



11.8.2026

VM, lausuntopyynnön diaarinumero: VN/19384/2025

Autoalan Keskusliiton lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain ja valmisteverotuslain 98 a §:n muuttamisesta

Kiitämme mahdollisuudesta lausua esitysluonnoksesta koskien ehdotusta ammattitarkoitukseen käytettävän polttoaineen verotuesta.

Esityksen mukaan nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettuun lakiin lisättäisiin ammattitarkoitukseen käytetyn dieselpolttoaineen eli nk. ammattidieselin veronpalautusta koskevat säännökset. Veronpalautuksen määrä olisi 3,3 senttiä litralta ja sen olisi tarkoitus olla voimassa EU:n polttoaineen jakelun päästökaupan (ETS2) alusta lähtien (tod.näk. 1.1.2028) vuoden 2037 loppuun saakka.

Huomionarvoista on, että liikenteen päästöihin ei tule kohdistua samanaikaisesti sekä EU-tason päästöhinnointelua että täysimääräisenä säilyviä kansallisia hiilidioksidiperusteisia maksuja. Kun ETS2 käynnistyy, on huolehdittava yritysten kilpailukyvyistä, kuluttajien ostovoimasta sekä siitä, että liikenteen kokonaiskustannukset säilyvät kohtuullisella tasolla.

Kannatamme ehdotusta ammattidieselin käyttöönotosta, jonka tavoite on edistää talouskasvun edellytyksiä ja vahvistaa suomalaisen kaupan ja teollisuuden logistista kilpailukykyä

AKL näkee perusteltuna esitysluonnoksen tavoitteen kompensoida raskaalle ammattimaiselle tieliikenteelle polttoaineiden jakelijoiden EU-tasolla todennäköisesti alkavan päästökaupan aikaansaamaa kustannusvaikutusta. Raskaan liikenteen verorasituksen kevennys lieventäisi dieselkäyttöisestä kuorma-autoliikenteestä riippuvaisen kaupan ja teollisuuden kustannusnousua.

Suomessa diesel on Euroopan kalleimpia ja polttoainehintojen nousu lisää kuljetusalan kustannuksia. Suomen liikenteen erityispiirre on myös pitkät etäisyydet ja vaihtelevat sääolosuhteet, jotka kasvattavat kuljetuskustannuksia. Huomioitavaa on, että monessa EU-maassa ammattidieseljärjestelmä on jo käytössä paikallista logistista kilpailukykyä parantamassa.

Suomessa myös johtuen taloutemme rakenteesta, merkittävä osuus rekkaliikenteen ammattikuljetuksista on painavampaa kategoriaa (esim. puukuljetukset), jonka vuoksi siirtymä vaihtoehtoihin käyttövoimiin on suhteellisesti hitaampaa.

Pidämme myönteisenä esitysluonnoksen huomiota siitä, että kuljetusalan yrityksillä tulee säilyä kannustin siirtyä tulevaisuudessa vähäpäästöiseen ja päästöttömään kalustoon.

Esitysluonnoksen mukaan ehdotetun ammattikäyttöön tarkoitetun dieselpolttoaineen verotuen määrääikaisuudella varmistetaan, että veronpalautus toimii siirtymäkautta koskevana kustannusten lievennystoimena tilanteessa, jossa raskas tieliikenne on edelleen pääosin riippuvainen dieselkäytöstä kalustosta, ja markkinoilla olevien päästöttömien vaihtoehtojen hankintakustannukset ovat korkeita.



Kuorma-autojen käyttövoimamurros on tähän mennessä edistynyt selkeästi hitaammin kuin henkilö- ja pakettiautoissa. Suomessa sähkön hinta on suhteellisen matala EU:n keskiarvoon nähden, joten pitkällä aikavälillä raskaan liikenteen sähköistyminen voi parantaa Suomen logistista kustannuskilpailukykyä. Myös biokaasu sekä vety ovat tärkeitä tulevaisuuden polttoaineita raskaassa liikenteessä. Raskaan liikenteen käyttövoimamurroksen edistämisessä yksi tärkeä väline ovat ETS2:stä Suomelle palautuvat rahat, joiden käyttöä tulee kohdistaa myös raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymän edistämiseen.

Kunnioittavasti,

Tero Lausala, toimitusjohtaja

Autoalan Keskusliitto