojen ja kuormayksiköiden käsittelyalueita tarvitaan erityisesti lähellä kaupunkeja ja terminaaleja.

Raskaan liikenteen taukopaikkojen puute on jatkunut pitkään ja liikenteen lisääntyessä tilanne on huonontunut. Puutetta on sekä taukopaikkojen määrässä että alueilta saatavissa palveluissa ja niiden aukioloajoissa. Viime aikoina palveluaikoja on vain lyhennetty ja yöllä aukiolopaikkoja vähennetty eli kehitys on mennyt aivan väärään suuntaan.

HCT-kaluston myötä haasteita taukopaikoille on tullut lisää. Haasteet ovat suurimmat pääkaupunkiseudulla, mutta tarvetta uusille taukopaikoille on myös muilla suurilla kaupunkiseuduilla.

Lataus- ja jakeluinfra on suunniteltava siten, että se hyödyttää kuljetusketjujen toimivuutta. Pitkämatkaisen liikenteen osalta on tärkeää yhteensovittaa latausalueiden sijainnit kuljettajien taukoalueisiin ja taukovyöhykkeisiin. Yleisesti kaupunkiseutujen sisääntuloväylillä on suuri kysyntä taukopaikoille ja raskasta liikennettä palvelevat yön yli pysäköintialueet ovatkin useimmiten hyvin kuormittuneita. Nämä sijainnit ovat myös luontevia latausinfra ja muiden fossiilittomien käyttövoimien jakeluinfra sijoittumispaikkoja.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja