

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

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto 9.10.2025

Edunvalvontajohtaja Ari Herrala
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

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.

Tiestön rahoitus

- Suomen teiden rapistumisen estämiseksi tiestön rahoitukseen tulee tehdä miljardin euron tasokorotus:
 - 300 miljoonaa euroa perustienpitoon
 - 300 miljoonaa korjausvelan poistamiseen
 - 400 miljoonaa kehittämisinvestointeihin.
- Uuden liikennejärjestelmäsuunnitelman on tarkoitus tulla eduskuntaan nyt syyskauden aikana. Tässä yhteydessä on tehtävä linjaukset tiestön määrärahatasojen nostamisesta
- EU-rahoituksen saamiseen tiestölle on panostettava ja sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet huomioitava laajemmin
 - Suomen on tavoiteltava NATOn rahoitusmahdollisuuksia tiestölle



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

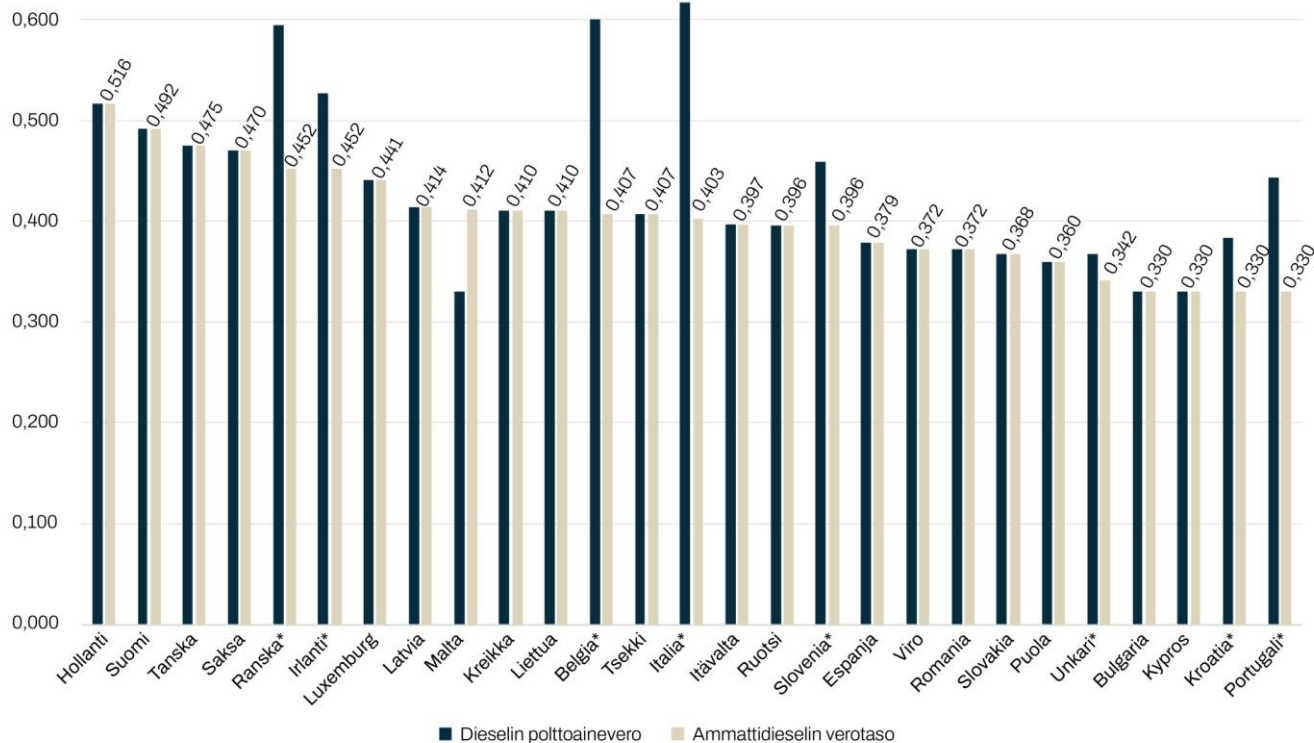
- Kaasu-, sähkö- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen tukikausi päättyi vuoden 2024 lopussa.
- Hankintatuet lisäsivät sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen ja sähköpakettiautojen kysyntää.
- Vuonna 2024 rekisteröitiin 181 kaasukuorma-autoa ja 63 sähkökuorma-autoa.
- Kuluvan vuoden tai ensi vuoden budjettiin ei ole varattu rahoitusta kuorma-autojen hankintatukiin.
- SKAL esittää, että rahoitusta tulee varata tuleville vuosille 5 miljoonaa euroa budjettivuosittain.
- Käyttövoimasiirtymän edistämiseksi Suomella on haasteita saavuttaa ns. AFIR-asetuksen tavoitteet jakeluinfrassa. Vaikka panostuksia on jo tehty, lisää tarvitaan

