

The SKAL logo is displayed in a bold, white, sans-serif font. The letters 'S' and 'K' are connected, as are 'A' and 'L'. The background of the entire page is a close-up photograph of several stacks of Euro coins and a 50 Euro banknote. The coins are of various denominations, including 1, 2, and 5 Euro, and are stacked in a way that creates a sense of depth and texture. The banknote is partially visible at the bottom, showing the number '50' and the word 'EURO'.

Suomen
Kuljetus ja
Logistiikka

Liikenteen verotus ja Suomen kilpailukyky

Kuljetus-
ja logistiikka-alan
näkemyksiä liikenteen
verotuksen uudistamiseen

Sisällys

Johdanto	4
SKALin ohjelman tarkoitus	7
Maanteiden tavaraliikenne verotuottojen kerääjänä	8
Kuljetuskustannukset ovat osa Suomen kilpailukykyä	9
Tavaraliikenteen energiankulutus	9
Raskaan kaluston käyttövoimamuutos on hidasta	13
Käyttövoimat avainkysymys logistiikan tehokkuudessa	13
Akkuteknologia ratkaisee – myös biokaasu ja vety ovat tulevaisuutta	14
Vaihtoehtoisten käyttövoimien verotus	17
Energiasisältöverot	17
Liikennepolttoaineiden päästöjen verotus	18
Liikenteen verolajit ja maanteiden tavaraliikenne	19
Autovero	19
Ajoneuvovero	20
Vakuutusmaksuvero	20
Polttonesteiden verotus	20
Dieselin ja bensiinin verotasoja ei tule yhdistää	22
Liikennemuoto- ja kilpailuneutraliteettia kuntoon	23
Polttoainejakelun päästökauppa haastaa	24
Sosiaalinen ilmastorahasto (SCF)	24
Ammattidiesel on EU:n energiaverodirektiivin mahdollistama keino vahvistaa kilpailukykyä	26
Kuinka paljon ammattidieselin palautusvara on?	27
Jakeluvelvoite nostaa polttoaineiden hintoja	30
Tienkäyttömaksut, vinjetti ja liikenteen rahoitus	33
Vinjetti – epäterve kilpailuasetelma poistettava	33
Vinjettidirektiivi mahdollistaa aikaperusteiset tienkäyttömaksut 2030 saakka	33
SKALin liikennelaskenta kertoo ulkomaisen kuljetuskaluston osuuden Suomen tieverkolla	35
Liikenneinfran rahoitusta lisättävä	37
Kilpailukyky ja turvallisuus vaatii hyvät väylät	37
Tarjolla vain yksinkertaisia ratkaisuja: lisää rahaa tiestölle	37
Raha ratkaisee – SKAL esittää	38
SKALin 20 + 1 esitystä liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistamiseen	39
Sanastoa	41



SKAL

Julkaisija

Suomen Kuljetus ja
Logistiikka SKAL ry

Päivämäärä

Julkaistu 7.6.2025

ISBN 978-952-7246-54-2

Työryhmä

Päävastaullisena Petri Murto
muina tekijöinä

Anssi Kujala ja Outi Nietola,
viestinnästä Ariela Säkkinen

Taitto

Jenga Markkinointiviestintä

Kannen kuva

Dreamstime

Muut valokuvat

SKAL, Dreamstime, Pexels,
Pixabay, Unsplash

Johdanto

Verotuksen sekä energia- ja ilmastopolitiikan yhteensovittaminen kilpailukyvyyn säilyttämisen kanssa on taitolaji. Petteri Orpon hallitus on ohjelmansa mukaisesti käynnistänyt liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksen.

Mitä on Suomessa liikenteen verottaminen? Yleisesti verojärjestelmän ensisijainen tehtävä on kerätä riittävästi verotuloja julkisten menojen rahoittamiseksi. Tätä fiskaalista tavoitetta täyttäessään liikenteen verotus kuitenkin kasvat-
taa liikkumisen ja kuljettamisen kustannuksia, aiheuttaen merkittävää yhteiskunnallista haittaa.

Liikenteen verotuksella on viime aikoina pyritty erityisesti ohjaamaan vähäpäästöisempään liikenteeseen. Pitkällä aikavälillä se on tarkoittanut myös autoveron kaltaisia väliaikaisiksi ajateltuja veroja, sekä toistuvia polttoaineiden verotuksen kiristyksiä – joskin vuoden 2024 alusta polttoai-
neveroa laskettiin ensimmäisen kerran.

Liikenteen verotus on ollut pitkään murroksessa. Samaan aikaan se on ollut repaleista kehittämistä ilman riittävää kokonaisuuden tarkastelua. Liikenteen verotus alenee pääs-
töjen vähentyessä, mikä on hyvä asia. Päästöperusteisten

verojen verokertymän lasku on seurasta liikenteen päästö-
jen vähenemisestä. Liikenteen alenevat verot lisäävät kulut-
tajien ostovoimaa, hillitsevät hintojen nousua ja parantavat Suomen logistista kilpailukykyä.

Liikenteen erillisverot tuottavat valtiolle noin 4,6 miljardia euroa, mikä on noin seitsemän prosenttia valtion verotuloista ja 1,6 prosenttia suhteessa bruttokansantuotteeseen. SKALin arvion mukaan maanteiden tavaraliikenne ja siellä työskentelevät kuljettajat maksavat veroja ja veroluonteisia maksuja noin 2,5 miljardia euroa vuodessa. Tämä on kolmannes alan liikevaihdesta.



Poltonesteiden hinnanmuodostus on yhä monimutkaisempaa. Hintaan ovat perinteisesti vaikuttaneet öljyn ja öljytuotteiden maailmanmarkkinahinta, valuuttakurssit, polttoainevero sekä polttoaineyhtiön kulut ja katteet. Viimeisen kymmenen vuoden aikana polttoaineiden hintaan on enenevässä määrin vaikuttanut myös jakeluvelvoitteen taso. Suomessa jakeluvelvoitteen taso on ollut korkea suhteessa moneen muuhun EU-maahan. Jakeluvelvoitteen tasoon ja polttoaineveroon liittyvillä poliittisilla päätöksillä voidaan suoraan vaikuttaa polttoaineen hintaan.

Polttoaineiden hintaan vaikuttaa tulevaisuudessa myös vuonna 2027 voimaantuleva polttoainejakelun päästökauppa. Päästökaupan on arvioitu nostavan dieselin hintaa päästöoikeuden 50 euron tonnihinnalla 11 senttiä litralta. Riskinä kuitenkin on, että polttoaineiden hinnan keinotekoinen rajoittaminen päästökauppaneuvomekanismilla nostaa hintaa huomattavasti enemmän kuin nyt esitetyt arviot.

Hallitus tunnisti tämän päättäessään ammattidiesel-linjauksesta kevään 2024 kehysriiheissä. Polttoainejakelun päästökaupan tullessa voimaan otetaan Suomessa käyttöön ammattidiesel, joka on polttoai-
neveron palautusjärjestelmä kuorma-auton haltijoille.



Liikenteen osuus valtion verokertymästä on 2000-luvun kuluessa vähitellen laskenut. Tämä on seurausta poliittisen päätöksenteon linjauksesta, jolla liikenteen verotus on yhdistetty yhä voimakkaammin osaksi ympäristöpolitiikkaa ja erityisesti ilmastopolitiikkaa. Liikenteen päästöjen vähetessä alenee myös päästöihin sidottu verokertymä. Päästötöntä tai vähäpäästöistä liikennettä ei tule verottaa kuten aiemmin, eikä poistuvaa verokertymää tule siirtää nestemäisiä polttoaineita pisimpään käyttävälle raskaalle liikenteelle.

Päästövähennyksien saavuttamiseksi valtio on kannustanut verotuksella hankkimaan mm. sähkökäyttöisiä ajoneuvoja, joiden verokertymä on huomattavasti polttomootoriautoa pienempi. Raskaan liikenteen osalta käyttövoimasiirtymä on vasta alkanut.

Raskaan liikenteen ja logistisen kilpailukyyn perusteena on pitkään diesel

Diesel on raskaan tavaraliikenteen pääasiallinen käyttövoima vielä 2030-luvullakin. Tämä on fakta, joka liikenteen verouudistusta valmisteltaessa on välttämätöntä tunnistaa. On myös huomattava, että dieselin käyttö ei ole pelkästään fossiilisten polttoaineiden käyttöä, vaan vaihtoehtona on päästöiltään huomattavasti alhaisempi uusiutuva diesel. Toinen polttomootoreissa tällä hetkellä käytettävä vähäpäästöinen polttoaine on biokaasu.

Käyttövoimamuutokselle ei ole näköpiirissä ”hopealuotia”. On hyvä tiedostaa, että Suomen 90 000 ajoneuvon kuorma-autokannassa muutokset käyttövoimissa tulevat tapahtumaan hitaasti. Uusia kuorma-autoja myydään noin 3 500 kappaletta vuodessa kuorma-auton aktiivisen käyttöiän ollessa tyypillisesti 10–15 vuotta. SKALin käyttövoimaraportin mukaan diesel tulee olemaan ylivoimaisesti tärkein käyttövoima maanteiden tavaraliikenteessä vielä pitkään. Suomessa käytössä oleva raskas kalusto ei tule laajamittaisesti liikkumaan sähköllä vielä lähitulevaisuudessa. Sähköistymisen edistämiseksi vaihtoehtona ei voi

olla kalustomme koon pienentäminen ja siitä seuraava logistisen kilpailukykyimme heikentäminen. Päästöjen vähentäminen raskaassa liikenteessä tapahtuu siis vielä pitkään vaihtoehtojen käyttövoimien lisäksi vähempipäästöisellä dieselkalustolla.

Fiskaaliset tavoitteet eivät enää mahdollisia

Eri hallitusten ohjelmissa on toistuvasti linjattu pyrkimys hakea ratkaisuja ilmastotavoitteiden edistämiseen ja nopeuttaa siirtymää pois fossiilisista polttoaineista. Samalla tavoitteena on liikenteen verotuksen fiskaalisen pohjan turvaaminen. Päästövähennyksien tiukentuessa korostetaan usein myös sosiaalista oikeudenmukaisuutta ja alueellista tasa-arvoa.

Nämä ovat nykyoloissa tavoitteita, joita on vaikea yhteensovittaa. Keskustelussa monesti unohtuu erityisesti Suomen kilpailukyky. Kuljetus- ja logistiikkakustannuksilla on iso merkitys Suomeen tehtävissä investoinneissa. Kilpailukykyiseen logistiikkaan vaikuttavat useat politiikan sektorit, mutta verotus on keskeinen tekijä.

Uusiutuvien käyttövoimien lisääntyessä ja fossiilisten polttoaineiden vähentyessä pitää tehdä ratkaisuja siitä, miten liikennettä verotetaan. Tilanne on jo nyt hyvin toisenlainen kuin aikana, jolloin polttomootoriteknologia kattoi kaiken tieliikenteen.

SKAL esittää muun muassa, että Suomi hakee komissiolta poikkeusluvan soveltaa uusitutuvaan dieselin (HVO:n) ammattidieseliin 33 senttiä alemmaa verokantaa. On tärkeää, että ammattidieseljärjestelmä voidaan ulottaa koskemaan myös 100-prosenttisen uusiutuvan dieselin tankkauksia.

Polttoaineen – suomalaisten liikkumisen – hinta tärkeä

Verotus ja päästövähennykset kiteytyvät usein polttonesteiden hintaan. Se vaikuttaa kilpailukykyyn lisäksi jokaisen suomalaisen elämään: ihmisten liikkumiseen niin työn kuin vapaa-ajan puitteissa.

Polttoaineiden hinnat vaihtelevat suuresti maailmanpolitiikan muutosten myötä. Nämä globaalit hinnanmuutokset vaikuttavat samankaltaisesti kaikkiin maihin. Toisen puolen hinnasta muodostavat yhteiskunnalliset linjaukset sekä EU:n tai Suomen omat päätökset.

Dieselin polttoainevero on viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana lähes tuplaantunut. Vuoden 2024 polttoaineveron laskusta huolimatta fossiilisen dieselin vero on vuodesta 2011 noussut yli 18 senttiä litralta, eli yli 50 prosenttia.

Dieselin polttoainevero Suomessa on keskimäärin noin 50 senttiä litralta. Tämä on 17 senttiä enemmän kuin EU edellyttää veroa dieselistä minimissään perittävän. EU:n minimiverotason ylittävä kansallisesti päätetty osuus dieselin polttoaineverossa tarkoittaa noin 4,2 prosentin kustannusosuutta kuorma-autoliikenteen kustannuksissa.

Politiikalla voi kuitenkin vaikuttaa. Jos EU:n ilmastopakettissa 2021 esitetty polttoaineiden verotasojen pakkoyhdistyminen olisi toteutunut, olisi Suomi joutunut yhdistämään bensiinin ja dieselin verokannat, jolloin dieselin keskimääräinen vero olisi yli 70 senttiä litralta.

Päästövähennykset toteutettava kilpailukykyä heikentämättä

Liikenteen erillisverot perustuvat pääosin liikenteen päästöjen verottamiseen. Liikenteestä perittäviä erillisveroja ovat autovero, ajoneuvovero, polttoaineverot sekä vakuutusmaksuerot liikenne- ja autovakuutuksista. Polttomoottoreissa käytettävissä nestemäisissä ja kaasumaisissa polttoaineissa verotetaan päästöjen lisäksi niiden energiasisältöä.

Vaihtoehtoiset käyttövoimat lisääntyvät. Liikenne tarvitsee energiaa kilpailukykyiseen hintaan sekä toimivan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin. Verotukseen liittyvät toimenpiteet on valittava siten, että ne edesauttavat säilyttämään logistisen kilpailukykyämme.

Onko liikenteestä kerättäville veroille enää oikeutusta?

Valtion budjetoinnissa ei juurikaan ole korvamerkittyjä verotuloja, mutta liikenteen verotuksesta puhuttaessa moni kysyy samalla perustellusti tiestön kunnosta. Kesäkaudella 2024 teitä päällystettiin kiitettävän paljon, mutta tieverkon kunnan heikkeneminen on saanut jatkua jo vuosia. Suomessa on huolehdittava riittävästä rahoituksesta tieverkon perusväylänpitoon ja sen kehittämiseen. Tieverkon korjausvelkaa on pienennettävä ja tiestön rahoitukseen tulee

tehdä miljardin euron tasokorotus: 300 miljoonaa euroa perustienpitoon, 300 miljoonaa korjausvelan poistamiseen ja 400 miljoonaa kehittämisinvestointeihin.

Hiilidioksidipäästöihin perustuva veropohja päästövähennyksien saavuttamiseksi ei Suomen kaltaisessa pitkien etäisyyksien maassa enää tarjoa mahdollisuutta ylläpitää liikenteen verotusta nykyisellä tasolla. Valtion näkökulmasta kovat päästövähennystavoitteet edellyttävät vaihtoehtoisia keinoja verotulojen turvaamiseksi.

Etäisyyksien vuoksi Suomi on kaukana Euroopan päämarkkinoista. Eurooppalaisessa kontekstissa Suomen haaste on saarenomainen maantieteellinen sijainti. Kun etäisyydet ovat pitkiä ja maa harvaan asuttu, on logistinen kilpailukyky keskeinen tekijä koko maan menestyksessä.

Kysymys Suomen saavutettavuudesta

Poliittisilla päätöksillä tulee varmistaa, että suomalaisilla kuljetusyrityksillä on mahdollisuus pärjätä kilpailussa muiden maiden yrityksiä vastaan. Suomalaiset rekisterikilvet tarkoittavat yhteiskuntavastuuta maksettujen verojen muodossa. Liikenteen verotaakkaa ei tule lisätä, vaan sitä on laskettava. Liikkumisen ja logistiikan alenevat kustannukset ovat lopulta koko Suomen etu. Maanteiden tavaraliikenteen kustannukset vaikuttavat suoraan Suomen kaupan ja teollisuuden logistiikkakustannuksiin.

Nyt on tarpeen luoda pitkän aikavälin näkymä siitä, kuinka liikennettä verotetaan tulevaisuudessa. Petteri Orpon hallitusohjelmaa lainaten: ”huolehditaan Suomen logistisesta kilpailukykyvyydestä, saavutettavuudesta ja markkinoiden toimivuudesta yritysten toimintaedellytysten turvaamiseksi, kehittämiseksi ja investointien houkuttelemiseksi.”

Tämä on oiva ohjenuora myös liikenteen verouudistukseen.



Jari Välikangas
puheenjohtaja,
Suomen Kuljetus ja Logistiikka
SKAL ry



Anssi Kujala
toimitusjohtaja,
Suomen Kuljetus ja Logistiikka
SKAL ry



Petri Murto
johtaja, asiantuntijapalvelut
Suomen Kuljetus ja Logistiikka
SKAL ry

SKALin ohjelman tarkoitus

Petteri Orpon hallitus on ohjelmansa mukaisesti käynnistänyt liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksen, jonka tavoitteena on tukea Suomen kilpailukykyä ja huolehtia kansalaisten ostovoimasta. Uudistuksella varmistetaan julkisen talouden kestävyys sekä kansallisten ja EU:n päästövähennystavoitteiden kustannustehokas saavuttaminen. Liikenneverkon korjausvelan tasainen kasvu asettaa osaltaan haasteita rahoituksen riittävyydelle ja lisää paineita liikennejärjestelmän rahoituksen ennakoitavuudelle ja kehittämiselle.

Uudistusta toteutetaan vaiheittain. Työn ensimmäisessä vaiheessa liikenne- ja viestintäministeriö sekä valtiovarainministeriö laativat nykytilakuvauksen ja analyysin liikenteen hinnoittelusta. Työ alkoi marraskuussa 2024.

Työn toisessa vaiheessa liikenne- ja viestintäministeriö sekä valtiovarainministeriö asettavat virkatyöryhmän, jonka tehtävänä on tunnistaa ja arvioida uudistamismahdollisuuksia

asetettujen tavoitteiden pohjalta. Työryhmä laatii tarvittaessa uudistuksia koskevan mietinnön tarkasteltujen vaihtoehtojen pohjalta. Työryhmän toimikausi alkaa elokuussa 2025.

Työssä tarkastellaan ensisijaisesti tie- ja rautatieliikennettä. Meriliikenne ja lentoliikenne otetaan huomioon kansainvälisen liikenteen näkökulmasta.

SKALin ohjelma tarjoaa tietoa liikenteen verotuksesta maanteiden tavaraliikenteen näkökulmasta ja antaa päättäjille eväitä tehdä kestäviä ratkaisuja, joilla edistetään Suomen logistista kilpailukykyä.

Seuraavilla sivuilla käsitellään verotuksen lisäksi muita liikkumisen hinnanmuodostukseen liittyviä tekijöitä, kuten polttoainejakelun päästökauppaa ja jakeluvetoitetta. Lisäksi tuodaan esiin SKALin näkökulma tiestölle osoitettavasta riittävästä rahoituksesta.



Maanteiden tavaraliikenne verotuottojen kerääjänä

Maanteiden tavaraliikenne on valtiolle merkittävä verotuottojen lähde. Poliittisen päätöksenteon tulee varmistaa, että suomalaisilla kuljetusyrityksillä on mahdollisuus pärjätä kilpailussa muiden maiden yrityksiä vastaan. Suomalaiset rekisterikilvet tarkoittavat yhteiskuntavastuuta maksettujen verojen muodossa.

SKALin arvion mukaan maanteiden tavaraliikenne ja siellä työskentelevät kuljettajat maksavat veroja ja veroluonteisia maksuja noin 2,5 miljardia euroa vuodessa. Tämä on kolmannes alan liikevaihdosta. Oheisessa kaaviossa on kuvattu tyypillisen ajoneuvoyhdistelmän kulut ja sen kuljetustoiminnasta kertyvät verot. Tällaisessa yhdistelmässä vetoauton kuormasta saatava kuljetusmaksu menee karkeasti veroihin, perävaunun kuormasta saatava kuljetusmaksu kattaa kulut ja voiton.



Maanteiden tavaraliikenne on merkittävä veron kerääjä valtiolle



Kuva: Verojen osuus maanteiden tavaraliikenteessä, laskelma SKAL

Kuljetuskustannukset ovat osa Suomen kilpailukykyä

Maanteiden tavaraliikenteen kustannukset vaikuttavat suoraan Suomen kaupan ja teollisuuden logistiikkakustannuksiin. Liikenteen verotus vaikuttaa puolestaan kuljetusyritysten tarvitsemien eri tuotantopanosten hintoihin. Liikenteen verotuksella vaikutetaan erityisesti käytettävän energian hintaan, mutta myös ajoneuvoihin ja niiden vakuutuksiin kohdistuu erillisveroja.

Kuorma- ja pakettiautoliikenteen kustannustekijät voidaan jakaa 12 osaan. Tätä jakoa noudattaa muun muassa Tilastokeskuksen julkaisema kuorma-autoliikenteen kustannusindeksi. Tammikuun 2024 tilanteessa kuorma-autoliikenteen kustannusjakauma oli keskimäärin seuraava:

- palkat, välilliset palkat ja päivärahat yhteensä 41 %
- polttoainekustannukset 24 %
- korjaus ja huolto sekä rengaskustannukset 9 %
- pääomakustannukset 17 %
- muut kiinteät kustannukset 9 %

Polttoainekustannuksista voidaan erottaa polttoaineveron ja itse dieseltuotteen verottoman hinnan osuudet. Polttoaine-

kustannusten 23,6 prosentin osuudesta 15,3 prosenttiyksikköä on dieselin hinnan osuus ilman veroa ja 8,3 prosenttiyksikköä on dieselin polttoaineveron osuus.

