

LAUSUNTO

Asia: VN/19384/2025 Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain ja valmisteverotuslain 98 a §:n muuttamisesta.
Valtiovarainministeriö 11.8.2026.

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=aa39a716-1996-4afd-a030-9f724d1fc0db>

Suomen ilmastopaneeli

Heikki Liimatainen, Jyri Seppälä, sihteeristö Maria Karttunen

TAUSTAA

Petteri Orpon hallitus päätti kevään 2024 kehysriihessä ottaa käyttöön ammattitarkoitukseen käytetyn dieselpolttoaineen veronpalautuksen EU:n polttoaineen jakelijoiden päästökaupan (ETS2) käynnistyessä todennäköisesti vuoden 2028 alussa. Ammattidieselin verotuki olisi hallituksen esityksen mukaan voimassa vuoden 2037 loppuun saakka. Veronpalautuksen määräksi on suunniteltu 3,3 senttiä litralta. Esityksen tavoitteena on kompensoida päästökaupan raskaan ammattimaisen tieliikenteen polttoainekustannuksia sekä lieventää kuljetuskustannusten nousun vaikutuksia teollisuuden kilpailukykyyn ja kotitalouksien ostovoimaan. Samalla se hidastaa raskaan liikenteen sähköistymistä.

SUOMEN ILMASTOPANEELIN NÄKEMYKSET

Ilmastopaneelin näkemys on, että ammattidieseliä ei tule Suomessa ottaa käyttöön, koska se kasvattaa valtion kustannuksia ja tieliikenteen päästöjä. Pitkällä aikavälillä se kasvattaa myös Suomen kuorma-autoliikenteen kustannuksia heikentäen Suomen logistista kilpailukykyä, saamatta aikaan merkittäviä positiivisia vaikutuksia lyhyellä aikavälillä.

Tieliikenne aiheutti vuonna 2025 hiilidioksidipäästöjä noin 8,4 Mt muodostaen yli kolmanneksen taakanjakosektorin päästöistä. Tämän vuoksi tieliikenteen päästöjen vähentämisellä on ratkaiseva merkitys EU:n Suomelle asettaman taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteen saavuttamisessa. Kuorma-autoliikenne aiheutti vuonna 2025 noin 2,5 Mt hiilidioksidipäästöjä, mikä oli noin 30 % tieliikenteen päästöistä, henkilöautojen osuuden ollessa 55 %. Kuorma-autoilla on siten henkilöautojen ohella ratkaiseva merkitys taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteen saavuttamisessa, ja politiikkatoimien tulisi olla määrätietoisesti ja pitkäjänteisesti kuorma-autoliikenteen päästöjä vähentäviä. Venäjän hyökkäyssodan ja Hormuzinsalmen kriisin aiheuttamat suuret heilahtelut öljyn hinnoissa ovat korostaneet myös tarvetta irtautua fossiilisten polttoaineiden käytöstä logistiikkakustannusten ennakoitavuuden, energiaomavaraisuuden ja huoltovarmuuden parantamiseksi.

ETS2-päästökaupan toivotaan vähentävän liikenteen päästöjä, koska sen arvioidaan nostavan polttoaineen hintaa noin 13 snt/l. Korkeampi polttoaineen hinta luo kannusteen ottaa käyttöön fossiilisen polttoaineenkulutusta vähentäviä toimenpiteitä ja vaihtoehtoisia vähähiilisiä käyttövoimia, kuten biokaasua ja sähköä. Kuljetusyritykset voisivat ottaa tällaisia toimenpiteitä käyttöön yhteistyössä asiakkaidensa kanssa jo ennen päästökaupan voimaantuloa, mikä vähentäisi logistiikkakustannusten nousupainetta. ETS2:n, uusiutuvien polttoaineiden jakeluvetoisuuden ja kuorma-autokannan sähköistymisen seurauksena kuorma-autoliikenteen päästöjen ennakoidaan perusuralla vähenevän tasolle 1,6 Mt vuonna 2030 ja 1,4 Mt vuonna 2050.

Ammattidieselin käyttöönoton myötä kannusteet polttoaineen kulutuksen vähentämiseksi heikkenevät, minkä seurauksena kuorma-autokuljetusten päästöt kasvavat esityksen mukaan noin 0,03 Mt vuonna 2030. Ilmastopaneelin käyttämän HEETRA-mallin mukaan päästöt kasvavat noin 0,01 Mt vuonna 2030 ja noin 0,03

Mt vuonna 2050. Kumulatiivisesti ammattidiesel lisää päästöjä noin 0,05 Mt vuoteen 2030 ja noin 0,43 Mt vuoteen 2050 mennessä.