Ammattidiesel välttämätön päästökaupan alkaessa

- Laki fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta tuli voimaan 1.1.2025 ja 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.
- Ammattidieseliä koskeva lakiesitys on ehdottomasti saatava eduskuntaan suunnitellussa aikataulussa, jotta se on käytössä polttoaineen jakelun päästökaupan alkaessa
- Kysymys ei ole vain kuljetusalasta, vaan koko Suomen logistisesta kilpailukyvystä.
- Tästä syystä SKAL on pitkän aikaa esittänyt ammattidieselin käyttöönottoa Suomessa

Ammattidiesel käyttöön

Dieselöljyn ja ammattidieselin* verotaset EU-maissa 1.1.2024



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

Miten ammattidiesel toimisi käytännössä?

1. Suomessa myytäisiin samaa dieselöljyä henkilö-, paketti, linja- ja kuorma-autoihin kuin tälläkin hetkellä.
2. Kun dieselöljyä tankattaisiin kokonaispainoltaan vähintään 7,5 tonnin kuorma-autoon tai M2- / M3-luokan linja-autoon, ajoneuvon haltija voisi takautuvasti hakea palautusta maksamistaan polttoaineveroista. Tämä palautusmekanismi on nimeltään ammattidiesel ja kriteerit soveltamisalan ajoneuvotyypeille määritellään energiaverodirektiivissä.
3. Ajoneuvon haltija voisi hakea palautusta kalenterikuukausittain sähköisen järjestelmän kautta ilmoittamalla palautuksen soveltamisalaan kuuluviin ajoneuvoihin tankatut diesellitrat. On tärkeää, että palautusta voi hakea kuukausittain, jotta tätä harvempi palautusväli ei aiheuta kassanhallintaongelmaa kuljetusyrityksille.
4. Suurimmillaan palautuksen tason voi säätää 17 senttiin litralta, jolloin keskimääräinen verotaso pysyisi EU:n energiaverodirektiivin minimitason yläpuolella. Alla on esimerkkejä palautustasosta ja sen vuotuisesta kustannusvaikutuksesta valtiolle ja toisaalta vaikutuksesta kuljetuskustannuksiin.
 - 9 senttiä / litra, vaikutus 110 miljoonaa euroa
 - 13 senttiä / litra, vaikutus 160 miljoonaa euroa
 - 15 senttiä / litra, vaikutus 180 miljoonaa euroa
 - 17 senttiä / litra, vaikutus 200 miljoonaa euroa
5. Ammattidieselin kohteena oleviin polttoainetankkauksiin kohdistuu myös arvonalisäverovähennyksiä, jotka ovat verotuksen valvonnan kohteena. Järjestelmän valvonta on mahdollista järjestää tehokkaasti, eikä se olisi erityisen altis väärinkäytöksille.

Ammattidieselin palautusvara

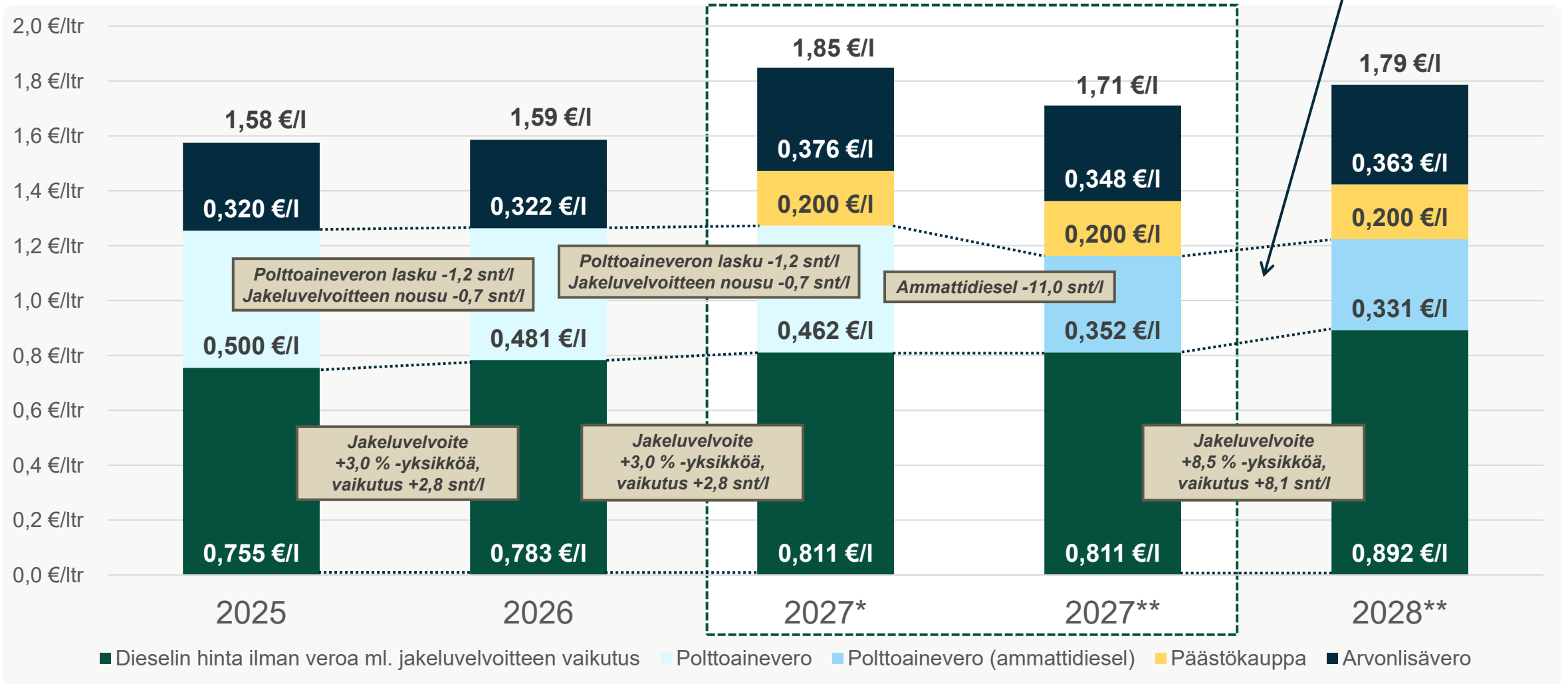
Dieselpolttoaineen kahdeksan eri verokantaa Suomessa sekä eri verokantojen polttoainekulutukset