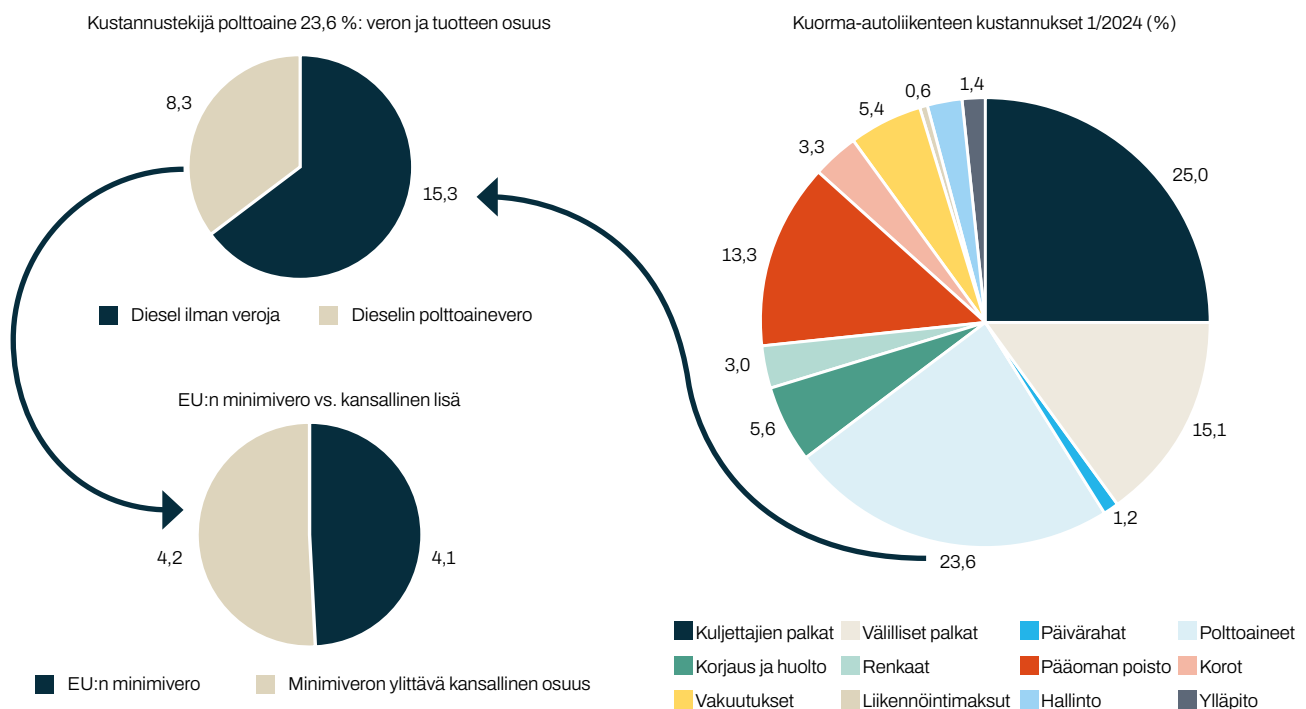
Dieselin polttoaineveron osuus on 8,3 prosenttia kuorma-autoliikenteen kokonaiskustannuksista.

Suomessa dieselin polttoainevero on keskimäärin noin 50 senttiä litralta. Tämä on 17 senttiä enemmän kuin EU edellyttää veroa dieselistä minimissään perittävän. EU:n minimiverotason ylittävä kansallisesti päätetty osuus dieselin polttoaineverossa tarkoittaa noin 4,2 prosentin kustannusosuutta kuorma-autoliikenteen kustannuksissa.

Tavaraliikenteen energiankulutus

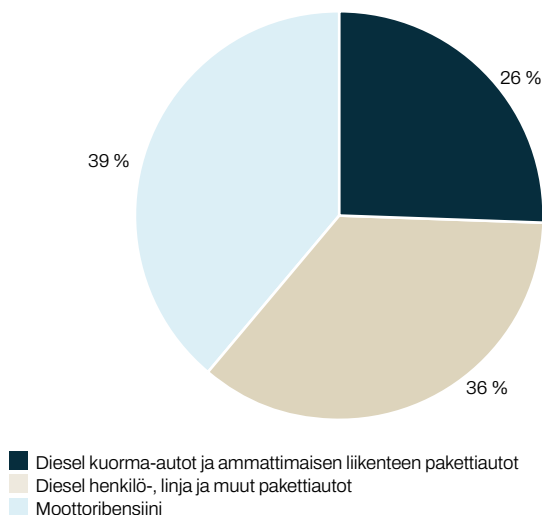
Suomessa nestemäisiä polttoaineita kulutetaan vuodessa noin 4,4 miljardia litraa (2023). Tästä noin 1,2 miljardia litraa 26 (%) on kuorma- ja ammattimaisen liikenteen pakettiautoissa kulutettua dieseliä, 1,6 miljardia litraa (36 %) on henkilö-, linja- ja yksityisen liikenteen pakettiautoissa kulutettua

Kuorma-autoliikenteen kustannusjakauma



Lähde: Tilastokeskus, kuorma-autoliikenteen kustannusindeksi ja SKAL.

Moottoripolttoaineiden myynnin jakautuminen vuonna 2023



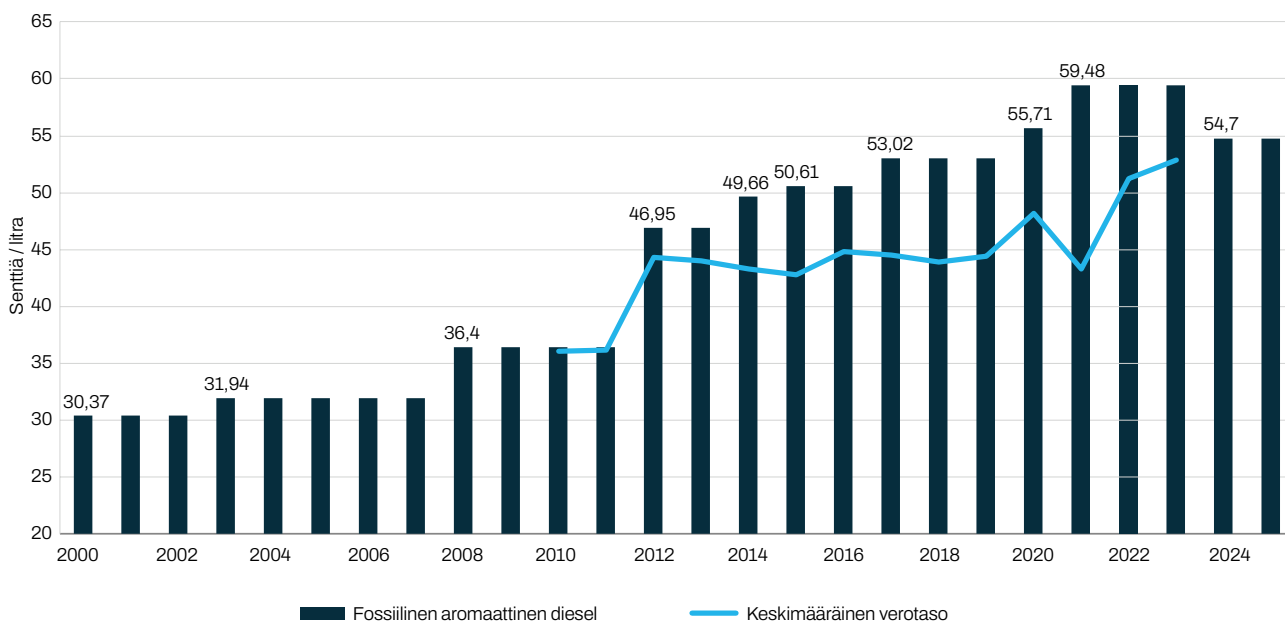
Lähde: Tilastokeskus ja SKAL

dieseliä sekä 1,7 miljardia litraa (39 %) moottoribensiiniä. Kuorma- ja ammattimaisen pakettiautoliikenteen 1,2 miljardin litran dieselkulutuksesta kuljetusyritykset maksavat polttoaineveroa noin 600 miljoonaa euroa vuodessa. Tämä on lähes 10 prosenttia alan liikevaihdosta.

Yksi sentti dieselöljyn hinnassa tarkoittaa noin 12 miljoonan euron kustannusta vuositasolla kuorma- ja pakettiautoliikenteessä. Mikäli dieselöljyn veroa päätetään nostaa esimerkiksi viidellä sentillä, tarkoittaa se 60 miljoonan euron lisäkustannusta maanteiden tavaraliikenteelle ja sitä kautta kuljetusyritysten asiakkaille kaupalle ja teollisuudelle.



Dieselin polttoaineveron kehitys Suomessa



Lähde: Tilastokeskus, VM ja SKAL

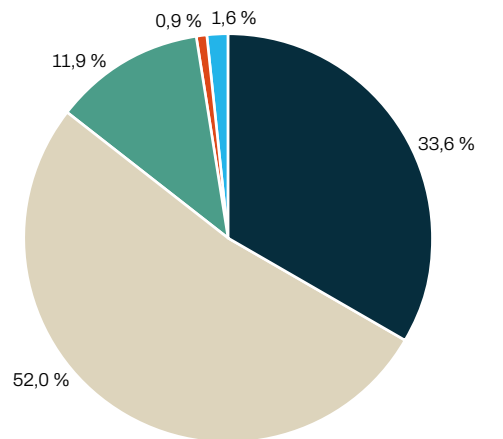


Suomessa dieselin polttoainevero on keskimäärin noin 17 senttiä EU:n energiaverodirektiivin edellyttämää enemmän. Tästä kansallisesta lisästä aiheutuu noin 200 miljoonan euron vuotuinen lisäkustannus, joka haittaa Suomen taloudellista toimeliaisuutta kuten maamme vientiä ja tuontia. Erityisen haitallinen tämä lisäkustannus on kaukana markkinoista sijaitsevalle Suomelle.

Vuoden 2024 alussa vielä lähes 100 prosenttia ammattimaisen tavaraliikenteen energiankulutuksesta oli dieselinä. Vuoden 2024 lopussa ammattiliikenteessä olevasta 32 600 kuorma-autosta 98 prosentilla käyttövoima oli diesel. Kaasukäyttöisiä kuorma-autoja ammattiliikenteessä oli noin 650 kappaletta (2,0 %) ja sähkökäyttöisiä noin 90 kappaletta (0,3 %).

Vastaavasti koko tieliikenteen (sekä henkilö- että tavaraliikenne) energiankulutuksessa vuonna 2023 nestemäiset polttoaineet, bensiini ja diesel, edustivat 97,5 prosenttia.

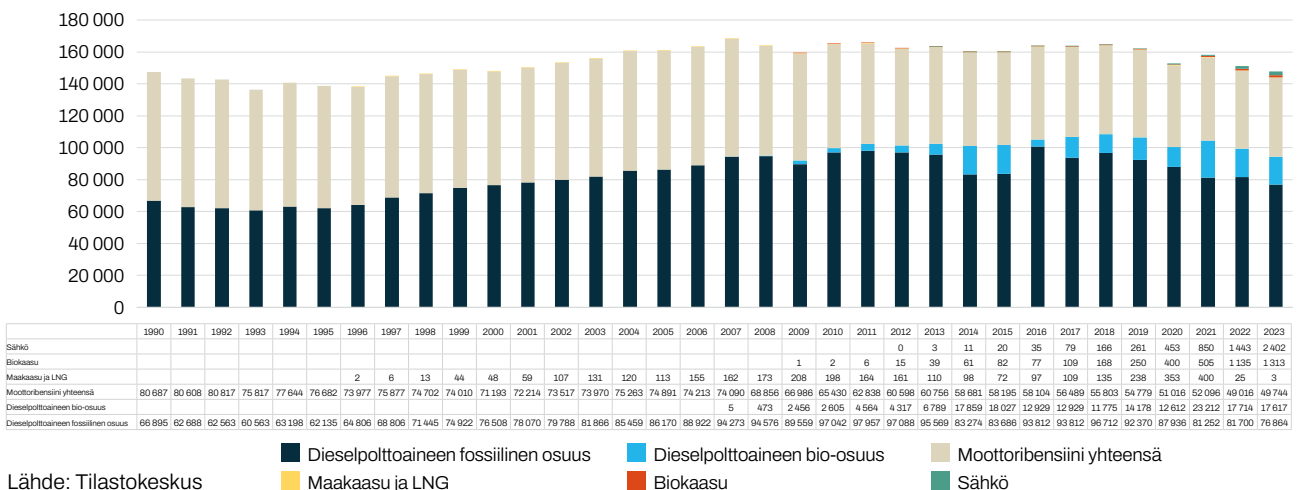
Tieliikenteen energiankulutuksen jakautuminen 2023



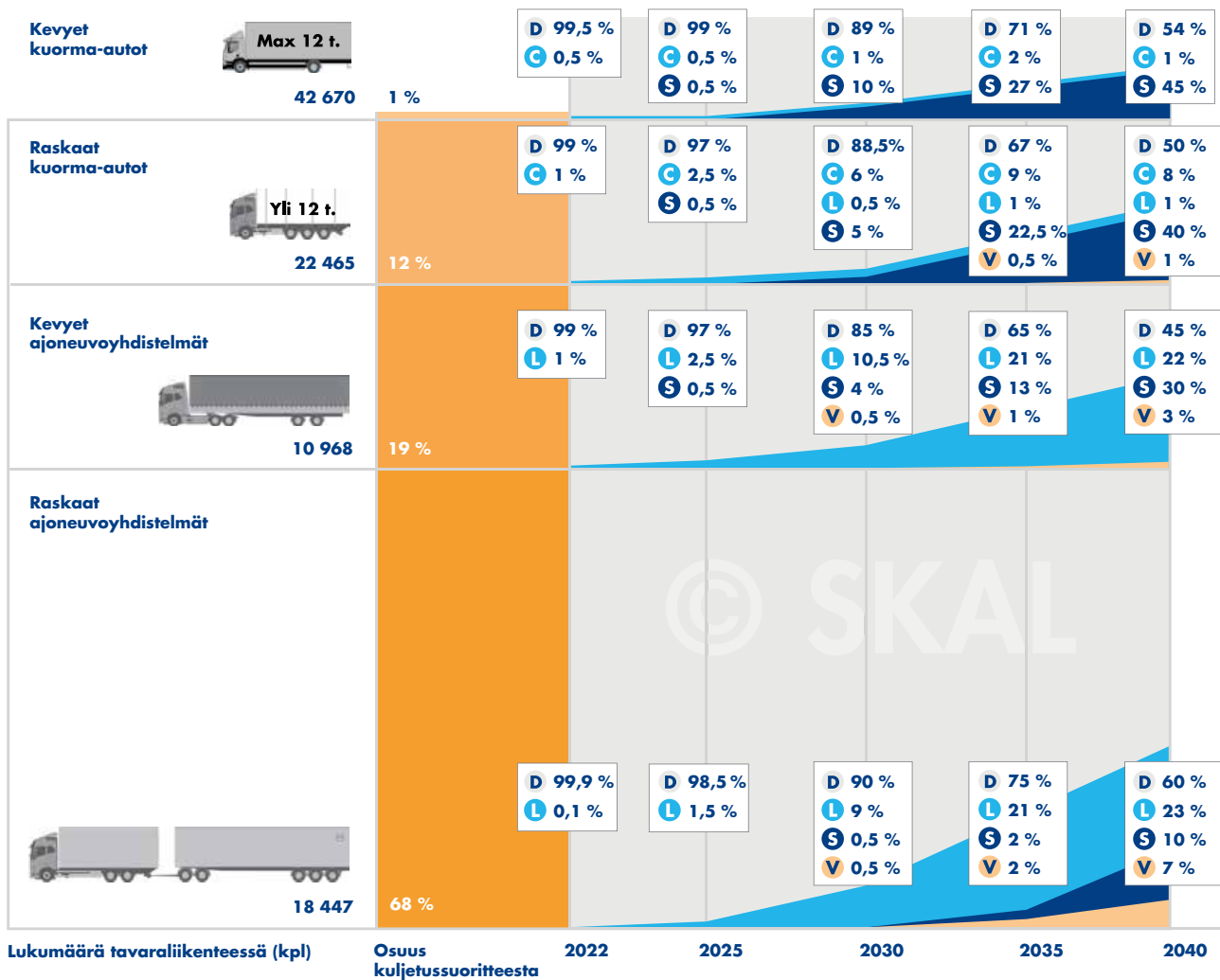
Moottoribensiini Diesel Fossilinen Diesel Bio-osuus
Biokaasu Sähkö Maakaasu ja LNG

Lähde: Tilastokeskus

Tieliikenteen energiankulutus 1990–2023



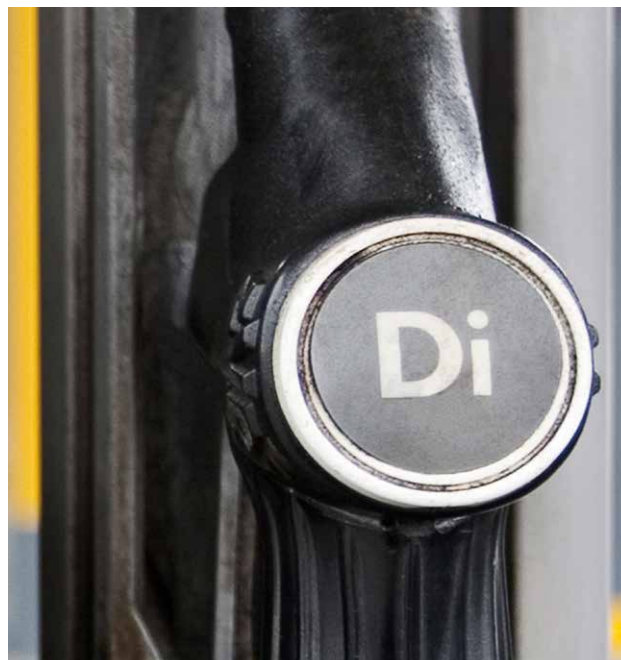
SKALin arvio eri käyttövoimien kehityksestä energiankulutuksella mitattuna



Lähde: SKAL

Dieselpolttoaineen bio-osuus oli 11,9 prosenttia. Sähkön osuus koko tieliikenteen energiankulutuksesta oli 1,6 prosenttia ja biokaasun 0,9 prosenttia.

Liikenteen verotusta uudistettaessa tulee ymmärtää eri energialähteiden ja käyttövoimien mittasuhteet. Vaikka liikenteen sähköistyminen saa paljon huomiota ja palstatilaa julkisessa keskustelussa, on sähkön osuus vielä tällä hetkellä alle kaksi prosenttia koko liikenteen energiankulutuksesta. SKALin arvion mukaan vielä vuonna 2030 noin 90 prosenttia maanteiden tavaraliikenteen energiankulutuksesta tulee olemaan dieselä. Mikäli dieselin polttoaineveroa korotetaan, nostaa veronkorotus välittömästi Suomen logistisia kustannuksia. Ammattiliikenteessä polttoaineveron korottaminen ei juurikaan vähennä liikenteen päästöjä, sillä maanteiden tavaraliikenteessä polttoaineiden kysynnän hintajousto on lyhyellä ja keskipitkällä ajalla hyvin pieni.



Raskaan kaluston käyttövoimamuutos on hidasta

Kaasun ja sähkön kaltaisilla vaihtoehtoisilla käyttövoimilla ajavien kuorma-autojen määrän lisääntyminen ajoneuvokannassa on hidasta. Suomessa liikennekäytössä on kaikkiaan noin 89 500 kuorma-autoa. Vuonna 2024 uusia kuorma-autoja ensirekisteröitiin noin 3 400 kappaletta, minkä lisäksi käytettynä tuotiin maahan noin 1 100 kuorma-autoa. Luvut osoittavat, että kuorma-autokanta uusiutuu Suomessa ylipäättään hyvin hitaasti uusiutumistahdin ollessa keskimäärin lähes 18 vuotta. Kuljetussuoritteesta kuitenkin valtaosa ajetaan suhteellisen uudella kalustolla.

Henkilöautoista poiketen vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus ei ole lähtenyt selkeään nousuun kuorma-autojen ensirekisteröinneissä vielä vuoden 2025 alun tilanteessa. Sähkökäyttöisten kuorma-autojen osuus ensirekisteröinneistä on viimeisen vuoden aikana (3/2025 tilanteessa) ollut keskimäärin kaksi prosenttia, suurimmillaan kahdeksan prosenttia. Kaasukäyttöisten kuorma-autojen osuus ensirekisteröinneistä on viimeisen vuoden aikana (3/2025 tilanteessa) ollut keskimäärin kuusi prosenttia, suurimmillaan 11 prosenttia. Vuoden 2025 alun tilanteessa kaasu on kuorma-autoliikenteessä sähköä suosituampi vaihtoehtoinen polttoaine. Dieselin osuus kuorma-autojen ensirekisteröinneistä viimeisen vuoden aikana (3/2025 tilanteessa) on ollut keskimäärin 89 prosenttia, pienimmillään 83 prosenttia.

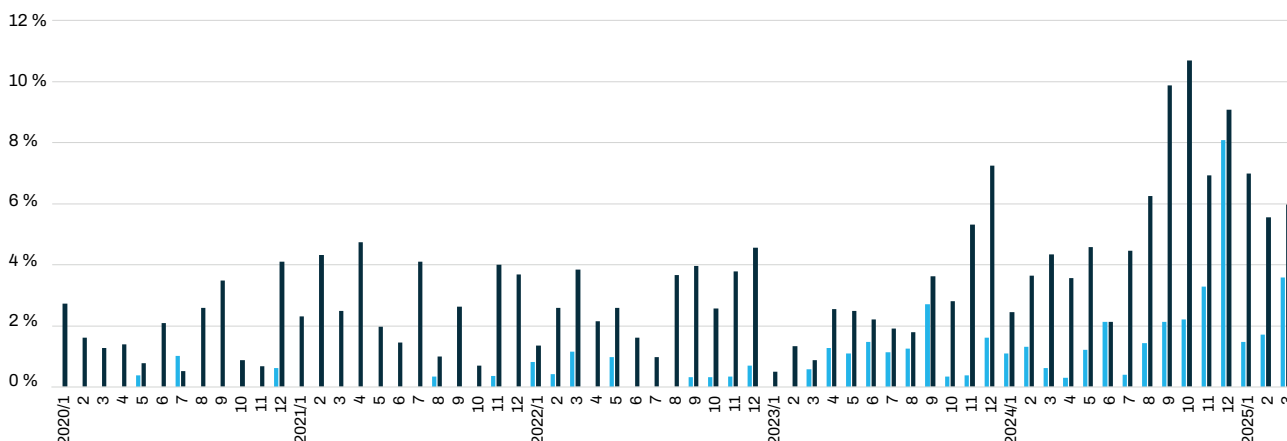
Käyttövoimat avainkysymys logistiikan tehokkuudessa

Mikä muuttaa eniten kuljetus- ja logistiikka-alaa seuraavien 10 vuoden sisällä? Kun kysyimme asiasta SKALin jäsenyryksiltä, lähes 700 kuljetusyrittäjän mielestä kaikista tärkein muutostekijä on kuljetuskaluston käyttövoima.

SKALin vuonna 2023 julkaisemassa Millä energialla kuljettammaraportissa arvioidaan, että dieselillä ajetaan vielä pitkään, mutta myös muiden energiamuotojen käyttö lisääntyy.



Vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus ensirekisteröinneistä



Lähde: Tilastokeskus

Kuljetusyritykselle kaluston käyttövoima on kriittinen valinta. Se on niille ja koko Suomelle merkittävä kilpailukytekijä. Käyttövoimakysymyksissä poliittisten päätösten ennakoitavuus on tärkeää. Ennakoitavuuden rinnalla on toisaalta oltava valmius muuttaa jo tehtyjä päätöksiä, jos päätösten taloudelliset vaikutukset osoittautuvat huomattavasti erilaisiksi kuin päätöksiä valmisteltaessa on oletettu. Suomen kilpailukykyistä ja kotimaisen kuljetusalan toimintaedellytyksistä on pidettävä huoli.

Tällä hetkellä sähkökäyttöiset kuorma-autot ovat selkeästi dieselkäyttöisiä kalliimpia. Myös kaasukäyttöinen kuorma-auto on hieman dieselverrokkia kalliimpi. Kuljetusyritysten mahdollisuus investoida laajamittaisesti sähkö- tai kaasukalustoon edellyttää, että kuljetustoiminnan yksikkökustannukset tai auton elinkaaren aikaiset kokonaiskustannukset (TCO) ovat vaihtoehtoisilla käyttövoimilla riittävän kilpailukykyiset. Tässä yhtälössä keskeistä on vaihtoehtoisen energian, kaasun tai sähkön hinta.

Sähköllä ja kaasulla on hyvät mahdollisuudet olla kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. Suomessa on esimerkiksi kotimaista biokaasutuotantoa. Jakeluvelvoitetta voi täyttää biokaasun avulla, kaasun käyttö puolestaan luo energiaomavaraisuutta. Meillä on myös tuulivoimaloita sekä ydinvoimaa, ja siten hyvät edellytykset sähköiselle raskaalle liikenteelle. Sähkö on Suomessa Euroopan päästöttömmimpiä ja edullisimpia.

Akkuteknologia ratkaisee – myös biokaasu ja vety ovat tulevaisuutta

Raskaan liikenteen sähköistyminen on henkilöautoliikennettä haastavampaa, koska kuljetuskalusto on suurta, matkat pitkiä ja ajoreitit vaihtelevia. Raskaalle liikenteelle soveltuvia puhtaita käyttövoimavaihtoehtoja on kuitenkin useita: sähkön rinnalla keskeisimpinä ovat muun muassa nyt käytössä olevat uusiutuva diesel ja biokaasu. Potentiaalisia tulevaisuuden vaihtoehtoja ovat synteettinen kaasu ja vety.

Raskas liikenne pystyy vastaamaan ilmastohaasteisiin, jos liikenteen sähköistymisen rinnalla panostetaan myös uusiutuviin polttoaineisiin.

Eryteisesti biokaasu on varteenotettava vaihtoehto tavaraliikenteen kestäväksi käyttövoimaksi raskaissa kuljetuksissa, joissa sähköistyminen ei nykyisen akkutekniikan tai latausinfrastruktuurin rajoitteiden vuoksi ole realistista. Suomessa on monesta muusta EU-maasta poiketen omaa biokaasun tuotantoa, jossa on myös kasvupotentiaalia. Suomen on tärkeää pyrkiä varmistamaan, että liikennebiokaasun ja muiden uusiutuvien polttoaineiden ominaisuudet huomioidaan muun muassa autovalmistajia koskevissa EU-säädöksissä nykyistä paremmin.

SKALin käyttövoimaennusteen mukaan diesel tulee olemaan pääasiallinen käyttövoima vielä pitkään. Käyttövoimaennuste antaa selkeän kuvan siitä, kuinka hitaasta muutoksesta on kyse.

Tavaraliikenteessä käyttövoimamurroksen vaikutukset ulottuvat hyvin laajalle. Murros koskettaa logistiikkaketjuja kokonaisvaltaisesti. Kuljetuskaluston sähköistyminen muuttaa koko kuljettamisen kulkurakennetta ja vaikuttaa kuljetusten suunnitteluun sekä aikatauluttamiseen.



Pitkämatkainen tavaraliikenne vaatii kattavan jakeluinfran

Tavaraliikenteen sähköistymisessä keskeinen kysymys on tehokas ja taloudellinen latausinfra. Tällä hetkellä julkinen latausinfra on tarjolla käytännössä laajamittaisesti vain henkilöautokalustolle.

SKAL teki vuoden 2023 alussa kyselyn kaikille kuljetusyrityksille, joilla oli kalustossaan vaihtoehtoisia käyttövoimia. Kyselyyn vastasi 182 yritystä, joilla oli yhteensä 445 tällaista ajoneuvoa. Puutteellinen tankkausinfra nähtiin laajasti pullonkaulana investoinneille. Neljännes vastanneista kertoi, että ajoneuvo joutuu säännöllisesti poikkeamaan merkittävästi reitiltään tankkausta varten.

Kattava valtakunnallinen jakeluinfra tulee rakentaa riittävän laajaksi keskeisille raskaan liikenteen käyttövoimille. Tavaraliikenteen taukopaikkojen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkkoa tulee kehittää rinta rinnan tavaraliikenteen ennestään käyttämillä reiteillä.

Pelkästään markkinaehtoisesti latausinfra tuskin saavuttaa tarvittavaa laajuutta. Yritysten omien varikkojen ohella lataus voi tapahtua kuljetusasiakkaiden terminaleissa sekä tien päällä pikalatauspisteissä. Julkinen latausinfra on välttämättömyys takaamaan laajamittaisempaa raskaan liikenteen sähköistymistä.

Vetoapua tulee latausverkostoa koskevia vaatimuksia säätelevästä EU:n AFIR-asetuksesta, joka edellyttää raskaan liikenteen latausinfraa määrätyille pääreiteille (TEN-T) peräti 60–100 kilometrin välein.

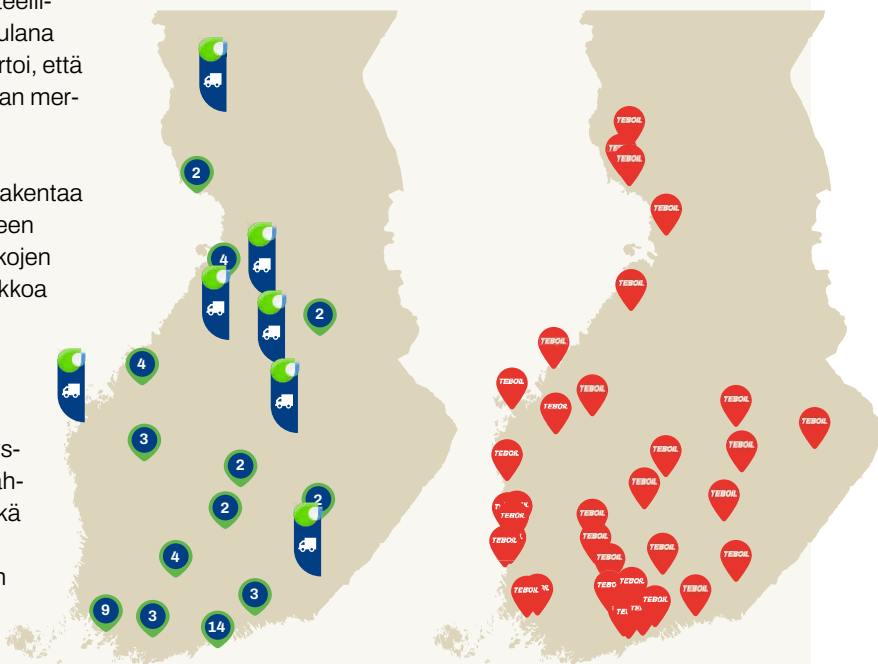
Raskaan liikenteen latausinfran suunnittelu tulee aloittaa maankäyttökysymyksistä. On luotava malli, jolla latausinfraa kehitetään ja toteutetaan tehokkaasti. Tähän tarvitaan julkisen ja yksityisen tahon tiivistä yhteistyötä. Alkuvaiheessa tarvetta on myös julkisen tahon tuelle johtuen siitä, ettei markkinaa juuri ole olemassa.

Vähäpäästöisistä käyttövoimista selvästi laajin jakeluverkosto on tällä hetkellä uusiutuvalla dieselillä, HVO:lla. Suomen noin kuudestasadasta raskaan kaluston dieseltankkauspisteestä reilulta 130:ltä on saatavilla uusiutuvaa dieseliä. Nesteytettyä biokaasua on saatavilla 24 tankkauspisteeltä ja raskaalle kalustolle soveltuva sähköisten ajoneuvojen suurteholatausverkosto on vasta yksittäisten latausasemien va-

rasa. Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran osalta on lisäksi huomioitava, että se on keskittynyt alueille, joissa on eniten raskasta liikennettä. Tämä koskee myös uusiutuvan dieselin tankkausasemia. Näin ollen on edelleen paljon alueita, joilla ainoa käytännössä toimiva käyttövoimavaihtoehto on perinteinen diesel.

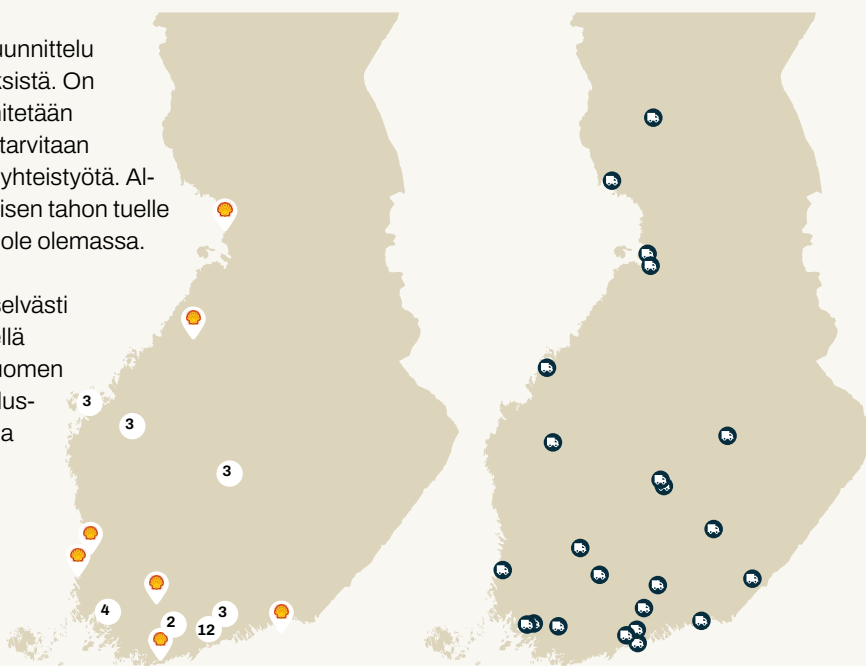
Raskaan kaluston HVO dieselin tankkausasemat kartalla

Lähde: Yritysten asemahakupalvelut (13.5.2025).



Nesteytetyn biokaasun tankkausasemat kartalla

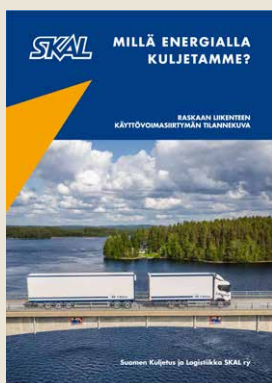
Lähde: Kaasuautoilijat ry internetsivut (13.5.2025).



Kuljetus- ja logistiikka-alan linjaukset päästöjen vähentämiseen

SKALin käyttövoimamarportissa käyttövoimasiirtymää käsitellään raskaan kaluston näkökulmasta. Linjaukset kiteytyvät seuraaviin 12 toimenpiteeseen, joilla luodaan edellytyksiä investoida kuljetuskalustoon ja jakeluinfraan:

1. Ammattidieseljärjestelmä on varsinkin siirtymävaiheessa välttämätön ja tärkeä keino suomalaisyritysten kilpailukyvyyn turvaamiseen sekä kuljetuskustannusten nousun hillitsemiseen.
2. Maltillinen ja kohtuuhintainen jakeluvelvoite. Uusiutuva diesel soveltuu nykyiseen dieselkäyttöiseen kuljetuskalustoon ja on nopeasti käyttöön otettava keino päästöjen vähentämiseen, mutta koska se kalliina vaihtoehtona rasittaa kustannuskilpailukykyä, on samaan aikaan huolehdittava kustannusvaikutuksista.
3. Nykyiset massat ja mitat on säilytettävä. Tämä on edellytys Suomen kansainväliselle kilpailukyvyille.
4. Biokaasun on oltava vaihtoehto kestäväksi käyttövoimaksi myös jatkossa. Tämä on varmistettava EU-tasoisessa päätöksenteossa.
5. Kotimaista biopohjaista energiantuotantoa on lisättävä. Tällä parannetaan myös huoltovarmuuttamme.
6. Nesteytetyn kaasun jakeluinfraa on parannettava. Nesteytetty biokaasu on puhdas kotimainen ja nopeasti käyttöön otettava energiavaihtoehto raskaaseen liikenteeseen, kunhan jakeluinfra on kunnossa.
7. Kattava ja tehokas sähköisen raskaan liikenteen latausinfra on toteutettava yhteistyössä julkisen sektorin ja elinkeinoelämän kanssa.
8. Laaja-alaiseen julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöhön on panostettava, sillä tavaraliikenteen käyttövoimamurroksen vaikutukset ulottuvat hyvin laajalle.
9. Hyväkuntoinen tiestö ja kunnossapito on nähtävä myös päästövähennyskeinona. Turvallinen, kunnossa oleva tiestö tarvitaan kuljettamisen perustaksi sähköistymisestä ja käyttövoimista riippumatta.
10. Sähköiseen ammattiliikenteeseen on sovellettava alempaa sähköveroluokkaa.
11. TEN-T-vaatimusten mukainen jakeluinfra- ja taukopaikkaverkosto on toteutettava. Keskeisillä reiteillä oleva luotettava jakeluinfra on edellytys uusiin käyttövoimiin siirtymiselle. Jakeluinfra- sekä taukopaikkaverkoston yhtäaikaaisella kehittämisellä on myös saavutettavissa monipuolisia synergiaetuja monille tahoille.
12. Suomen vetytaloutta on vahvistettava paitsi tukemaan raskaimman liikenteen käyttövoimasiirtymää, myös laajemmin tasapainottamaan maan sähköjärjestelmää.

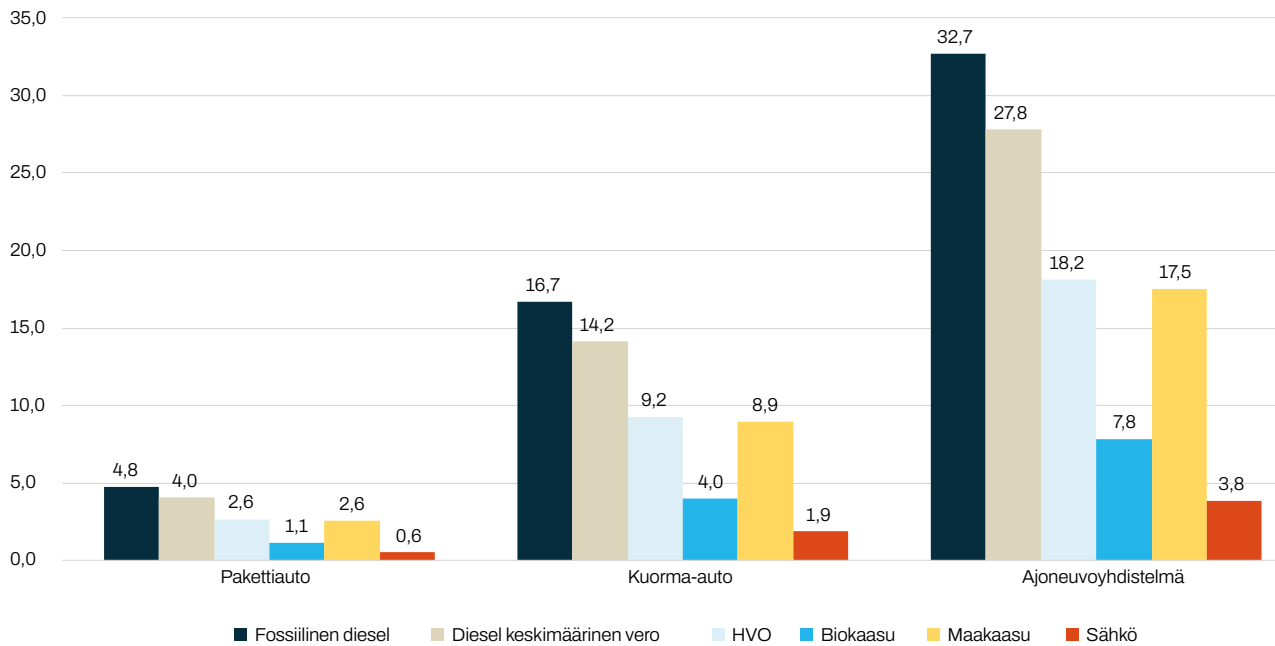


Millä energialla kuljetamme – raportti käyttövoimasiirtymästä

SKALin raportti valottaa, millaisia käyttövoimavaihtoehtoja fossiiliselle dieselille tällä hetkellä on. Ohjelma on luettavissa SKALin verkkosivuilla.



Tavaraliikenteen käyttövoimien verotus muutettuna muotoon €/100 km



Lähde: SKAL

Vaihtoehtoisten käyttövoimien verotus

Tavaraliikenteen ajoneuvojen käyttöön perustuva verotus riippuu suuresti käytössä olevasta käyttövoimasta. Oheisessa kaaviossa on kolmessa eri ajoneuvotyyppissä – pakettiautossa, kuorma-autossa ja ajoneuvoyhdistelmässä – käytettävän energian verotus laskettuna €/km -muotoon keskimääräisiin polttoaineen ja energian kulutuksiin perustuen.

Keskimääräisen jakeluvoitteen dieselillä liikkuva ajoneuvoyhdistelmä maksaa veroa 100 kilometrin matkaan tarvittavasta energiasta noin 28 euroa. Uusiutuvalla dieselillä vastaava luku on noin 18 euroa, mikä on suunnilleen sama kuin fossiilisella maakaasulla. Biokaasun vero 100

kilometriä kohden on noin kahdeksan euroa, sähkön noin neljä euroa.

Kaavio osoittaa, että eri käyttövoimien verotus suhteessa toisiinsa ei tällä hetkellä ole täysin johdonmukaista. Uusiutuvan dieselin HVO:n verotaso on EU:n energiaverodirektiivin vuoksi tarkoituksenmukaista suurempi, mikä luo hidasteen 100 prosentin uusiutuvan dieselin käyttämiselle. HVO:n korkea verotaso myös vahvistaa jakeluvoitteen hintaa korottavaa vaikutusta.

Energiasisältöverot

Erityisesti sähkön verotus on Suomessa varsin maltillista verrattuna nestemäisten ja kaasumaisten liikennepolttoai-

Energiasisältöverot ilman arvonlisäveroa

	Energiasisältövero (snt/l)	Energiasisältö	Energiasisältövero (snt/kWh)
Moottoribensiini	53,79 snt/l	8,9 kWh/l	6,1 snt/kWh
Dieselöljy	34,57snt/l	10,0 kWh/l	3,5 snt/kWh
Dieselöljy, parafiininen	32,65 snt/l	9,4 kWh/l	3,5 snt/kWh
Biokaasu	-	-	1,033 snt/kWh
Sähkö	-	-	2,25 snt/kWh

Lähde (energiasisältö): https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/valitse_auto_viisaasti/energialahteet

neiden energiasisällön verottamiseen. Kun polttoaineiden energiasisältövero muunnetaan muotoon €/kWh, voidaan eri polttoaineiden ja käyttövoimien energiaverotasojä ver-
tailla.

Usein väitetään dieselin polttoaine-
veron sisältävän verotu-
kea. Tällöin verrataan virheellisesti toisiinsa moottoriben-
siinin ja dieselin verotasojä laskien dieselin alempi ener-
giasisältövero vero- tai yritystueksi. Laskentatapa ei kestä
kriittistä tarkastelua: moottoribensiini on käytännössä yksin-
omaan kuluttajien käyttämä polttoaine, eikä yritystoimin-
nassa tai ammattiliikenteessä juurikaan kuluteta bensiiniä.
Niinpä yritystoiminnassa käytettävän dieselin verokantaa ei
yritystukiarvioinnissa tule verrata kuluttajakäytössä olevaan
bensiiniin.

**Dieselin bensiiniä alhaisempi energiasisältövero ei ole
yritys- tai verotuki. Dieselin ja bensiinin verotasojä ei
tule yhdistää.**

Biokaasun energiasisällön verotus on Suomessa kevyttä
verrattuna muihin liikenteen käyttövoimiin. Tämä on perus-
teltua, ja alhaisella verotasolla mahdollistetaan kotimaisen,
huoltovarmuutta parantavan energia-arvoketjun kehitymis-
tä. Kotimaisella biokaasun energiantuotannolla on myös
työllistävä vaikutus, mitä ei tule vähätellä.

Sähkön energiasisällön verotus Suomessa on varsin
maltillista verrattuna nestemäisiin polttoaineisiin. Liiken-
teen verotuksen uudistamiseen liittyvissä keskusteluissa
lukittaudutaan usein pohtimaan verotuksen uudistamista
maantiiliikennesektorin sisäisenä nollasummapelinä. Aja-
tellaan, että jos liikenteen verokertymä liikenteen päästöjen
vähentyessä pienenee, olisi korvaavat verotuotot löydettävä
edelleen liikennesektorin sisältä. SKAL haastaa voimak-
kaasti tämän kytköksen mielekkyyden. Veroja tulee kerätä
yhteiskunnassa sieltä, missä verotuksen haittavaikutukset
ovat vähäisimmät. Liikenteen ja liikkumisen verottamiselle
ei ole erityisiä perusteita, kun päästöt poistuvat, eikä ruuh-
kamaksuja oikeuttavia tungoksiakaan Suomessa juuri ole.

Liikenteen hupenevien verotuottojen korvaajia mietittäessä
yksi vaihtoehto on tarkastella liikenteen käyttövoimia osana
laajemmin Suomessa kulutettavan energian verotusta.
Teollisuuden ulkopuolella 2,25 snt / kWh verokannalla
sähköä kulutetaan Suomessa noin 43 TWh. **Mikäli sähkön
energiasisältöveroa nostettaisiin yhdellä sentillä, kas-
vattaisi tämä valtion verotuottoja 430 miljoonaa euroa
vuodessa.** Mittakaavaltaan satojen miljoonien eurojen
valmisteverotuottoja on siis mahdollista löytää ilman, että
verotetaan ihmisten ja tavaroiden liikkumista.

Liikennepolttoaineiden päästöjen verotus

Energiasisältöveron lisäksi dieselistä ja bensiinistä muodos-
tuvaa hiilidioksidipäästöjä verotetaan 62 €/CO₂-tonni. Tämän
hiilidioksidiveron päälle tulee vuonna 2027 liikennepoltto-
aineiden päästökauppa, joka on arviolta 50 €/CO₂-tonni.
Vuonna 2027 polttonesteissä on sähköä kalliimman ener-
giasisältöveron lisäksi siis yli 100 €/CO₂-tonni hiilidioksidive-
roa sekä päästökaupasta aiheutuvia kustannuksia.

Vertailun vuoksi teollisuuden päästökaupan CO₂-tonnin
hinta aikavälillä 1/2024–7/2024 oli noin 63 €/CO₂-tonni.

Liikennepolttoaineiden energiasisällön ja hiilidioksidipääs-
töjen verotus Suomessa on korkealla tasolla. **Liikenteen
verotuksen uudistamisen yhteydessä fossiilisten polt-
toaineiden verotusta ei tule enää kiristää. Yhdistettynä
päästökaupan voimaantumoon ja jakeluvelvoitteen
kiristymiseen seurauksena olisi polttoaineiden hallit-
seman hinnannousu.**

Uusiutuvien polttoaineiden käyttömahdollisuudet on
varmistettava. Suomen tulee pyrkiä vaikuttamaan EU:n
energiaverodirektiivin uudistamiseen siten, että uusiutuva
dieselä (HVO) voitaisiin komission ehdottamalla tavalla
verottaa direktiivin nykyistä minimiverotasoa alemmin.
Jos direktiivi tältä osin muuttuu, tulee Suomen hyödyntää
HVO:n verotason alentamismahdollisuus.