2023			
Diesel-tyyppi	snt/l	% -osuus	tuhatta litraa
Dieselöljy	59,48	29,64 %	863 462
Dieselöljy Para	56,20	45,88 %	1 336 440
Biodieselöljy	54,55	0,01 %	319
Biodieselöljy R	43,30	0,40 %	11 529
Biodieselöljy T	32,04	2,69 %	78 369
Biodieselöljy P	56,20	0,01 %	148
Biodieselöljy PR	44,60	0,01 %	230
Biodieselöljy PT	33,00	14,70 %	428 301
Vero keskimäärin	49,31		

Lähde: Finlex ja Verohallinto

- 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 polttoainesekoituksiin perustuva laskentatapa johtaa lopputulokseen, jossa palautusvara rajautuisi vain muutamaa senttiä litralta. Tämä ei ole tarkoituksenmukaista, eikä mitään 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.

Dieselin hinta ja poliittiset päätökset 2025 – 2028, ceteris paribus



Työvoiman saatavuus ja koulutuksen rahoitus

- Maahan muuttaville on luotava polku opiskella, kielitaito mukaan lukien, ja saada työpaikka alalta.
- Kuljetus- ja logistiikkayritysten rekrytoinnin ja henkilöstöjohtamisen osaamisen tasoa on nostettava.
- Lisätään kuljetus- ja logistiikka-alan esittelyä eri koulutusasteille.
- **Ammatillista koulutusta kehitettävä ja rahoitus turvattava.**
- **ELY-keskusten kilpailuttaman koulutuksen rahoitus on turvattava.**
- **Uusiutuvilla käyttövoimilla toimivien 4,25 tonnin ajoneuvojen kuljettaminen mahdollistettava B-luokan ajokortilla etupainotteisesti**
- Ajokorttikoulutusta uudistettava ja ammattipätevyyden hankkimiseen joustoa.
- Mahdollistettava kuljettajan ammatin kokeilu ja harjoittelu.
- Oppisopimuskoulutukseen liittyvä palkanmaksu uudistettava.
- Puolustusvoimien kuljettajakoulutukseen koemalli käyttöön.

Kuljetus- ja
logistiikka-alan
työvoiman
turvaaminen



Kuljetusketjujen toimivuus

- Kuljetusketjujen toimivuus edellyttää koko liikennejärjestelmältä toimivuutta ja yhteensovittamista.
- **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**
- Kattavalla taukopaikkaverkostolla voidaan parantaa kuljetusten tehokkuutta ja hyödyntää kaluston mitat ja massat mahdollisimman hyvin
- Ajoneuvojen ja kuormayksiköiden käsittelyalueita tarvitaan erityisesti lähellä kaupunkeja ja terminaaleja.

Kuljetusketjujen toimivuus

- 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.**
- 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.

KIITOS!

skal.fi
@SKALry

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL
Nuijamiestentie 7, 00400 Helsinki
Puh. (09) 478 999



SKAL

10/8/2025

SKAL SYYSKIERROS 2024

12