Energiaverodirektiivin uudistamisen loppuunsaattamisesta
ei ole olemassa varmuutta. **Tämän vuoksi SKAL esittää,
että Suomi hakee komissiolta poikkeuslupan soveltaa
uusituvan dieselin (HVO:n) ammattidieseliin 33 sent-
tiä alemmaa verokantaa.** On tärkeää, että ammattidie-
seljärjestelmä voidaan ulottaa koskemaan ”perusdieselin”
lisäksi myös puhtaampaa HVO:ta. Päästöjen vähentämisen
näkökulmasta olisi epäjohtonmukaista, jos ammattidiesel-
käytäntöä ei voisi soveltaa uusiutuvaan ja ympäristöomina-
isuuksiltaan kaikista parhaimpaan dieseliin.

**SKAL on tiedustellut EU-komission
kantaa seuraavasti: “uusituvan
dieselin verokanta on Suomessa
direktiivin minimitasolla, 33 senttiä
litralta. Jos kuljetusyritys tankkaa
100 % HVO:ta, onko kyseiseen
dieseliin mahdollista soveltaa
ammattidieselin palautusta, vaikka
palautuksenjälkeinen verotaso
alittaisi direktiivin minimitason?”**

Komission näkemys epävirallisissa keskusteluissa on ollut
se, että erikseen tankattavaan HVO:hon tulee ammatti-
dieselin osalta soveltaa 33 sentin minimiverokantaa. On
tärkeää, että Suomi käy asiassa virallista keskustelua ko-
mission kanssa pyrkien löytämään sellaisen ratkaisun ja las-
kentatavan, jossa ammattidieselä voitaisiin soveltaa myös
verokannaltaan 33 sentin (2025) uusiutuvaan dieseliin.

Liikenteen verolajit ja maanteiden tavaraliikenne

Liikenteen erillisverot perustuvat pääosin liikenteen päästöjen verottamiseen. Polttomootoreissa käytettävissä nestemäisissä ja kaasumaisissa polttoaineissa verotetaan päästöjen lisäksi myös niiden energiasisältöä.

Liikenteestä perittäviä erillisveroja ovat **autovero**, **ajoneuvovero**, **polttoaineverot** sekä **vakuutusmaksuverot** liikenne- ja autovakuutuksista.

Viimeisen kymmenen vuoden aikana näiden erillisverojen kokonaiskertymä oli suurimmillaan vuonna 2018: noin 5,24 miljardia euroa. Vuonna 2023 liikenteen erillisverokertymä oli 4,58 miljardia euroa. Viiden vuoden aikana verokertymä on pienentynyt yli 600 miljoonalla eurolla, mikä selittyy lähes kokonaan autoverotuoton pienenemisellä noin miljardista eurosta alle 400 miljoonaan euroon. Polttoaineverotuotot eivät sen sijaan ole vähentyneet, vaan ovat nyt kaikkien aikojen huipussaan ollen noin 2,7 miljardia euroa.

Autovero

Autovero maksetaan ennen ajoneuvon rekisteröintiä tai käyttöönottoa joko uudesta tai käytettynä maahantuodusta autosta. Autovero koskee henkilöautoja, moottoripyöriä, tiettyjä kevyitä linja-autoja sekä pakettiautoja. Kuorma-autoista tai perävaunuista ei peritä autoveroa. Kokonaan sähkö- tai vetykäyttöisten uusien henkilö- ja pakettiautojen autoveroprosentti on 0.

Autoveron tuotosta on vain viiden vuoden aikana sulanut pois satoja miljoonia euroja. Koska sekä uusien että käytettyinä maahantuotujen henkilöautojen käyttövoima on yhä useammin täyssähkö, pienenee tuotto lähivuosina entisestään. Autoveron palauttaminen sähkökäyttöisille henkilö- ja pakettiautoille ei käytännössä ole mahdollista. Mahdollisen autoveron palauttamisen jälkeenkin autoverottomuus koskisi edelleen käytettynä maahantuotavia sähkökäyttöisiä autoja, mikä aiheuttaisi häiriötä uusien autojen kauppaan.

Valtion tulot tieliikenteestä

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Autovero	687	941	1 068	1 007	933	918	884	964	977	1 001	892	722	524	488	378
Ajoneuvovero	654	691	759	758	866	878	930	1 083	1 169	1 193	1 150	1 168	1 134	1 108	1 087
Tieliikenteen polttoaineista kerätty vero	2 364	2 415	2 372	2 571	2 568	2 544	2 538	2 657	2 682	2 677	2 635	2 625	2 507	2 717	2 697
Polttoaineiden alv	1 009	1 185	1 352	1 455	1 479	1 437	1 283	1 167	1 324	1 415	1 394	1 202	1 485	1 896	1 700
Alv uusista ajoneuvoista	591	681	787	690	642	662	682	783	831	846	838	764	770	780	962
Alv ajoneuvojen osista sekä huolto- ja korjaustöistä	584	658	695	713	763	766	773	785	789	785	794	723	747	769	807
Vero liikenne- ja autovakuutusmaksuista	269	285	300	318	343	378	387	384	373	367	380	392	407	414	421
Yhteensä	6 158	6 856	7 333	7 512	7 594	7 480	7 480	7 824	8 145	8 284	8 083	7 597	7 575	8 172	8 053
Yhteensä ilman alv	3 974	4 332	4 499	4 654	4 710	4 718	4 739	5 087	5 201	5 238	5 057	4 907	4 572	4 727	4 583

Lähde: Autoalan Tiedotuskeskus

Autovero ja liikenteen verotuksen uudistaminen: uusien henkilö- ja pakettiautojen sähköistyminen pienentää autoverotuoton lähivuosi-na hyvin pieneksi. Autoveron palaut-taminen sähköautoille olisi ongel-mallista käytettynä maahantuotujen autojen verokohtelun vuoksi. Sekä päästöjen että liikenneturvallisuuden kannalta autokannan uudistuminen on tavoiteltava asia, minkä vuoksi autovero on liikenteen verolajina ongelmallinen.

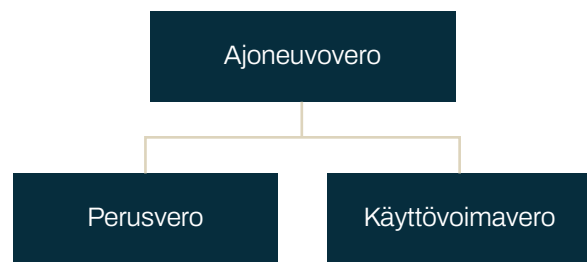
Ajoneuvovero

Suomessa rekisteröidystä, luokkiin M ja N kuuluvista ajoneuvoista (henkilö- ja tavarankuljetusautot) maksetaan ajoneuvoveroa. **Ajoneuvovero jakautuu perusveroon ja käyttövoimaveroon.** Ajoneuvovero lasketaan aikaan perustuen päiväkohtaisena verona niiltä päiviltä, kun auto on liikennekäytössä.

Käyttövoimavero koskee ajoneuvoja, joita käytetään muulla voimalla tai polttoaineella kuin moottoribensiinillä. Käyttövoimaver lasketaan ajoneuvon kokonaismassa sekä perävaunun vetokyvyn perusteella.

Perusvero koskee henkilö- ja pakettiautoja sekä erikoisau-toja, joiden suurin kokonaismassa on enintään 3500 kg. Perusvero määräytyy vanhemmilla autoilla niiden kokonais-massan perusteella, uusilla autoilla niiden ominaispäästöjen perusteella.

Ajoneuvovero ja liikenteen verotuk-sen uudistaminen: Ajoneuvovero on toimiva liikenteen fiskaalinen vero. Sen veropohja on hyvin laaja ja kattaa kaikki henkilö, paketti- ja kuorma-autot. Liikenteen energia-murros ei laajasti murena vero-pohjaa. Autokohtainen, keskimäärin sadan euron suuruinen ajoneuvo-vero tuottaa valtiolle verotuottoja noin 300–320 miljoonaa euroa.



Ajoneuvoveroa kerättiin vuonna 2023 Suomessa yhteensä 1 087 miljoonaa euroa. Ajoneuvoveron tuotto on ollut suhteellisen vakaa vaihdellen viimeisen kymmenen vuoden aikana 878–1 193 miljoonan euron välillä.

Vakuutusmaksuvero

Suomessa kannettava vakuutusmaksuvero kohdistuu kaikkiin ajoneuvoista perittäviin vakuutusmaksuihin. Vakuutusmaksuvero on mielletty arvonlisäverotusta täydentäväksi erityiseksi kulutusveroksi, joka ei kuitenkaan ole yrityksille arvonlisäverotuksessa vähennyskelpoinen. Vakuutusmaksuveron verokanta on seurannut arvonlisäve-ron yleistä verokantaa ja on kevään 2025 tilanteessa 25,5 prosenttia.

SKALin arvion mukaan maanteiden tavaraliikennettä harjoittavat yritykset maksavat autokalustoon liittyvistä vakuutuksista vakuutusmaksuveroa noin 50–70 miljoonaa euroa vuodessa.

Vakuutusmaksuvero ja liikenteen verotuksen uudistaminen: yritys-toiminnassa käytettävien ajoneuvo-jen vakuutusmaksuvero on puhdas lisäkulu, sillä se ei ole yrityksille arvonlisäveron tavoin suoraan vähennyskelpoinen vero. Liikenteen verouudistuksessa tulee selvittää vakuutusmaksuveron yhdistämistä tavalliseen arvonlisäverotukseen tavalla, joka antaisi veron vähennys-oikeuden kuljetuspalveluita tarjoavil-le yrityksille.

Polttonesteiden verotus

Nestemäisten polttoaineiden kysyntä on pienentynyt selvästi 2010- ja 2020-luvuilla. Niiden verotuotot eivät kuitenkaan ole vastaavasti vähentyneet. Tämä tarkoittaa, että polttoaineverotusta on viimeisen yli kymmenen vuoden aikana toistuvasti kiristetty. Oheisesta kaaviosta voidaan nähdä, miten nestemäisten polttoaineiden myynti ja poltto-

aineverotulot ovat kehittyneet vuodesta 2010 vuoteen 2023:

- Dieselin myynti on laskenut kaksi prosenttia, dieselistä kerätyt polttoaineverotuotot ovat kasvaneet 43 prosenttia.
- Moottoribensiinin myynti on vähentynyt 23 prosenttia, moottoribensiinistä kerätyt polttoaineverotuotot ovat vähentyneet 11 prosenttia.
- Moottoribensiinistä ja dieselistä yhteensä kerätyt verotuotot ovat kasvaneet 12 prosenttia vuodesta 2010 vuoteen 2023, vaikka näiden yhteenlaskettu litramääräinen myynti samaan aikaan on vähentynyt noin 11 prosenttia.

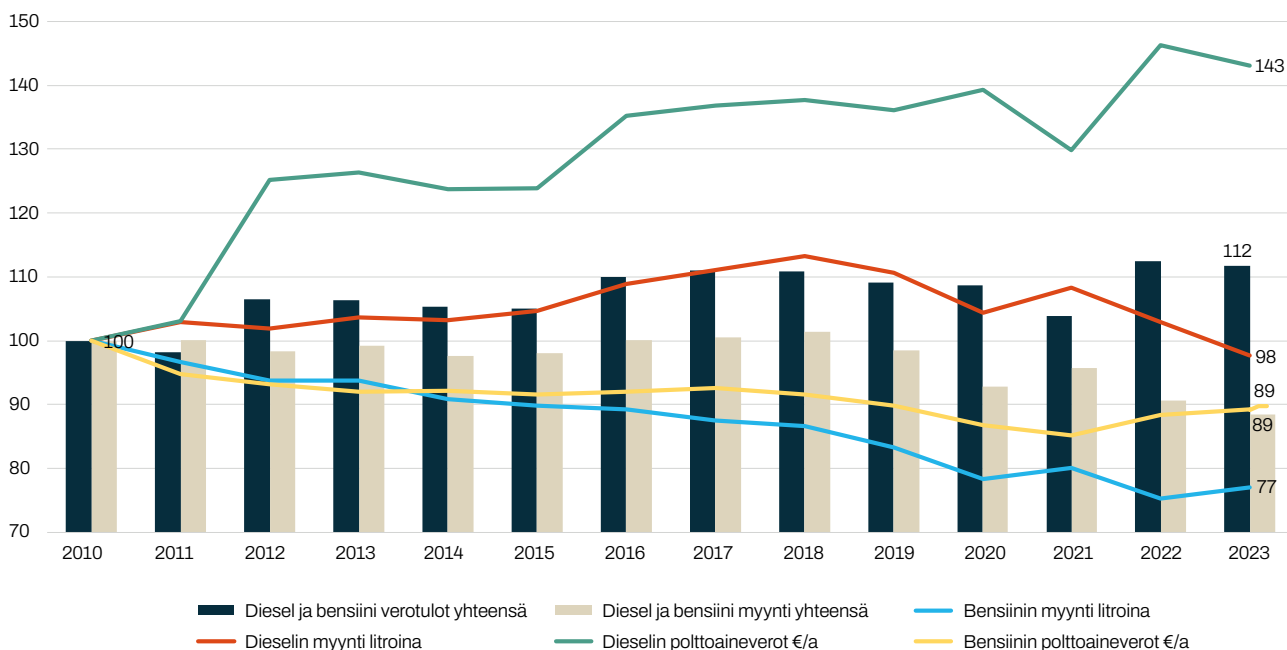
Luvuista voidaan päätellä, että vuodesta 2010 alkaen erityisesti dieselin verotusta on kiristetty huomattavasti - oletettavasti pääosin fiskaalisista syistä. Myös jakeluvelvoitteissa tapahtuneet muutokset ovat vaikuttaneet erityisesti dieselpolttoaineen verotuottoihin. Kun jakeluvelvoitetta vuonna 2022 alennettiin, käänsi se dieselin polttoaineverotuotot selvään kasvuun.

Polttoaineiden verotus ja liikenteen verotuksen uudistaminen: liikenteen verotuottojen pienenemiseen ei tule reagoida nestemäisten polttoaineiden verokantoja nostamalla. Kuljetamisen ja liikkumisen kustannuksia ei tule kasvattaa olemassa olevan polttoainemoottorikaluston osalta.

+43 %
dieselin
polttoaineverot
2010–2023

-2 %
dieselpolttoaineen
kulutus
2010–2023

Polttoaineiden myynnin ja polttoaineverotulojen kehitys indeksoituna 2010=100



Lähde: Tilastokeskus, VM, SKAL.

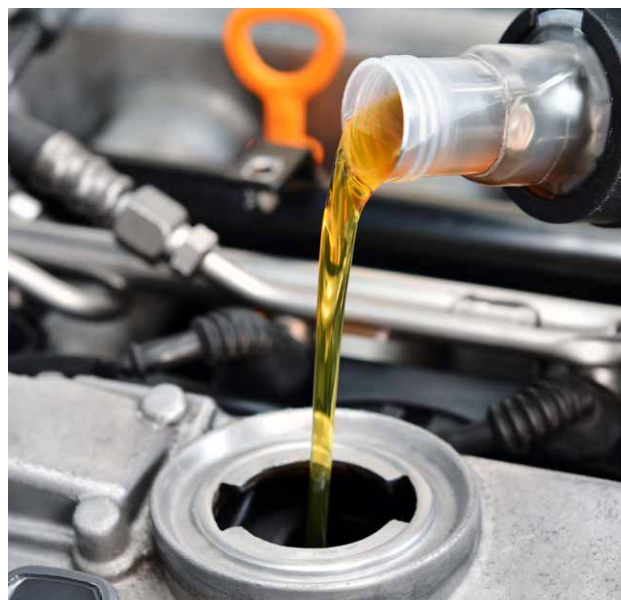
Dieselin ja bensiinin verotasoja ei tule yhdistää

Suomessa käydään aika ajoin keskustelua dieselin ja bensiinin polttoaineverotusjärjestelmän yhdistämisestä. Monesti keskustelu liittyy vero- ja yritystukiin, jolloin dieselin bensiiniä alempi verotaso virheellisesti katsotaan verotueksi (ks. raportin sivu 18).

Myös Euroopan komissio on pyrkinyt energiaverodirektiivin uudistusehdotuksella pakottamaan jäsenmaat verottamaan dieselä ja bensiiniä samoilla verotasoilla. Komissio ehdotti tätä vuonna 2021, kun se edellisen kerran teki direktiivin uudistamisehdotuksen.

Energiaverodirektiivin uudistaminen on edelleen EU-lainsäädäntöelinten käsittelyssä. Lainsäädäntöprosessin tilannetta kuvattiin syksyllä 2024 eduskunnalle toimitetussa jatkokirjelmässä (U 56/2021). Kirjelmän mukaan ”Puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa on ehdotettu horisontaalirankingin poistamista eli saman veroluokan tuotteita ei tarvitsisi verottaa kansallisesti energiasisällön mukaan yhdenmukaisesti. Siten esimerkiksi fossiilista dieselöljyä voitaisiin verottaa lievemmin kuin fossiilista bensiiniä, kunhan direktiiviehdotuksen mukaista fossiilisten liikennepolttoaineiden vähimmäistasoa noudatetaan.”

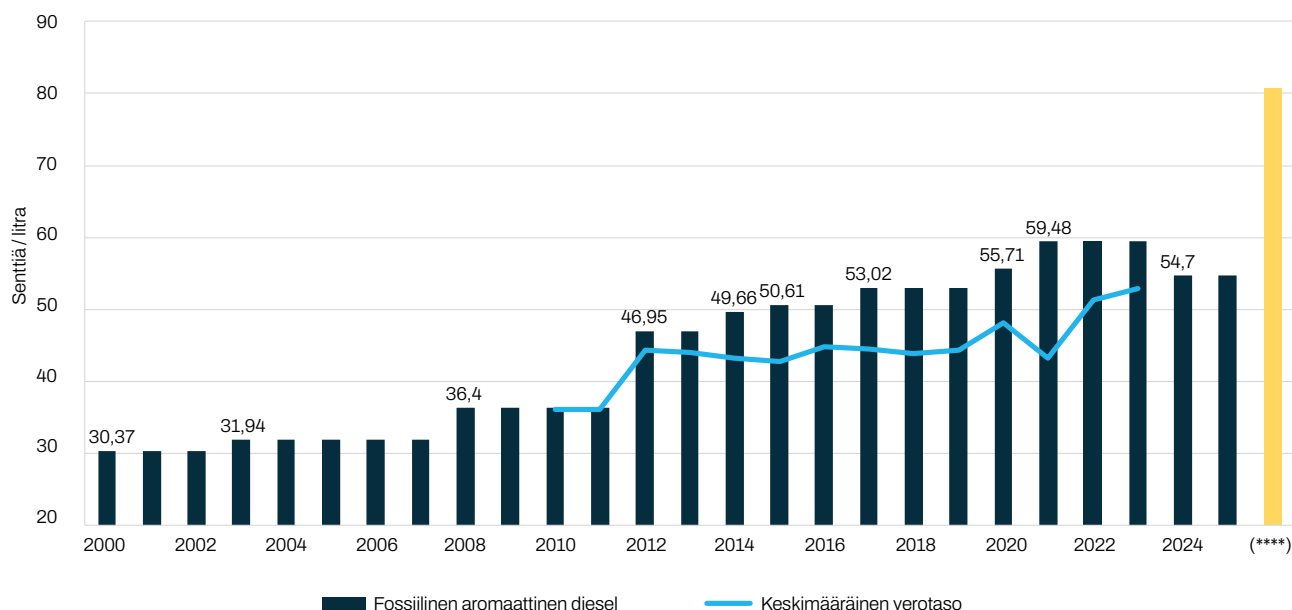
Läpi mennäkseen komission ehdotuksen dieselin ja bensiinin verotusjärjestelmän yhdistämisestä tulisi saada kaikkien jäsenmaiden hyväksyntä, mitä se ei ole saavuttamassa. Muun muassa SKALin vaikuttamisen ansiosta myös Suomi otti joulukuussa 2021 kielteisen kannan verotusjärjestelmän yhdistämiseen. Tuolloin eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto, joka muodostui osaksi Suuren valiokunnan kantaa energiaverodirektiivin uu-



distamiseen, oli seuraava: lähtökohtaisesti bensiinin ja dieselöljyn verokohtelua ei tule ehdotuksessa yhtenäistää ja että ammattidieselin ja mahdollisen dieselin ja bensiinin verokohtelun yhtenäistämisen osalta tulee varmistaa, että ehdotuksilla ei vaaranneta Suomen kilpailukykyä eikä lisätä tarpeettomasti logistiikan kustannuksia ja että varmistetaan ehdotusten myönteiset ympäristövaikutukset.

Jos bensiinin ja dieselin verokannat Suomessa yhdistettäisiin bensiinin tasolle, nousisi dieselin vero peräti 25,95 senttiä per litra. Tämän nostaisi maanteiden tavaraliikenteen kustannuksia 311 miljoonalla eurolla vuodessa. Muutos olisi hyvin haitallinen. Se nostaisi huomattavasti Suomen logistiikkakustannuksia heikentäen merkittävästi maamme kustannuskilpailukykyä.

Dieselin polttoaineveron kehitys 2000–2024



Keltaisella kuvattu tilanne, mikäli dieselin verotaso yhdistettäisiin samaksi kuin moottoribensiinillä (****)

Liikennemuoto- ja kilpailuneutraalisuutta kuntoon

Liikenteen verotuksessa tulee pyrkiä liikennemuoto- ja kilpailuneutraalisuuteen. Tällä hetkellä raideliikenteessä tavaraa kuljettavat dieselkäyttöiset veturit voivat käyttää polttoaineena dieselä huomattavasti vähemmän verotettua polttoöljyä. Tämä vähentää valtion verotuloja ja luo perusteetonta kilpailuetua raideliikenteelle maanteiden tavaraliikenteeseen verrattuna. Raideliikenne kuluttaa polttoöljyä noin 18 miljoonaa litraa vuodessa. Mikäli junissa tulisi käyttää kuorma- ja linja-autojen tapaan dieselöljyä, olisi tällä valtion verotuloja 3,6 miljoonalla eurolla vuosittain lisäävä vaikutus. Valtiontaloudellisesti merkitys on pieni, mutta kysymys on periaatteesta.

Samoin maa- ja metsätalouden ulkopuolella käytettävät traktorit voivat tavaraliikenteessä käyttää viiden euron päivämaksulla polttoöljyä dieselin asemesta. Päivämaksun taso on hyvin alhainen verrattuna siihen hyötyyn, jota alemmin verotetun polttoöljyn käytöstä saa. Tämän verohyödyn arvo on SKALin arvion mukaan noin 2–5 miljoonaa euroa vuodessa.

Junissa käytettävän nestemäisen polttoaineen verotason tulee olla yhteneväinen kuorma-autojen kanssa. Samoin maanteiden tavaraliikenteessä verotuksen tulee olla mahdollisimman yhtenäistä riippumatta siitä, kuljetetaanko tavara traktorilla vai kuorma-autolla.

Lähtökohtana pitää lisäksi olla, että tulevaisuudessa myös ulkomainen raskas liikenne maksaa Suomen tieverkon käytöstä.

Energiaverodirektiivin (2003/96/ey) mukaan polttoöljyä, eli lievemmin verotettua kaasu-öljyä, saa käyttää seuraaviin teollisuus- ja ammattitarkoituksiin:

- a) maatalouteen, puutarhaviilijelyyn, kalanviljelyyn ja metsänhoitoon;
- b) kiinteästi asennettuihin moottoreihin;
- c) rakennusteollisuudessa, maa- ja vesirakentamisessa sekä julkisissa rakennusurakoissa käytettäviin koneisiin ja laitteisiin;
- d) ajoneuvoihin, jotka on tarkoitettu käytettäväksi muussa kuin tieliikenteessä tai joiden käyttö pääasiassa tieliikenteessä ei ole sallittua

Traktoreita on Suomessa mahdollista käyttää tieliikenteen kuljetustehtävissä polttoöljyllä maksamalla etukäteen viiden euron päivämaksu. Suomessa polttoöljyn ja dieselöljyn verokantojen ero on 27,12 senttiä litralta. Viiden euron päivämaksu vastaa 18 litran päiväkohtaisesta polttoöljyn kulutuksesta saatavaa verohyötyä. Esimerkiksi maansiirtourakoinnissa päiväkohtaiset kulutukset ovat moninkertaiset.

120 litran päiväkulutuksella laskettuna polttoöljyn käytöstä saavutettava verohyöty on noin 33 euroa päivässä. Viiden euron päivämaksu on alimitoitettu suhteessa polttoöljyn käyttöoikeudesta saatavaan hyötyyn.

Traktoreiden päivämaksuja on vuosittain ostettu seuraavia määriä (Lähde: Traficom):

- 2020: 159 000 päivää
- 2019: 160 000 päivää
- 2018: 176 000 päivää
- 2017: 176 000 päivää
- 2016: 178 000 päivää
- 2015: 184 000 päivää

Yhdessä päivässä esimerkinomaisella 120 litran päiväkulutuksella saavutettava verohyöty on noin 33 euroa. Näin laskettuna vuotuinen kumulatiivinen verohyöty alimitoitettusta päivämaksusta on 160 000 maksupäivän mukaan laskettuna noin 4,5 miljoonaa euroa. Mikäli traktorin keskimääräisenä päiväkulutukseksi oletetaan 60 litraa, on verohyöty alimitoitettusta päivämaksusta noin 2,2 miljoonaa euroa vuodessa.

SKALin näkemys on, että lievemmin verotetun polttoöljyn käyttö traktoreissa maanteiden tavaraliikenteessä väärin kilpailua, on energiaverodirektiivin vastaista ja rikkoo EU:ssa säädettyjä minimiverotasoja. SKAL esittää, että polttoöljyn käyttöön oikeuttavan päivämaksun määrä nostetaan 30 euroon päivässä.

Polttoainejakelun päästökauppa haastaa

Fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppaa koskevan lain voimaantulon myötä 1.1.2025 pantiin täytäntöön EU:n muutettu päästökauppadirektiivi muun muassa tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen osalta. Tammikuussa 2027 päästökauppa laajenee tieliikenteeseen. Myös työko-
neiden päästöt kuuluvat ETS2:n piiriin.

Polttoainejakelun päästökauppa (ETS2) nostaa fossiilisten polttoaineiden kuluttajahintoja. Vaikutuksen tarkka suuruus on vielä auki, mutta komission arvioissaan käyttämällä 50 euron päästöoikeuden hinnalla hintavaikutus olisi polttoai-
neesta riippuen 11–16 senttiä/litra. Arvio on, että päästö-
kaupasta aiheutuu liikenteelle yli miljardin euron vuotuiset
lisäkustannukset.

ETS2-jakso kattaa vuodet 2027–2032. Mikäli energian hinta on korkealla, alkaa jakso vasta vuonna 2028. Korkea hinta tarkoittaa sitä, että kaasun tai Brent-raakaöljyn hinta ylittää tietyn vertailutason vuoden 2026 kesäkuun lopussa.

Päästökaupan markkinamekanismi ei ole täysin aito, koska vuosina 2027–2030 hiilen hinnan ylittäessä 45 € / tonni vuoden 2020 hintatasolla mitattuna vapautettaisiin ylimääräisiä päästöoikeuksia huutokaupattavaksi. Esimerkiksi vuonna 2022 hiilen hinta teollisuuden päästökaupassa oli 80–90 €/ tonni. Vaikutusarvioihin liittyy merkittäviä epävarmuusteki-
jöitä. On esitetty myös arvioita, joiden mukaan hiilen hinta nousisi moninkertaiseksi verrattuna kustannusvaikutusten pohjana olevaan 50 €/ tonni. Jos näin käy, on myös poltto-
ainejakelun päästökaupan vaikutus dieselin hintaan useita kymmeniä senttejä.

Suomessa on tarpeen eri tavoin varautua toimiin, jotka aktivoidaan, mikäli päästökauppa alkaa nostaa polttoaineen hintaa huomattavasti enemmän kuin nyt arvioidaan.

Kuorma-autojen osalta vaihtoehtoisten käyttövoimien eteneminen on hitaampaa kuin henkilöautojen osalta. On olemassa erityinen riski, että päästökauppa aiheuttaa voimaantullessaan lisäkustannuksia erityisesti raskaalle tavaraliikenteelle. Tämän vuoksi päästökaupasta ja sosi-
aalista ilmastorahastosta tulevasta rahasta merkittävä osa tulee käyttää toimiin, joilla voidaan vähentää erityisesti raskaan tieliikenteen päästöjä.

Pidemmällä aikavälillä tulee tarkastella taakanjakosektorin toimivuutta, koska se on toimintamekanismiltaan päälle-

käinen päästökaupan kanssa. Kun fossiilisen polttoaineen päästökauppa alkaa, vähenee tarve jakeluvetoisuuden ja polttoainevero-ohjauksen kaltaisille toimenpiteille merkittä-
västi. Päällekkäiset toimet lisäävät riskiä hallitsemattomaan polttoaineiden hinnannousuun.

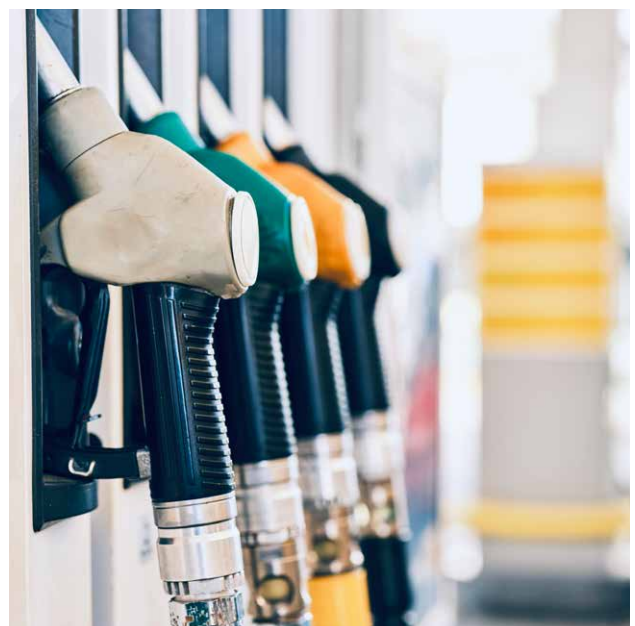
Päästökaupan voimaantulo sallii päästökauppatulojen palautuksen jäsenmaille. Suomen saannoksi on arvioitu noin 450 miljoonaa euroa, josta tieliikenteelle menisi noin 300 miljoonaa euroa. Direktiivi jättää rahan käytölle melko paljon kansallista liikkumavaraa.

Päästövähennysraja ja lineaarinen vähennyskerroin asetettiin arvoon 5,10 % vuodesta 2024 alkaen ja 5,38 % vuodesta 2028 alkaen. Neuvosto ja parlamentti sopivat, että ensimmäisenä vuonna huutokaupataan 30 % laskennallista määrää enemmän päästöoikeuksia, jotta järjestelmän käynnistäminen olisi sujuvaa.

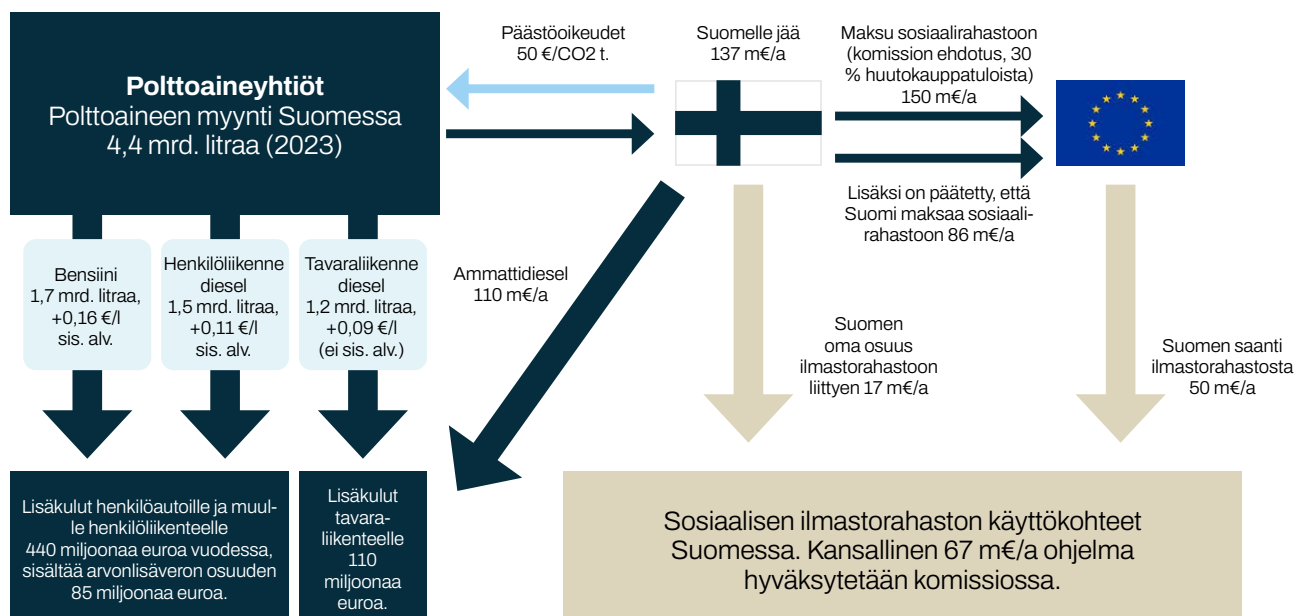
Sosiaalinen ilmastorahasto (SCF)

Sosiaalisen rahaston tavoitteena on vähentää päästökau-
pan negatiivisia vaikutuksia haavoittuvassa asemassa oleville kotitalouksille, mikroyrityksille ja liikenteen käyttäjille, sekä edistää irtautumista fossiilisista polttoaineista.

Päästökauppajärjestelmä laajenee toisessa vaiheessaan (ETS 2) koskemaan tieliikennettä ja rakennusten erillisläm-



Polttoainejakelun päästökaupan rahavirrat



Lähde: SKAL

mitystä vuodesta 2027 lähtien. Suomessa EU:n sosiaalisen ilmatorahaston varoja ohjataan muun muassa rakennusten energiatehokkuuden parantamiseen, hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen sekä vähäpäästöisen liikkumisen edistämiseen.

Sosiaalisen ilmatorahaston suuruudeksi on arvioitu 86,7 miljardia euroa vuosien 2026–2032 aikana. Suomen saama osuus rahastosta on korkeintaan 464 miljoonaa euroa, mikä sisältää kansallisen osarahoituksen. Rahaston käyttö edellyttää kansallista ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmaa, joka tulee toimittaa Euroopan komissiolle kesäkuun 2025 loppuun mennessä. Sosiaalisen ilmatorahaston hyödyntäminen edellyttää myös kansallista panostusta. Jos Suomi päättää käyttää kansalliseen sosiaaliseen toimenpiteeseen esimerkiksi 100 miljoonaa euroa, saadaan ilmatorahastosta siihen 75 miljoonaa loppujen 25 miljoonan euron tullessa Suomen omasta budjetista.

Kehysriihen 2024 päätöksen ja sen pohjalta valmistellun lainsäädännön mukaisesti Suomi ei hyödynnä ns. Opt-out -mahdollisuutta lykätä liikenteen päästökaupan voimaantuloa. Ohessa on kuvaus polttoainejakelun päästökaupasta ja vaikutuksista liikenteen osalta, kun se alkaa 2027 tai 2028.

Tieliikenteen päästökauppa ja verotuksen uudistaminen: Ammattidiesel tulee ottaa käyttöön samalla, kun Suomi vuonna 2027 liittyy liikenteen päästökauppaan. Ammattidieselillä tulee kompensoida täysimääräisesti liikenteen päästökaupasta johtuva dieselin hinnan nousu.

Päästökauppa alkaa 2027 tai 2028, jos polttoaineen hinta korkea	Vaikutus
Päästökaupamekanismi ja luvitus rakennetaan 2025	Kyllä
Varsinainen päästökauppa. Arvio 50 € / hiilidioksiditonni	Kustannus dieseliin 11 senttiä/litra, jos ei kompensoida ammattidieselillä. Vaikuts kuorma-autoliikenteen kustannuksiin yli 130 milj. euroa vuodessa.
Päästökauppatulot Suomelle	Kyllä saadua. Tämä riittää EU:n ilmatorahaston maksuihin. Ei tarvetta nostaa polttoaineveroa.
Arvio maksuista sosiaalirahastoon (2026–2032)	Jos alkaa 2027, niin 596 milj. euroa Jos alkaa 2028, niin 480 milj. euroa
Enimmäissaanto sosiaalirahastosta (2026–2032)	Jos alkaa 2027, niin 348 milj. euroa Jos alkaa 2028, niin 292 milj. euroa

Ammattidiesel on EU:n energiaverodirektiivin mahdollistama keino vahvistaa kilpailukykyä

Petteri Orpon hallitus päätti kehysriihessään 15.4.2024 seuraavaa: "Kun EU-direktiivin mukainen polttoaineiden jakelijoiden päästökauppa tulee voimaan vuonna 2027, otetaan käyttöön raskaan liikenteen ammattidiesel. Tarvittava lainsäädäntö on saatettava voimaan tämän vaalikauden aikana. Valmistelu toteutetaan siten, että julkisen talouden kestävyys varmistetaan."

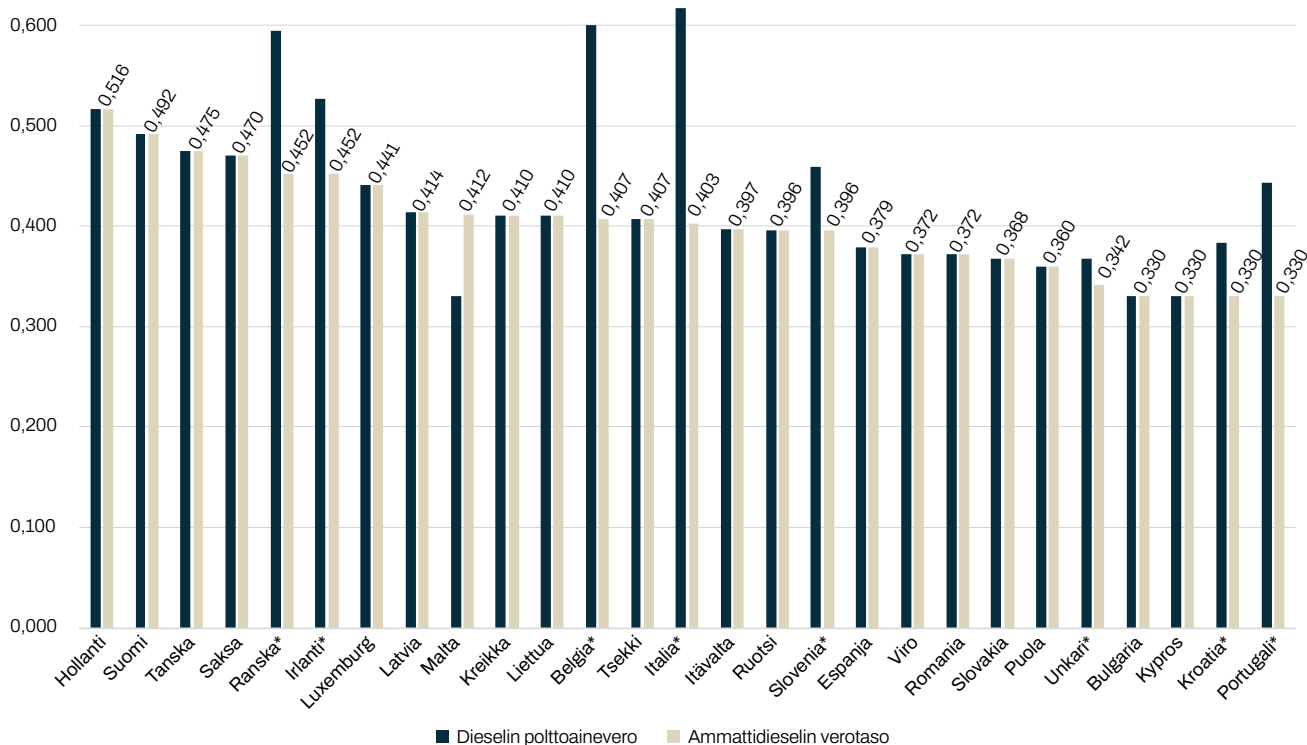
Ammattidiesel on energiaverodirektiivin termi, jolla tarkoitetaan mahdollisuutta soveltaa tietyntyyppisiin kuorma- ja linja-autoihin tankattavaan dieselöljyyn muita ajoneuvoja alhaisempaa polttoaineverokantaa. Ammattidieselin merkitys Suomen kustannuskilpailukyvyllä on suuri, sillä dieselöljyn hinta on Suomessa kallista nimellisesti ja suhteessa kilpaili-

jamaihin. Tähän vaikuttaa korkea polttoaineveron taso sekä dieselöljyn hintaa nostava jakeluvälite.

SKAL korostaa, että ammattidieseljärjestelmä on tärkeä keino suomalaisyritysten kilpailukyvyn turvaamiseksi sekä kuljetuskustannusten nousupaineiden hillitsemiseksi. Kuljetuskustannusten nousulla on laajat heijastusvaikutukset koko Suomen logistiseen kilpailukykyyn.

Dieselin polttoainevero on viimeisen kymmenen vuoden aikana noussut huomattavasti. Vuoden 2024 polttoaineveron laskun jälkeenkin fossiilisen dieselin vero on vuoden 2011 jälkeen noussut yli 18 senttiä litralta, eli yli 50 prosenttia. Ympäristöystävällisempää uusiutuvaa dieseliä verotetaan

Dieselöljyn ja ammattidieselin* verotasot EU-maissa 1.1.2024



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

kevyemmin, mutta dieselin keskimääräinenkin verotaso on yli 50 senttiä litralta. Tämä ylittää 17 sentillä energiaverodirektiivin minimitason, joka on 33 senttiä per litra. Maanteiden tavaraliikenne maksaa polttoaineveroja noin 600 miljoonaa euroa vuodessa, mikä on lähes 10 prosenttia alan liikevaihdosta.

Euroopan komission tietokannan mukaan (1.1.2024) Suomi verottaa ammattiliikenteessä käytettävää dieselpolttoainetta toiseksi eniten EU-jäsenmaista. Tietokannan perusteella ammattidiesel on käytössä kahdeksassa EU-maassa: Ranskassa, Irlannissa, Belgiassa, Italiassa, Sloveniassa, Unkarissa, Kroatiassa sekä Portugalissa. Ammattidieselin verotaso on näissä maissa keskimäärin 11 senttiä normaali-dieseliä alhaisempi. Suurimmat erot ammattidieselin ja normaalin dieselin verotuksessa on Italiassa (21 senttiä litralta) ja Belgiassa (19 senttiä litralta). Ranskassa ammattidieselin vero on 14 senttiä normaali-dieseliä alhaisempi.

Muusta Euroopasta poiketen Malta on sen sijaan ilmoittanut komission tietokantaan verottavansa ammattiliikenteessä käytettävää dieseliä muuta käyttöä enemmän.

Maanteiden tavaraliikenne kuluttaa dieselpolttoainetta vuodessa noin 1,2 miljardia litraa. Yhden sentin vaikutus kuljetuskustannuksiin vuositasolla on noin 12 miljoonaa euroa. Suomi verottaa dieseliä keskimäärin noin 17 senttiä litralta enemmän kuin EU:n energiaverodirektiivi edellyttää, minkä vaikutus kuljetuskustannuksiin on noin 200 miljoonaa euroa vuodessa.

Ammattidieselin soveltamisalan piirissä ei energiaverodirektiivin rajoitusten vuoksi olisi aivan kevyin kuljetuskalusto. Mikäli Suomessa käyttöön otettava ammattidiesel koskisi kokonaispainoltaan vähintään 7,5 tonnin kuorma-autoon ja M2- / M3-luokan linja-autoon tankattua polttoainetta, olisi SKALin arvion mukaan ammattidieselin soveltamisalan kohteena vuodessa enintään noin 1,2 miljardia polttoainelitraa.

Tässä kokonaismäärässä on huomioitu myös mahdollisesti ulkomaisiin kuorma-autoihin tankattavat palautukseen oikeuttavat litrat. Tällöin päästökaupan arvioitun dieselin hintaa nostavan vaikutuksen suuruinen 11 sentin palautus ammattidieseljärjestelmällä kuorma- ja linja-autojen haltijoille olisi valtiolle suoralta kustannusvaikutukseltaan noin 130 miljoonaa euroa vuodessa. On huomattava, että valtio saisi kuitenkin osan tästä rahamäärästä käytettäväkseen toista kautta päästökauppataloina.

Kuinka paljon ammattidieselin palautusvara on?

Energiaverodirektiivin (2003/97/EY) mukaan ”Jäsenvaltiot voivat tehdä eron ammattitarkoitukseen ja muuhun kuin ammattitarkoitukseen käytettävän dieselpolttoaineen välillä edellyttäen, että yhteisön vähimmäistasoja noudatetaan”. Miten direktiivin mukainen palautusvara lasketaan Suo-

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 määrittellään 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 arvonlisäverovähennyksiä, jotka ovat verotuksen valvonnan kohteena. Järjestelmän valvonta on mahdollista järjestää tehokkaasti, eikä se olisi erityisen altis väärinkäytöksille.

messa, jossa dieselille käytössä on kaikkiaan kahdeksan eri verokantaa?

SKAL tiedusteli ammattidieselin palautusvaran laskemista EU-komission verotuksen pääosasto DG TAXUD:in kanssa järjestetyssä tapaamisessa tammikuussa 2025. Tapaamisessa komission edustajat korostivat, että direktiivin kirjaus vähimmäisverotasojen noudattamisesta on välttämätöntä ja sisältää siten kansallista liikkumavaraa laskentatavan suhteen. Komission edustajat totesivat, että vuotuisiin myyntimääriin ja vuotuisen verotasojen keskiarvoon perustuva laskentatapa on yksi mahdollisuus osoittaa, että ammattidieselin osalta noudatetaan dieselin minimiverotaso.

SKAL korostaa, että palautusvaran laskentaperiaate on keskeinen osa ammattidieseljärjestelmän tarkoituksenmukaista toteuttamista. Polttoaineiden standardointiin ja teoreettisiin polttoaineseokituksiin perustuva laskentatapa johtaa lopputulokseen, jossa palautusvara rajautuisi vain muutamaan senttiin litralta. Tämä ei ole tarkoituksenmukaista, eikä mitään todennäköisimmin direktiivin mukaan edellytettävä laskentatapa.

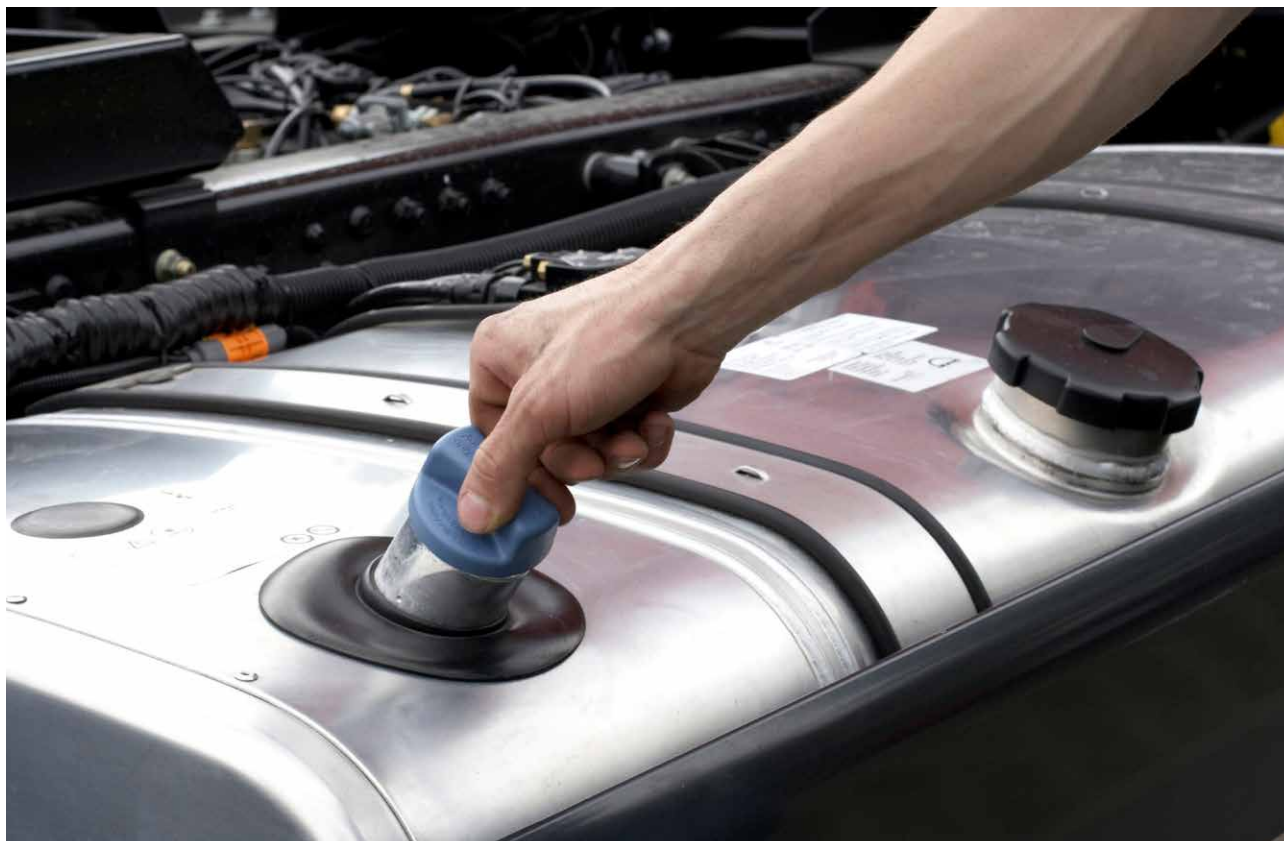
Ammattidieselin valmistelun yhteydessä Suomen tulee perustella EU-komissiolle se, että Suomi todentaa yhteisön vähimmäisverotasojen noudattamisen dieselin vuotuisen kokonaiskulutukseen ja verotasojen painotettuun keskiarvoon perustuvalla menetelmällä. Lisäksi SKAL esittää, että Suomi hakee poikkeusta voidakseen soveltaa ammattidieselin veropalautuksessa 100-prosenttisen HVO:n osalta

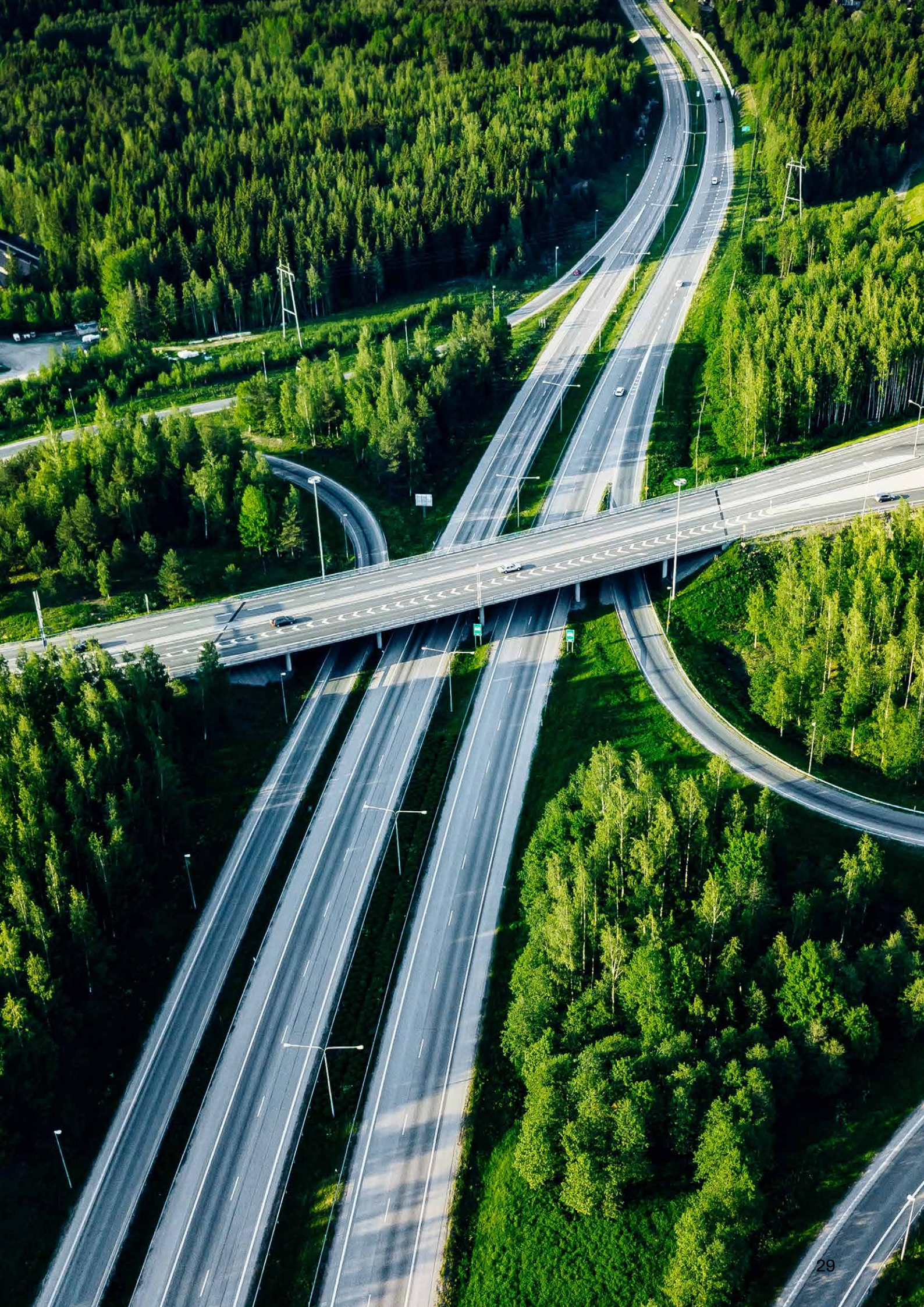
(veroluokka biodieselöljy PT) direktiivin minimiverotason 33 senttiä per litra alittavaa verotaso. Perusteena minimiverotason alittamiselle on muun muassa Suomen polttoaineveron poikkeuksellinen rakenne sekä muuta Eurooppaa tiukemmat liikenteen päästövähennystavoitteet.

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





Jakeluvelvoite nostaa polttoaineiden hintoja

Energiaviraston mukaan jakeluvelvoitteen tarkoituksena on edistää kestävien uusiutuvien polttoaineiden käyttöä moottoribensiinin, dieselöljyn ja maakaasun korvaamiseksi liikenteessä. Vuoteen 2030 mennessä uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian osuus on nostettava EU:ssa 14 prosenttiin liikenteen energian loppukulutuksesta. Tämä on toteutettu säätämällä kansallisesti liikennepolttoaineen jakelijoille velvoite toimittaa vuosittain kulutukseen vähimmäisosuus uusiutuvia polttoaineita ("jakeluvelvoite"). Vuosina 2023 ja 2024 jakeluvelvoite oli 13,5 %. Lisäksi liikenteessä käytetyille biopolttoaineille ja biokaasulle on asetettu alataivoitteita tietyistä raaka-aineista valmistettujen biopolttoaineiden käytön edistämiseksi. (<https://energiavirasto.fi/jakeluvelvoite>)

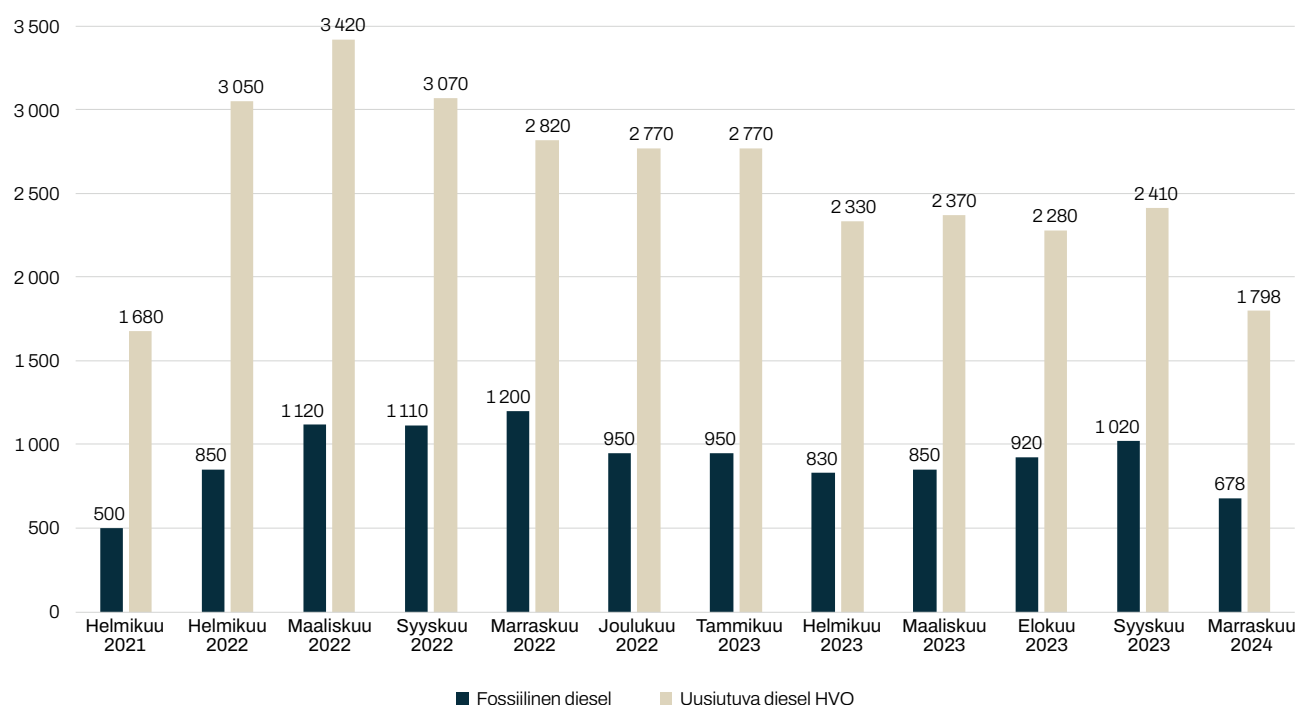
Vuonna 2025 jakeluvelvoite on 16,5 %. Voimassa olevan lain mukaan jakeluvelvoite on tulevina vuosina kiristymässä seuraavasti:

- 2026: 19,5 %
- 2027: 22,5 %
- 2028: 31,0 %

Jakeluvelvoite pienentää liikenteen päästöjä, kun liikennepolttoaineissa fossiilista polttoainetta korvataan uusiutuvalla. Jakeluvelvoitteella on kuitenkin polttoaineen hintoja nostava vaikutus. Jos jakeluvelvoite on useilla markkinoilla prosentuaalisesti suuri, muodostuu uusiutuvan polttoaineen kysyntä sen tarjontaa suuremmaksi. Tällä on polttoaineen hintoja voimakkaasti nostava vaikutus. 2020-luvun alkuvuosina jakeluvelvoitteen hintaa nostava vaikutus oli erityisen suurta. Jakeluvelvoitteen taso oli muun muassa Suomessa ja Ruotsissa tuolloin kireä, mikä vei uusiutuvan polttoaineen kysynnän ja tarjonnan epäsuhtaan. Suomi reagoi asiaan laskemalla jakeluvelvoitteen tasoa ensin määräaikaisesti kesällä 2022 ja myöhemmin pysyvästi vuosille 2024–2027.

Jakeluvelvoitteen hintavaikutuksessa oleellista on fossiilisen dieselin ja uusiutuvan dieselin maailmanmarkkinahintojen erot toisiinsa nähden. Oheiseen kaavioon on kerätty hintapisteitä kyseisistä dollarimääräisistä maailmanmarkkinahinnoista. Vuosina 2022 ja 2023 uusiutuvan dieselin maailmanmarkkinahinta oli erittäin korkea, jopa yli 3 000 dollaria tonnilta. Sitten fossiilisen ja uusiutuvan dieselin

Fossiilisen dieselin ja HVO:n maailmanmarkkinahintojen kehitys (\$/t)



Lähde: Argus ja Platts



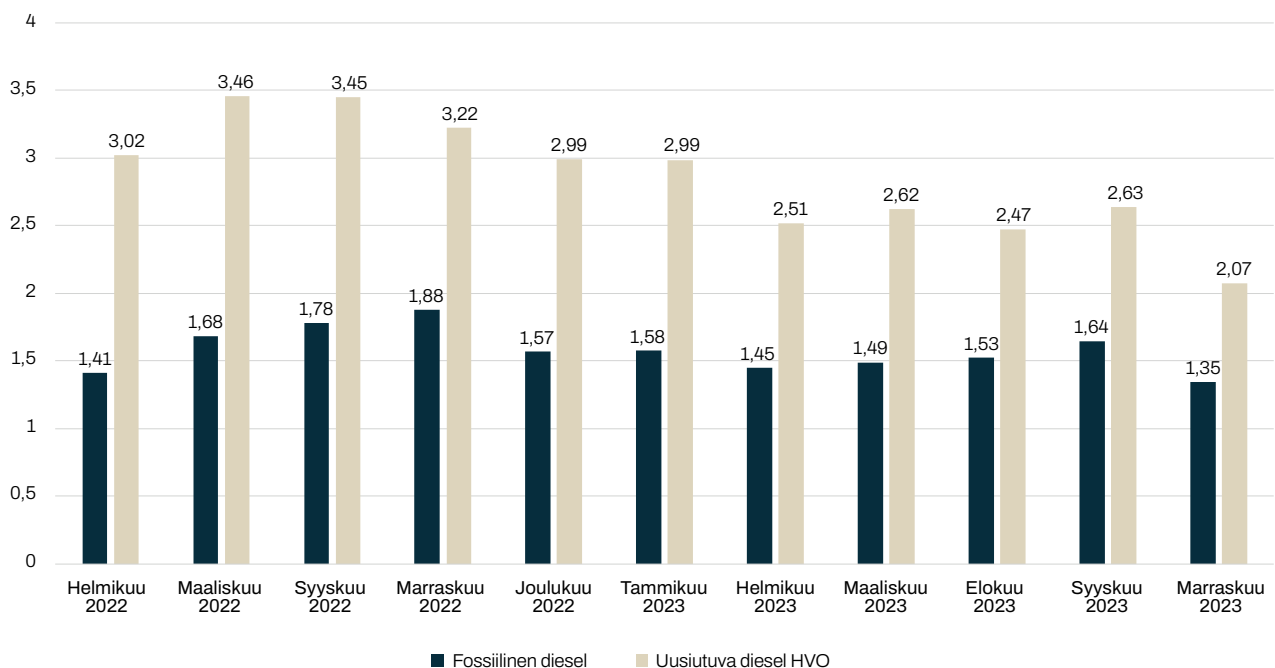
maailmanmarkkinahintojen suhteellinen ja absoluuttinen ero on pienentynyt. Tähän lienee vaikuttanut muun muassa Suomen ja Ruotsin päätökset alentaa jakeluvelvoitteitaan, mikä on merkittävästi vähentänyt uusiutuvan dieselin kysyntää.

Euromääräisiin litrahintoihin Suomessa vaikuttaa maailmanmarkkinahintojen lisäksi dollarin valuuttakurssi ja kansalliset polttoaineverot. Lisäksi ns. pumppuhintoihin vaikuttavat polttoaineen jakeluun liittyvät kustannukset ja kilpailutilanne. Oheiseen kaavioon on laskettu maailmanmarkkinahinnoista johdetut teoreettiset kustannuseruste-

set litrahinnat fossiiliselle dieselille ja HVO:lle Suomessa. Kun HVO:n maailmanmarkkinahinta oli korkeimmillaan, oli sen maailmanmarkkinahinnasta laskettu litrahinta veroineen Suomessa lähes 3,5 euroa litralta. Tämä siitä huolimatta, että uusiutuvan dieselin polttoainevero on yli 25 senttiä fossiilista dieseliä alaisempi.

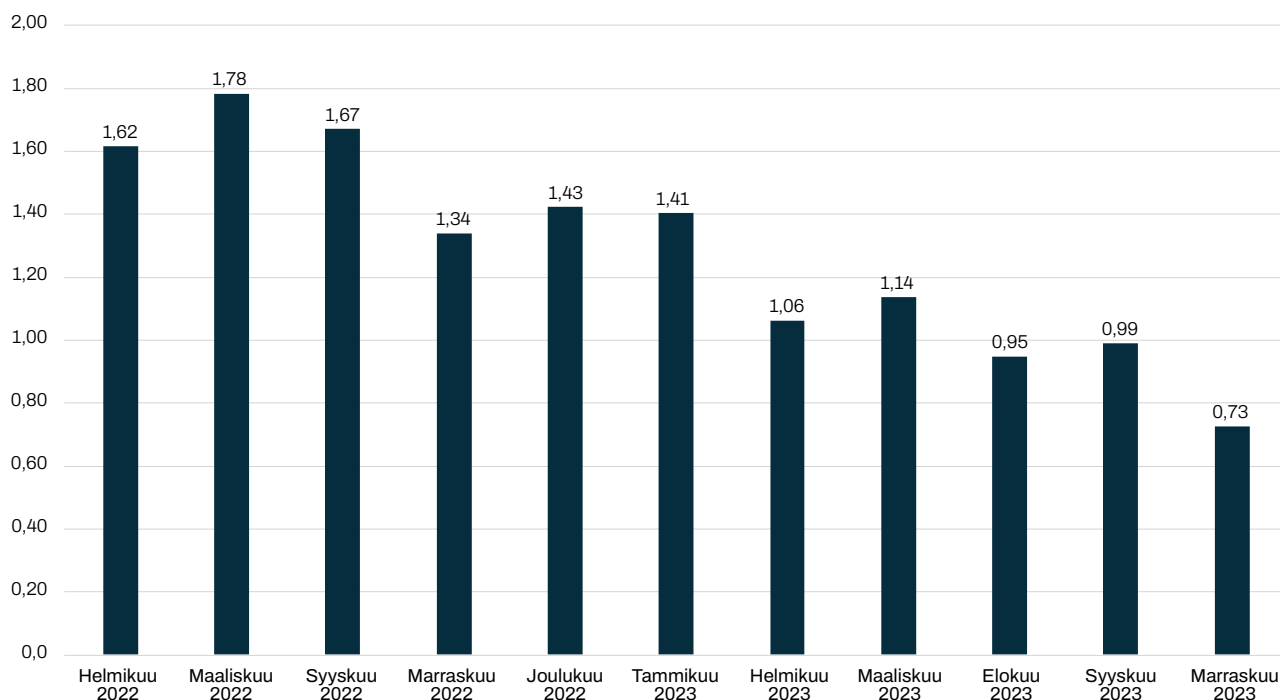
Jakeluvelvoitteelle voidaan edellä kerrottuihin maailmanmarkkinahintoihin ja kansallisiin verotasoihin perustuen laskea sen teoreettinen hintavaikutus prosenttiyksikköä

Maailmanmakkinahinnoista lasketut teoreettiset litrahinnat fossiiliselle dieselille ja HVO:lle sis. polttoainevero ja alv (€/l)



Lähde: Argus ja Platts sekä SKAL.

Jakeluvelvoitteen prosenttiyksikön vaikutus dieselin litrahintaa (snt/l)



Lähde: SKAL

kohden. Oheiseen kaavioon on kuvattu tätä hintavaikutusta viimeisen kolmen vuoden ajalta.

Suurimmillaan jakeluvelvoitteen yhden prosenttiyksikön vaikutus dieselin hintaan on ollut noin 1,8 senttiä. Sitten teoreettinen hintavaikutus on laskenut, ollen viimeisessä tarkastelupisteessä marraskuussa 2024 noin 0,7 senttiin litralta. Tällä 0,7 sentin tasolla vuonna 2025 jakeluvelvoite nostaa dieselpolttoaineen arvonlisäverollista hintaa laskennallisesti noin 12 senttiä/litra. Tämä nostaa maanteiden tavaraliikenteen vuotuisia kustannuksia noin 140 miljoonalla eurolla.

Suomessa tulee aktiivisesti seurata jakeluvelvoitteen hintavaikutusta. Kun Suomessa ja muualla Euroopassa jakeluvelvoitteen tasoja nostetaan, nostaa tämä merkittävästi uusiutuvan polttoaineen kysyntää. Mikäli tämä lainsäädäntötoite luotu uusiutuvan polttoaineen keinotekoinen kysyntä Euroopassa nousee nopeammin kuin sen tuotantomäärät kasvavat, voi jakeluvelvoitteen hintavaikutus lähteä uudelleen kasvuun.

Vuodesta 2027 vuoteen 2028 jakeluvelvoite on Suomessa kiristymässä 22,5 prosentista 31 prosenttiin ja lopulta 34 prosenttiin vuonna 2030. Nousu on erittäin jyrkkä ja osuu ajallisesti päällekkäin vuonna 2027 voimaan tulevan fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan kanssa. Mikäli päällekkäisten keinojen yhteisvaikutuksena polttoaineen hinta alkaa Suomessa nousta huomattavasti verrattuna kilpailijamaihin, on sitä torjuttava eri poliittisin keinoin. Jakeluvelvoitteen nousua on 2020-luvun lopussa varauduttava Suomessa lieventämään sen hintavaikutuksen pienentämiseksi.



Tienkäyttömaksut, vinjetti ja liikenteen rahoitus

Julkisuudessa käydään säännöllisesti keskustelua siitä, pitäisikö liikenteen rahoituksen kroonista alijäämää ratkaista erilaisilla tienkäyttömaksuilla.

Mahdollisissa käyttäjämaksuissa tulee ottaa huomioon niiden keräämisestä aiheutuvat kustannukset. Riski sille, että käyttäjämaksujen keräämisestä lopulta aiheutuu merkittävät kustannukset, on huomattava. Nämä kustannukset ovat lopulta pois itse liikenneverkkojen rahoituksesta. Budjettirahoituksen ja veroperusteisen rahoituksen etu on verojen varsin kustannustehokas kerääminen. Jos käyttäjämaksujen tarkoitus on pääasiallisesti fiskaalinen ja tiestön rahoituksen hoitaminen, on verotus kustannustehokas keino kerätä varoja.

Käyttäjämaksujen riski on myös siinä, että ne lopulta tulkitaan julkishallinnossa luonteeltaan veroiksi, joita ei voida korvamerkitä yksinomaan liikenneinfran kustannusten kattamiseen. Tieliikenteen käyttäjämaksut eivät missään tapauksessa saa johtaa eri liikennemuotojen väliseen risti-subventioon.

Ei ole tarkoituksenmukaista, että tieliikenne alkaa käyttäjämaksuillaan rahoittaa esimerkiksi raideliikenteen kuluja.

Raskaan liikenteen liikennesuoritteet ovat keskimäärin huomattavasti suuremmat kuin henkilöautoilla. Käyttäjämaksujen riski on siinä, että käyttäjämaksut lisääisivät raskaan liikenteen kustannuksia nykyisestä, jälleen Suomen kilpailukykyä heikentäen.

Vinjetti – epäterve kilpailuasetelma poistettava

Vinjetti on EU-lainsäädäntöön perustuva aikaperusteinen tienkäyttömaksu. Suomessa sellaista tai muutakaan raskaan liikenteen tienkäyttömaksua ei ole otettu käyttöön. Tällaisenaan tilanne on epätasapuolinen – suomalaiset kuljetusyritykset maksavat tienkäyttömaksun EU-alueella

liikkuessaan, mutta Suomessa muista maista tulevat kuorma-autot eivät maksa tiestömme käytöstä.

Eri vaihtoehtoja maksulle ovat päivä-, kuukausi- tai vuosi-kohtainen vinjetti. SKAL suhtautuu vinjetin käyttöönottoon myönteisesti erityisesti siksi, että näin ulkomainen liikenne saataisiin osallistumaan suomalaisen tiestön ylläpitämiseen ja epäterve kilpailu vähentyisi.

Petteri Orpon hallitusohjelmassa todetaan, että käyttöön otetaan verotuottovaikutukseltaan 15 miljoonan euron suuruinen vinjettimaksu. Suunnitellun järjestelmän yksityiskohdat eivät ole tiedossa.

SKALin näkökulmasta edellytys vinjetin käyttöönotolle on se, että järjestelmä ei lisää kotimaisen ammatilliseen maksu- ja verotaakkaa.

Haastavaksi tämän tekee se, että vinjetin mahdollisessa käyttöönotossa valtion on otettava huomioon EU-tasoinen lainsäädäntö siitä, että käyttöönotettavia tiemaksuja ei voi kompensoida kansallisesti muun vastaavan kaltaisen verotuksen alentamisella.

Vinjettidirektiivi mahdollistaa aikaperusteiset tienkäyttömaksut 2030 saakka

EU:ssa päivitetty vinjettidirektiivi mahdollistaa edelleen aikaperusteisen käyttömaksun käyttöönoton. Lähtökohta uudessa direktiivissä on se, että jäsenvaltiot voivat käyttää ja ottaa käyttöön uusia aikaperusteisia tiemaksuja. Tästä huolimatta siirtymäaika aikaperusteisille maksuille päättyy vuonna 2030.

EU:n päätöksen mukaisesti tavoite on ajaa nämä aikaperusteiset tiemaksut (vinjettimaksut) alas lakkauttaen ne vuonna 2032.

Määräaikaan on kuitenkin poikkeuksia tietyillä ehdoilla. TEN-T ydinverkon osalta (Suomessa esimerkiksi VT4 ja E18) lähtökohta on siirtyä käyttämään määräajan puitteissa etäisyysperusteisia käyttömaksuja. Tämänkin aikarajan soveltamiseen liittyy poikkeuksia, joilla olisi mahdollista jatkaa aikaperusteisia tiemaksuja myös ydinverkolla. Tällainen poikkeus tulisi notifioida komissiolle ja perustella tarve edelleen käyttää aikaperusteisia maksuja.

Vinjetit ovat lopulta kansallinen valinta ja Suomi voi joka tapauksessa ottaa käyttöön ne aikaperusteisina 2030 saakka.



Suomessa vuosien 2015–2019 aikana valmisteltu lakiesitys vinjetistä

Vaalikaudella 2015–2019 valtiovarainministeriö valmisteli ja hallitus antoi vinjetistä eduskunnalle lakiesityksen (HE 314/2018 vp). Tuolloin oli aiheena, että vinjettimaksua kompensoitaisiin kotimaisille kuorma-autoille. Ajoneuvoverolakia muutettaisiin siten, että raskaista kuorma-autoista kannettavaa ajoneuvoveron käyttövoimaveroa alennettaisiin ja veron rakennetta muutettaisiin. SKAL toi esiin lausunnoissaan jo silloin, että käyttövoimaveron alentaminen vinjetin käyttöönoton yhteydessä sisältää merkittävän EU-oikeusriskin ja esitti, että vinjetin aiheuttaman kustannusten nousun vuoksi käyttöön otettaisiin ammattidiesel.

Tavoitteena oli, että tienkäyttövero ei keskimäärin lisääisi kotimaisten kuorma-autojen käytön kustannuksia, sillä käyttövoimaveron alentaminen riittäisi kompensoimaan tienkäyttöverosta aiheutuvat lisäkustannukset. Tässä kompensointimallissa tunnistettiin kuitenkin EU-säädösten vastaisuuksia, eikä eduskunta lopulta säätänyt lakia.

Arvioitu kustannus- ja verotuottovaikutus: kotimaisten ja ulkomaisten maksuosuus

EU-tuomioistuin antoi kesäkuussa 2019 päätöksensä Saksaa koskevassa asiassa. Päätös koski Saksan aikeita ottaa käyttöön henkilöautoille vinjetit, jossa vinjettimaksu olisi hyvitetty saksalaisille ajoneuvoveroista. Tuomioistuimen mukaan kompensointi ei ollut mahdollista syrjivyyksiperiaatteen vuoksi.

Lakia valmisteltaessa vuonna 2018 tienkäyttöveron käyttöönoton arvioitiin lisäävän valtion vuotuisia verotuloja noin 34 miljoonalla eurolla. Kuorma-autojen käyttövoimaveron alentamisen arvioitiin puolestaan vähentävän valtion verotuloja noin 28 miljoonalla eurolla. Ulkomaalaisilta kuorma-autoilta perittävän tienkäyttöveron tuoton arvioitiin lakiesityksessä olevilla vinjettitasoilla olevan noin kuusi miljoonaa euroa vuosittain.

Veromuutosten yhteenlasketun vaikutuksen arvioitiin siten olevan vuositasona noin kuusi miljoonaa euroa verotuottoja lisäävä. Lakiesityksessä arvioitiin, että kun otetaan huomioon tienkäyttöveron käyttöönotosta aiheutuvat veronkannon vuosittaiset noin 2,5 miljoonan euron kustannukset, ehdotettujen muutosten yhteisvaikutuksen arvioidaan olevan valtiontalouden kannalta vuositasona noin 3,5 miljoonaa ylijäämäinen.

Kotimaisten kuorma-autojen verorasituksen arvioitiin lainvalmistelussa pysyvän kokonaisuutena ennallaan: tienkäyttöveron arvioitiin lisäävän kuorma-autojen verorasitusta noin 28 miljoonalla eurolla ja käyttövoimaveron alennuksen puolestaan vähentävän sitä noin 28 miljoonalla eurolla.

Käyttövoimaveron alentaminen ei Saksaa koskevan päätöksen mukaan olisi enää mahdollista. Ilman kompensointimahdollisuutta vinjettimaksu lisäisi selkeästi kotimaisten kuljetusyritysten maksurasitusta. Vinjetin käyttöönotto ei siis nykyisillä reunaehdoilla mahdollistaisi merkittävien maksujen keräämistä ulkomaisilta kuljetusyrityksiltä, mutta lisäisi kotimaisesti maksurasitusta.

SKALin liikennelaskenta kertoo ulkomaisen kuljetuskaluston osuuden Suomen tieverkolla

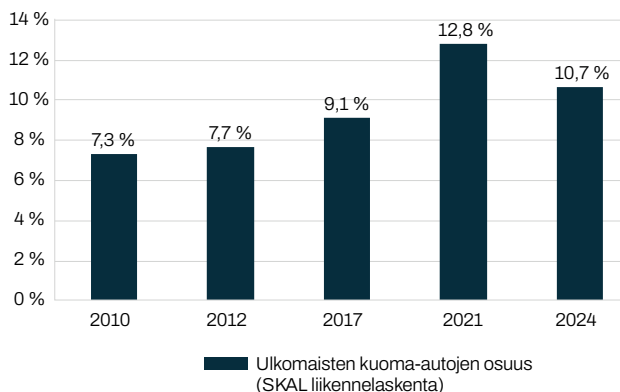
SKAL on tehnyt viisi kertaa valtakunnallisen liikennelaskennan, jolla on selvitetty ulkomaille rekisteröidyn kuljetuskaluston osuutta Suomen pääteiden liikenneverrassa.

Viimeisin 24 tuntia kestänyt raskaan liikenteen liikennelaskenta suoritettiin 10.9.–11.9.2024 yhdeksässä laskentapistessä ympäri maata. Laskennan tulokset osoittavat, että Suomen rajojen sisällä kuljetuksia suoritetaan aiempaa enemmän Suomeen rekisteröidyllä kalustolla. Taustalla ovat muun muassa Venäjän rajan sulkeutuminen ja muuttuneet kansainvälisen liikenteen EU-säädökset.

Vuoden 2024 liikennelaskennassa ulkomaisen kuljetuskaluston, pitäen sisällään sekä kuorma-autot että ajoneuvoyhdistelmät, osuus liikenneverrasta oli 10,7 %. Edellisessä liikennelaskennassa vuonna 2021 ulkomaisten kuorma-autojen osuus oli 12,8 %. Ajoneuvoyhdistelmistä ulkomaisia oli 13,6 %. Ulkomaisten kuorma-autojen osuus oli tuolloin toiseksi suurin SKALin liikennelaskentojen historiassa.

Vuoden 2024 laskentapisteissä suurin ulkomaisten kuorma-autojen osuus kirjattiin 13,2 prosentilla Raisiossa. Vähiten ulkomaille rekisteröityä kalustoa liikkui VT12 Hämeenkosken laskentapisteessä, jossa niitä rekisteröitiin 4,9 %. Vuorokauden aikana maan laskentapistet ohitti yhteensä

Ulkomaisten kuorma-autojen osuus Suomen pääteillä



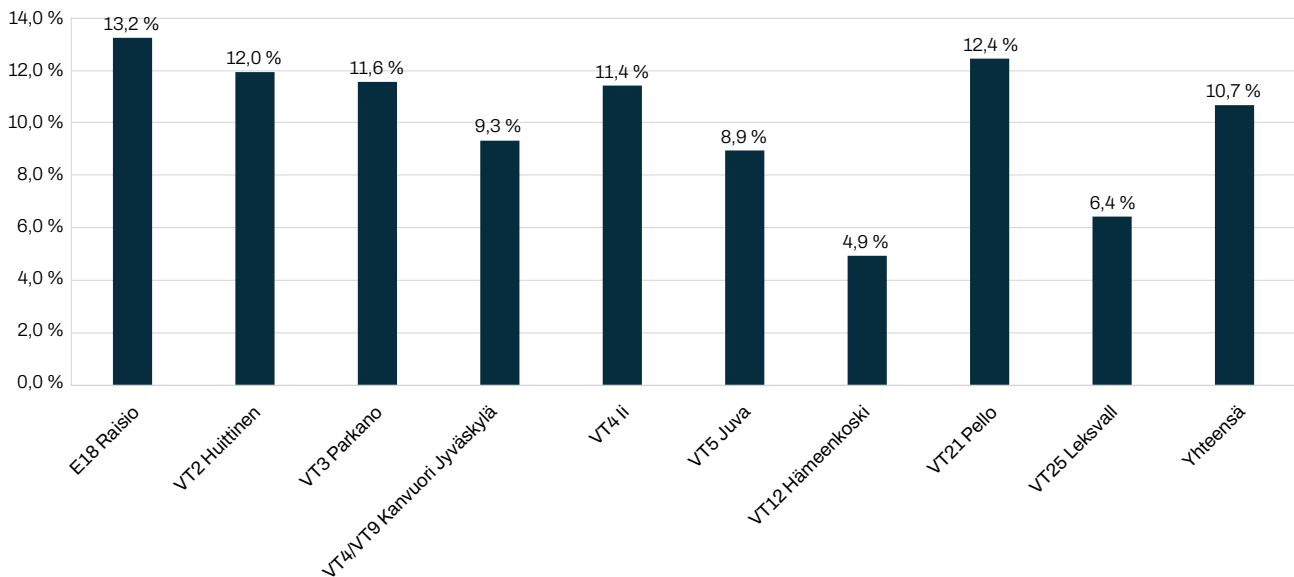
Lähde: SKAL liikennelaskenta

13 300 kuorma-autoa, joiden kansallisuus laskettiin. Vuonna 2021 vertailukelpoinen ajoneuvomäärä vuorokauden mittaisessa laskennassa oli noin 14 600 kuorma-autoa.

Vuoteen 2021 verrattuna ulkomaisen kaluston osuus väheni eniten (15,0 prosentista 4,9 prosenttiin) VT12:lla Hämeenkoskella. Yhdessä laskentapisteessä, VT3:lla ulkomaisen kaluston osuus lisääntyi 10,2 prosentista 11,6 prosenttiin. Tässä on otettava huomioon, että VT3:n laskentapiste siirrettiin uuden ohitustien rakentamisen vuoksi Hämeenkyröstä Parkanoon.



Ulkoimaisten kuorma-autojen osuus Suomen pääteillä laskentapisteittäin 10.9–11.9.2024



Lähde: SKAL liikennelaskenta

Liikennelaskennan tulokset osoittavat, että yli vuosikymmenen kestänyt ulkomaisen kuljetuskaluston osuuden kasvu tavaraliikenteessä on päättynyt ja muunmaalaisten kuorma-autojen osuus kääntynyt laskuun. Vuonna 2021 suoritettujen laskennan jälkeen merkittävänä muutoksena on ollut Suomen itärajan sulkeutuminen. Kun vielä vuonna 2021 liikennelaskennassa 3,8 % tiellä liikkuvista kuorma-autoista oli venäläisiä, ovat nämä pakotteiden myötä kadonneet Suomesta kokonaan. Samoin muiden Euroopan maiden kauttakulkuliikenne Venäjälle on rajan sulkeutumisen myötä loppunut.

Älykkäät tiemaksujärjestelmät ovat vielä kaukana tulevaisuudessa, ja niitä odotellessa Suomi voi ottaa käyttöön vinjetin. Sen avulla myös ulkomainen kalusto saataisiin osallistumaan edes vähäisessä määrin tienpidon kustannuksiin.

Vinjettimaksua valmistellessa tulee kuitenkin varmistaa, ettei se lisää suomalaisten kuorma-autonhaltijoiden kustannuksia. Mikäli vinjettimaksun käyttöönotto tarkoittaisi huomattavia, kymmenien miljoonien eurojen lisäkuluja suomalaisille kuljetusyrityksille, tulee sen käyttöönotosta luopua.

Liikenteen verotuksen kokonaisuudistuksessa tulee toimia siten, että:

- Ulkomainen raskas liikenne alkaa maksaa Suomen tieverkon käytöstä.
- Tämä muutos tehdään tavalla, joka ei lisää suomalaisten raskaan kaluston ajoneuvojen haltijoiden maksurasitusta oleellisesti.



Liikenneinfran rahoitusta lisättävä

Tieliikenne on Suomen liikennejärjestelmän ylivoimainen ykkönen. Maanteiden tavaraliikenne on tavaravirtojemme tärkein kuljetusmuoto. 90 prosenttia tavaratonneistamme, kuljetussuoritteena (tonnikilometrit) 75 prosenttia kulkee teitä pitkin.

Kotimaan vuotuiset kuljetusmäärät ovat olleet noin 300 miljoonan tonnin tuntumassa. Myös raide- ja lentorahtina kuljetetun tavarat viimeiset kilometrit taittavat maantiellä kumipyörillä.

Liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksessa tulee huomioida valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12-suunnitelman päivittäminen:

- Kotimainen kuljetussektori on Suomen huoltovarmuuden kannalta yksi kriittisistä toiminnoista.
- Logistiikka-alan tehokkuudella on suuri merkitys koko Suomen elinvoimalle ja kilpailukyvyllä.
- Itärajan sulkeuduttua Suomen geopolitiikka ja logistinen asema on muuttunut.



- Olemme logistisilta kustannuksilta takamatkalla kilpailijamaihimme nähden: maksamme liikkumisesta ja tavaroiden viemisestä kilpailijamaitamme enemmän.
- Kustannukset ovat rajussa kasvussa: tuoreen logistiikkaselvityksen mukaan yritysten logistiikan kokonaiskustannukset vuonna 2022 olivat 50,5 miljardia euroa, kun vuonna 2019 vastaava luku oli 39,3 miljardia euroa. Kasvu on hurja ja kustannukset kasvavat muun muassa merenkulun päästökaupan myötä.

Kilpailukyky ja turvallisuus vaatii hyvät väylät

Päivitettävän valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vision ja tavoitteiden sisällössä on tärkeää tunnistaa toimintaympäristön muuttuminen ja muutostekijät. Tunnetut globaalit muutokset kuten korona, Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan, ilmastonmuutoksen torjunta ja digitalisaatio vaikuttavat kuljetusyritysten toimintaan ja Suomen logistiseen kilpailukykyyn. Ei tule unohtaa, että Suomen NATO-jäsenyys tarkoittaa maallemme paitsi uusia vaatimuksia, myös mahdollisuuksia väylien ylläpitämiseen. Nämä mahdollisuudet pitää hyödyntää maksimaalisesti.

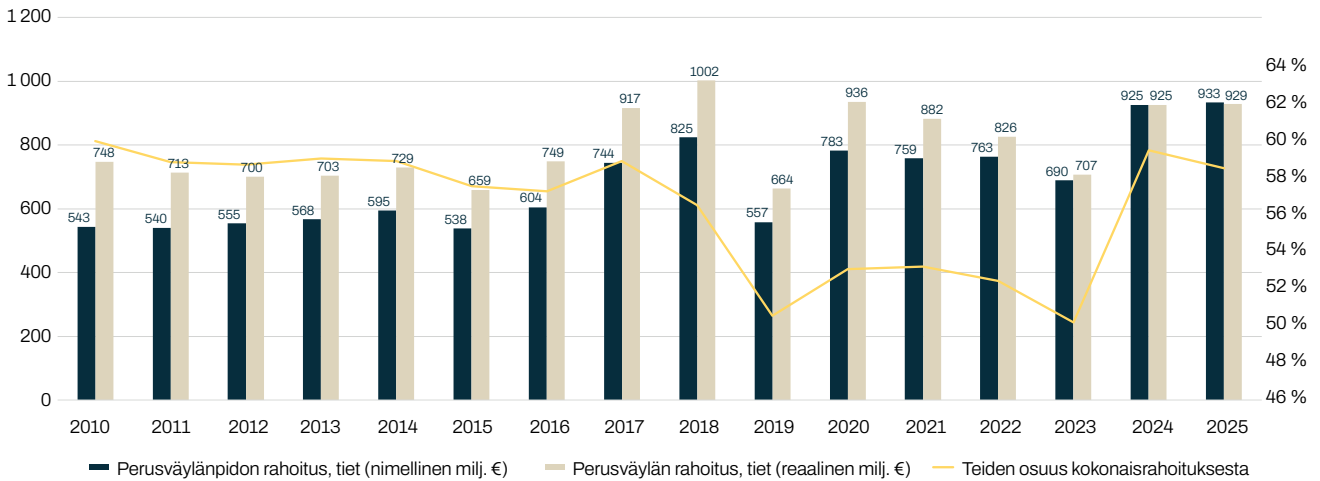
Varautumisen ja huoltovarmuuden merkitys on korostunut. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on arvioitava nämä tarpeet. Myös alemman tieverkon merkitys on huomioitava, jotta suunnitelma takaa riittävän saavutettavuuden elinkeinoelämälle ja luonnonvarojen hyödyntämiselle.

On entistäkin tärkeämpää varautua toimitusketjuja koskeviin poikkeustilanteisiin ja häiriöihin, mukaan lukien meriliikenteen riskit. Itämeren poikkeusoloja varten tulee kehittää vaihtoehtoisia reittejä Ruotsin ja Norjan liikenneväylien ja satamien kautta. Esimerkiksi yhteydet Tornioista ja Haaparannasta Ruotsin läpi tai Kilpisjärven kautta Norjan satamiin on huomioitava. Vuoteen 2050 ulottuvassa visiossa pitää katsoa myös vielä pidemmälle tulevaisuuteen, mistä yksi esimerkki on kiinteä yhteys Vaasan ja Uumajan välille.

Tarjolla vain yksinkertaisia ratkaisuja: lisää rahaa tiestölle

SKAL korostaa määrärahojen mitoittamista oikein eri liikennemuotojen välillä. Lisäksi SKAL edellyttää korjausvelan kasvun pysäyttämistä, teiden talvihoidon tehostamista ja energiatehokkuutta lisäävien tiehankkeiden käynnistämistä.

Perustienpidon rahoitus 2010–2024



Lähde: SKAL Tilastoseuranta

Voimassa olevassa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa rahoituksen painopiste on rataverkossa. Kehittämisrahasta 45 % kohdistuu tieverkolle ja 51 % raiteille. Tällainen rahanjako ei ole elinkeinoelämän ja tavaraliikenteen tarpeet huomioiden perusteltua. Liikenne 12 -suunnitelman päivitystä tehtäessä rahoituksen painopistettä on siirrettävä rautateiltä tiestölle sekä ylläpidon että kehittämisen suhteen. SKAL esittää, että tiestölle osoitetaan vähintään 55 prosentin osuus.

Pääministeri Petteri Orpon hallitus panostaa väyläverkon kehittämiseen ja korjausvelan kasvun torjumiseen investointipaketilla. Hallitus päätti vaalikaudelle väylien reilun puolen miljardin korjausvelkapaketista osana investointipakettia. Summaa kasvatettiin hallituksen puoliväliriihessä 50 miljoonalla eurolla ja paketin koko on nyt 570 meur, josta tosin vuosina 2024 ja 2025 käytettiin 450 meur. On tärkeää, että väyläverkon kasvaneen korjausvelan poistamiseen panostetaan taloudellisesti.

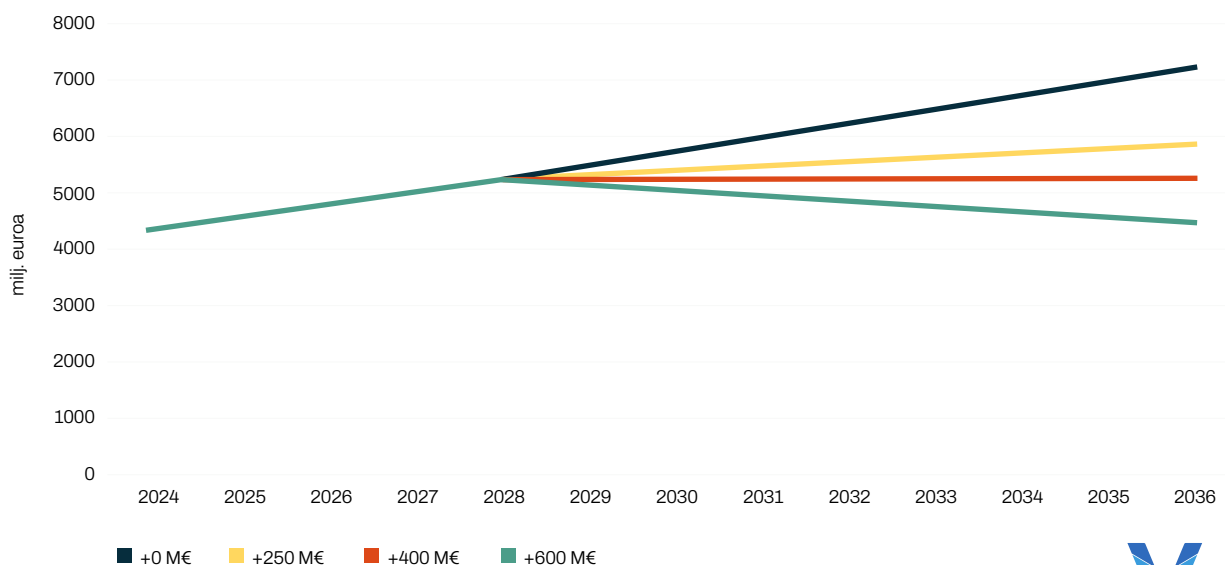
Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on päivitetty siten, että tiestö ei rapistu vaan kehittyy. Tiestön rahoitus on turvattava, jotta pitkäjänteisyys liikenteen kehittämisessä saavutetaan. Tämä edellyttää tämänhetkisen alimitoitettun rahoituksen nostamista.

Raha ratkaisee – SKAL esittää

Tiestön miljardin euron tasokorotus tehdään seuraavasti

- 300 miljoonan euron tasokorotus perustienpidon rahoitustasoon siten, että asfaltointimäärät nostetaan pysyvästi 4 000 kilometrin tasolle.
- Lisäksi 300 miljoonaa euroa tulee vuosittain osoittaa tiestön korjausvelan poistamiseen.
- Suurin erä, 400 miljoonaa euroa, tasokorotukseksi tiestön kehittämisinvestointeihin.

Väylien korjausvelan kehitys perusväylänpidon eri rahoitusvaihtoehdoilla



SKALin 20 + 1 esitystä liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistamiseen

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry toteaa seuraavat näkemyksensä liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistamistarpeeseen:

1. Liikenteen päästöjen väheneminen pienentää päästöihin perustuvaa liikenteen verotusta. Päästötöntä tai vähäpäästöistä liikennettä ei tule verottaa kuten aiemmin, eikä poistuvaa verokertymää tule siirtää nestemäisiä polttoaineita pisimpään käyttävälle raskaalle liikenteelle.
2. Liikenteen verotuksen uudistamisessa on huomioitava kuljetuskustannukset ja Suomen logistinen kilpailukyky.
3. Päästöjen vähenemisen vuoksi poistuvaa verokertymää ei tule käsitellä liikennesektorin sisäisenä nollasummapelinä. Veroja tulee kerätä yhteiskunnassa sieltä, missä verotuksen haittavaikutukset ovat vähäisimmät. Liikenteen ja liikkumisen verottamiselle ei ole erityisiä perusteita, kun päästöt vähenevät ja muualla käytössä olevien ruuhkamaksujen perusteena olevia ruuhkia Suomessa ei juuri ole.
4. Kun liikenteessä sen päästöjen pienentyessä vähenevää verokertymää paikataan, yksi vaihtoehto on nostaa sähkön veroa veroluokassa 1 yhdellä sentillä per kWh. Taloudellinen vaikutus valtiolle olisi noin 430 miljoonaa euroa vuodessa.
5. Junissa käytettävän nestemäisen polttoaineen verotason tulee olla yhteneväinen kuorma-

tojen kanssa. Samoin maanteiden tavaraliikenteessä verotuksen tulee olla mahdollisimman yhtenäistä riippumatta siitä, kuljetetaanko tavara traktorilla vai kuorma-autolla.

6. Traktoreissa polttoöljyn käyttöön oikeuttavan päivämaksun määrä nostetaan 30 euroon päivässä.
7. Liikenteen verotuksen kokonaisuudistuksessa tulee toimia siten, että ulkomainen raskas liikenne alkaa maksaa Suomen tieverkon käytöstä. Vinjettimaksua valmistellessa tulee varmistaa, että se ei lisää suomalaisten kuorma-autonhaltijoiden kustannuksia. Mikäli vinjettimaksun käyttöönotto tarkoittaisi huomattavia lisäkuluja suomalaisille kuljetusyrityksille, tulee sen käyttöönotosta luopua.
8. Polttoainejakelun päästökauppa nostaa nykyarvioiden mukaan dieselin hintaa noin 11 senttiä litralta voimaantuleksaan joko vuonna 2027 tai 2031. Tämän kustannusnousun vaikutuksia hillitsemään Suomessa tulee valmistella ja ottaa käyttöön ammattidiesel. Ammattidieselin edellyttämän lainsäädännön valmistelu tulee aloittaa pikaisesti. Valmistelu tulee aikatauluttaa siten, että ammattidiesel on Suomessa käytössä vuoden 2027 alusta alkaen.
9. Suomessa on tarpeen eri tavoin varautua toimiin, jotka aktivoidaan, mikäli päästökauppa alkaa nostaa polttoaineen hintaa huomattavasti enemmän kuin nyt arvioidaan.

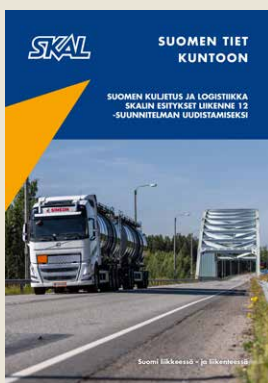


10. Päästökaupasta ja sosiaalisesta ilmastorahastosta tulevasta rahasta merkittävä osa tulee käyttää toimiin, joilla voidaan vähentää erityisesti raskaan tieliikenteen päästöjä.
11. Pidemmällä aikavälillä tulee tarkastella taakanjakosektorin toimivuutta, koska se on toimintamekanismiltaan päällekkäinen päästökaupan kanssa. Kun fossiilisen polttoaineen päästökauppa alkaa, tarve jakeluvelvoitteen ja polttoainevero-ohjauksen kaltaisille toimenpiteille vähenee merkittävästi. Päällekkäiset toimet lisäävät riskiä hallitsemattomaan polttoaineiden hinnannousuun.
12. Liikenteen verotuksen uudistamisen yhteydessä fossiilisten polttoaineiden verotusta ei tule kiristää, jotta seurauksena ei ole hallitsematonta hinnan nousua yhdistettynä päästökaupan voimaantumiseen ja jakeluvelvoitteen kiristymiseen.
13. Dieselin bensiiniä alhaisempi energiasisältövero ei ole yritys- tai verotuki. Dieselin ja bensiinin verotasoa ei tule yhdistää.
14. Biokaasun energiasisällön verotus on Suomessa kevyttä verrattuna muihin liikenteen käyttövoimiin. Tämä on perusteltua, ja alhaisella verotasolla mahdollistetaan kotimaisen huoltovarmuutta parantavan energia-arvoketjun kehittämistä.
15. Suomen tulee hakea komissiolta poikkeuslupaa soveltaa uusitutuvan dieselin (HVO:n) ammattidieseliin 33 senttiä alemmaa verokantaa.
16. Suomen tulee pyrkiä vaikuttamaan EU:n energiaverodirektiivin siten, että uusiutuvaa dieseliä (HVO) voisi komission ehdottamalla tavalla verottaa nykyistä minimiverotasoaa alemmin. Jos direktiivi tältä osin muuttuu, tulee Suomen hyödyntää HVO:n verotason alentamismahdollisuus.
17. Oikeus ammattidieseliin tulee säilyttää energiaverodirektiivissä.
18. Liikenteen verotuksessa tulee selvittää vaakuutusmaksuveron yhdistämistä tavalliseen arvonlisäverotukseen tavalla, joka antaisi veron vähennysoikeuden kuljetuspalveluita tarjoaville yrityksille. Tämän kuljetuskustannuksia alentava vaikutus olisi noin 50–70 miljoonaa euroa vuodessa.
19. Jakeluvelvoitteen nousua on 2020-luvun lopussa varauduttava Suomessa hillitsemään sen hintavaikutuksen pienentämiseksi.
20. Sovelletaan teollisuuden alemmaa verokantaa raskaan kaluston suurteholataukseen.

+1 Suomen tiet kuntoon

Tiestön kehittämisessä raha ratkaisee.

SKAL esittää tiestöön miljardin euron tasokorotusta: 300 miljoonaa euroa perustienpidon rahoitustasoon, 300 miljoonaa euroa tiestön korjausvelan poistamiseen ja 400 miljoonaa euroa tiestön kehittämisinvestointeihin.



Suomen tiet kuntoon -ohjelma

Ohjelma tarjoaa ratkaisuja liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitystyöhön. Väyliin on varattava riittävä rahoitus, joista on myös pidettävä kiinni julkisen talouden suunnitelmaa ja vuosittaisia talousarvioita toteutettaessa. Ohjelmassa esitetään, että tiestön määrärahoja on kasvatettava selkeästi. On tärkeää, että poliittiset päättäjät tunnistavat tiestön jatkuvasti kasvavan korjausvelan, joka on muodostunut suomalaisten arjen sujuvuuden ja jopa talouskasvun esteeksi.



Ohjelma on luettavissa SKALin verkkosivuilla.

Sanastoa

AFIR-asetus

(Alternative Fuels Infrastructure Regulation)

Huhtikuussa 2024 voimaan tullut, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva EU-asetus asettaa jäsenvaltioille sitovia tavoitteita vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottamiseksi ja kehittämiseksi. Asetus koskee tieliikenteen osalta sähkön ja vedyn jakeluinfraraa, satamissa ja lentoasemilla maasähkön syöttöä sekä satamissa nesteytetyn metaanin jakelua.

Ammattidiesel

Järjestelmä, jossa samaa dieselpolttoainetta voidaan tankata kaikkiin dieselkäyttöisiin ajoneuvoihin, missä ammattiliikenne saisi tietyn osuuden maksamistaan polttoaineveroista takaisin palautuksina. Ammattidieseljärjestelmä mahdollistaa uusiutuvan dieselin osuuden lisäämisen dieselpolttoaineeseen ilman logistiikkakustannusten merkittävää nousua.

DG TAXUD

Euroopan komission verotuksen ja tulliliiton pääosasto, joka vastaa EU:n toimintapolitiikasta veroihin ja tulleeihin liittyvissä asioissa ja keskeisessä roolissa vihreämpään, digitaalisempaan ja oikeudenmukaisempaan talouteen siirtymisen tukemisessa.

Energiaverodirektiivi (Energy Taxation Directive, ETD)

EU-direktiivi, joka asettaa vähimmäisverotasot sille, kuinka EU-valtioiden on verotettava energiaa ja fossiilisia polttoaineita, kuten bensiiniä, dieseliä, hiiltä ja sähköä. Parhaillaan käsittelyssä olevan uudistuksen tavoitteena tukea ilmastoneutraalia taloutta muun muassa siirtymällä verottamaan ympäristövaikutusten perusteella ja poistamalla fossiilisten polttoaineiden verotukselliset edut.

ETS2 (Emissions Trading System)

Vuonna 2027 käyttöön tuleva EU:n päästökauppajärjestelmän toinen vaihe, jolla nykyistä järjestelmää laajennetaan koskemaan uusia sektoreita. Näihin kuuluu myös tieliikenteessä käytettävä bensiini ja diesel, minkä seurauksena niiden kuluttajahinnat tulevat nousemaan. Osa laajempaa ilmastopoliittista kokonaisuutta nimeltään Fit for 55.

Fit for 55

EU:n laaja ilmastopoliittinen lainsäädäntökokonaisuus, jonka tavoitteena on vähentää EU:n kasvihuonekaasupäästöjä vuoteen 2030 mennessä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasoon verrattuna. Konkreettisia toimenpiteitä tähän ovat mm. EU:n päästökauppajärjestelmän laajeneminen (ETS2) sekä sosiaalinen ilmastorahasto (SCF).

Fossiilinen diesel

Maaperästä saatavasta raakaöljystä jalostettu dieselpolttoaine. Ei uusiutuvaa tai biopohjaista.

HVO (Hydrotreated Vegetable Oil)

Vetykäsittelystä kasviöljystä valmistettu uusiutuva dieselpolttoaine, fossiilisen dieselin puhtaampi korvike. Käy kaikkiin dieselmootoreihin.

Kilpailuneutraliteetti

Periaate, jolla pyritään takaamaan kaikille markkinoilla toimiville yrityksille tasavertaiset kilpailuedellytykset riippumatta esimerkiksi yrityksen omistusperusteista (valtio, kunta, yksityinen) tai yritysmuodosta.

Korjausvelka

Infrastruktuurin kuten tieverkoston suoritettujen korjaus- ja huoltotoimenpiteiden ylittävä kunnossapitotarve; toisin sanoen riittävän tasoisesta kunnossapidosta jälkeen jäämisen aiheuttama "velka", joka näkyy infran heikentyneenä kuntona ja tulevaisuudessa odottavien kunnostusten kasvavina kustannuksina.

Jakeluvelvoite

Liikennepolttoaineiden jakelijoille asetettu määräys myydä kuluttajille vuosittain tietty osuus uusiutuvaa polttoainetta. Tavoitteena edistää kestävien uusiutuvien polttoaineiden osuutta liikenteessä ja vähentää fossiilisten polttoaineiden käyttöä. Tällä hetkellä jakeluvelvoite on Suomessa 16.5 %, vuonna 2026 19.5 % ja 2026 22.5 %. Uusiutuvat polttoaineet ovat perinteistä bensiiniä ja dieseliä kalliimpia, joten mitä korkeampi jakeluvelvoite, sitä korkeammaksi polttoaineen hinta nousee.

Opt-out-mahdollisuus

EU:n jäsenvaltioilla on joissain tilanteissa mahdollisuus kieltäytyä tai poiketa tietyn EU-säädöksen soveltamisesta.

Päästökauppa

EU:n kustannustehokkuuteen pyrkivä mekanismi kasvi-huonekaasupäästöjen karsimiseksi. Markkinapohjainen järjestelmä, jossa päästöjä tuottaville yrityksille myönnetään tiettyä päästö määrää vastaavia päästöosuuksia, joita ne voivat (päästörajoitteensa alitettuaan) myydä tai (ne ylittyyään) ostaa lisää.

Sosiaalinen ilmastorahasto SCF (Social Climate Fund)

Vuosina 2026–2032 voimassa olevaksi suunniteltu mekanismi, jota rahoitetaan ETS2:n tuotoin. Tavoitteena on tukea haavoittuvassa asemassa olevia EU-kansalaisia ja yrityksiä päästökauppajärjestelmän laajetessa koskemaan kakkosvaiheessaan myös tieliikennettä ja rakennusten erillislämmitystä.

Taakanjakosektori

Tällä viitataan EU:ssa päästökaupan ulkopuoliseen sektoriin, jota pidetään huomattavana päästölähteenä ja päästövähennyskohteena. Näihin sisältyvät rakentaminen,

rakennusten lämmitys, asuminen, maatalous, liikenne ja jätehuolto sekä teollisuuden kasvihuonekaasut.

TCO (Total Cost of Ownership)

kokonaiskustannusajattelu; kattava taloudellinen arvio, jossa otetaan huomioon hankittavan tuotteen tai palvelun ostohinnan lisäksi kaikki omistuksesta aiheutuvat välittömät tai välilliset kustannukset koko sen elinkaaren ajalta aina sen hankinnasta sen hävittämiseen asti.

TEN-T (Trans-European Transport Network)

EU:n hanke, jonka tavoitteena kehittää jäsenvaltioiden liikenneinfrastruktuuria tehokkaaksi ja yhteensopivaksi verkostoksi. Kattaa tieverkoston lisäksi myös rautatieverkon, sisävesiväylät, merisatamat, lentokentät ja logistiikkakeskukset. Suomessa TEN-T-verkkoon kuuluvat esimerkiksi Helsingin satama, lentokenttä, päärata sekä pääväylät etelän ja pohjoisen välillä.

Vinjetti / vinjettimaksu

Yli 12 tonnin painoisilta kuorma-autoilta perittävä, aikaan perustuva tienkäyttömaksu. Käytössä monessa EU-jäsenvaltiossa.



SKAL on luotettava asiantuntija ja rohkea uudistaja

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on arvojen mukaisesti luotettava asiantuntija. Kaikki kantamme perustuvat ajantasaisimpaan tietoon ja punnittuun näkemykseen. Tavoitteena on tuoda esiin kuljetus- ja logistiikkayritysten näkökulma ja luoda edellytyksiä kannattavalle liiketoiminnalle, joka vahvistaa koko Suomen logistista kilpailukykyä.

SKALin ohjelmissa käsitellään alalle tärkeitä teemoja. Ohjelmat ovat luettavissa SKALin verkkosivuilla skal.fi/ohjelmajulkaisut



Liikenteen verotus ja Suomen kilpailukyky



Vahvistetaan paikallista elinvoimaa



Kuljetus- ja logistiikka-alan työvoiman turvaaminen



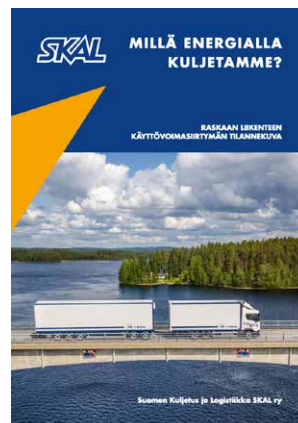
Logistista kilpailukykyä vahvistettava



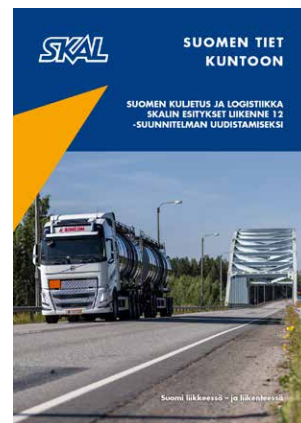
Järkevillä normeilla kasvua ja kilpailukykyä



Suomi liikkeessä



Millä energialla kuljetamme



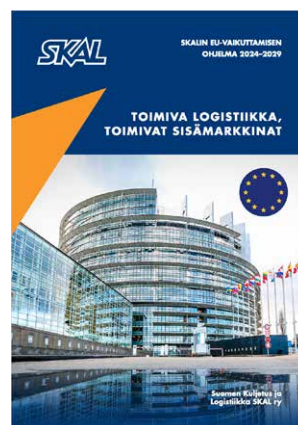
Suomen tiet kuntoon



Talvihoito



Digiohjelma



EU-vaihtamisen painopisteet 2024

Liikenne- ja logistiikka-ala ansaitsee puolestapuhujan

SKALin verkosto on valtakunnallinen. Ole yhteydessä asiantuntijoihimme Helsingissä ja muualla Suomessa. Käydään hyvää vuoropuhelua ja etsitään Suomelle paras väylä eteenpäin!

Löydä SKAL-yhteyshenkilö

Henkilökohtaiset sähköpostiosoitteet:
etunimi.sukunimi@skal.fi, keskus: 09 478 999

SKAL ry

Anssi Kujala, toimitusjohtaja, 0400 567 925
Ari Herrala, edunvalvontajohtaja, 050 368 4248
Petri Murto, johtaja, 040 762 2140
Outi Nietola, logistiikkajohtaja, 040 194 4776
Heini Polamo, viestintäjohtaja, 040 506 0131
Arto Kämppi, järjestöjohtaja, 040 354 7492

Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry,
SKAL Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjät
Mikko Voutilainen, toimitusjohtaja, 040 517 7133

SKAL Itä-Suomi ry, SKAL Keski-Suomi ry
Heikki Lappalainen, toiminnanjohtaja, 09 4789 9440
Jouni Bergroth, johtava asiantuntija, 040 580 1800

SKAL Kaakkois-Suomi ry
Eeva-Maija Koponen, toimitusjohtaja, 0400 550 545

SKAL Länsi-Suomi ry

Tero Siitonen, toimitusjohtaja, 040 860 0901

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Pia Vuori, toimitusjohtaja, 040 747 4462

SKAL Pohjanmaa – Österbotten ry

Matti Koivisto, toimitusjohtaja, 050 372 4791

SKAL Pohjois-Suomi ry

Taavi Heikkinen, toiminnanjohtaja, 0400 282 785

SKAL Elintarvikeala

Sampsa Wichmann, toimitusjohtaja, 0400 619 691

SKAL Metsä

Kari Palojärvi, toiminnanjohtaja, 0500 376 618

SKAL Suoritealat ry

Jari Harju, toimitusjohtaja, 09 4789 9338

SKAL Ympäristö

Lasse Kontiola, toiminnanjohtaja, 0400 694 233

SKAL