Ammattidiesel alentaisi kuorma-autoliikenteen kustannuksia lyhyellä aikavälillä. Vuonna 2030 kustannukset olisivat noin 20 M€ (0,6 %) perusuraa pienemmät. Pitkällä aikavälillä vaikutus kuitenkin kääntyisi päinvastaiseksi, ja vuonna 2050 kustannukset olisivat noin 40 M€ (0,7 %) perusuraa suuremmat. Tämä johtuu siitä, että energiatehokkuustoimia jätetään tekemättä tai ne viivästyvät ammattidieselin käyttöönoton vuoksi. Mallinnuksessa ei ole otettu huomioon ammattidieselin mahdollista vaikutusta kuorma-autojen sähköistymisen hidastumiseen, mikä kasvattaisi kustannuksia edelleen pitkällä aikavälillä.

Ammattidiesel lisää tieliikenteen päästöjä tilanteessa, jossa Suomi nykyisten päätösten ja linjausten perusteella ole saavuttamassa vuoden 2030 tieliikenteen päästövähennystavoitetta¹. Koska nykyinen taakanjakosektorin päästövähennystoimien kokonaisuus on jo valmiiksi riittämätön varmistamaan tavoitteiden saavuttaminen, tulisi kunnianhimon tasoa pikemminkin nostaa kuin heikentää.

Ammattidieselistä tulee uusi yritystuki, jonka valtiolle aiheuttamien kustannusten arvioidaan esityksessä olevan noin 40 M€ vuodessa. Arvio tuen määrästä perustuu oletukseen, että palautuksen piirissä on 1,2 miljardia litraa dieseliä ja palautus on 3,3 snt/l. Yksittäisen kuorma-auton kannalta palautus olisi esityksen mukaan 500–3 300 euroa vuodessa kuorma-auton koosta ja suoritteesta riippuen. Kustannuksen lopullinen taso riippuu siitä, kuinka kuorma-autoliikenteen suorite ja energiatehokkuus sekä sähkökuorma-autojen osuus kehittyvät ammattidieselin 10 vuoden voimassaolon aikana. Ilmastopaneelin HEETRA-mallinnuksen arvio ammattidieselin kustannuksista valtiolle on noin 88 M€ vuoteen 2030 mennessä ja noin 242 M€ vuoteen 2037 mennessä. Ammattidieselin toivotaan alentavan teollisuuden ja kaupan kuljetuskustannuksia sekä välillisesti hillitsevän kuluttajatuotteiden hintojen nousua. Noin kymmenen sentin vaihtelu dieselin hinnassa on kuitenkin viikoittaista, eikä ole varmaa, kuinka suuri osuus ammattidieselin korvauksista kohdistuu teollisuuden ja kaupan kuljetuskustannusten alentamiseen. On myös huomattava, että kuljetusten energiakustannukset muodostavat vain noin 10 prosenttia teollisuuden ja kaupan logistiikkakustannuksista. Tämän vuoksi ETS2-päästökaupan vaikutus teollisuuden ja kaupan kustannuksiin olisi ilman ammattidieseliäkin vain prosentin kymmenysten luokkaa. Ammattidieselin vaikutus puolestaan olisi ainoastaan prosentin sadasosien luokkaa. Ammattidieselillä ei siten ole merkittäviä vaikutuksia suomalaisen teollisuuden ja kaupan kilpailukykyyn eikä kuluttajahintoihin Suomessa. Esityksessä todetaan lisäksi, että veronpalautus siirtyy todennäköisesti kuljetusten hintoihin, minkä vuoksi sillä ei arvioida olevan vaikutusta kuljetusyritysten kannattavuuteen. Sen sijaan jälkikäteismaksatuksen vuoksi sillä olisi negatiivinen vaikutus kuljetusyritysten maksuvalmiuteen. Ammattidieselin käyttöönotto olisi siis erittäin kallis toimenpide, joka ei alenna merkittävästi logistiikkakustannuksia.

Suomen ilmastopaneeli korostaa, että fossiilisten polttoaineiden tukia ei tule sitoa pitkälle tulevaisuuteen, kuten esityksessä ehdotettuun vuoteen 2037 saakka. Fossiilittomat vaihtoehdot kehittyvät nopeasti, minkä vuoksi julkista tukea pitäisi päinvastoin suunnata ensisijaisesti puhtaiden ratkaisujen ja uuden teknologian käyttöönoton edistämiseen siirtymävaiheessa. Kuljetusalan sähköistyminen on jo käynnissä oleva murros, joka vähentää riippuvuutta fossiilisista polttoaineista. Kuljetusalan riippuvuutta fossiilisista polttoaineista tukevan politiikan sijaan olisi valtiontalouden näkökulmasta kustannustehokkaampaa tukea raskaiden ajoneuvoyhdistelmien sähköistymistä pääteiden megawattitehoisten latausratkaisujen investointituella. Tuoreiden tutkimusten² mukaan jakelukuorma-autojen kokoluokassa sähkökuorma-autot ovat jo

¹ Liikenteen päästöille on asetettu sektorikohtainen tavoite päästöjen puolittamisesta vuoden 2005 tasosta vuonna 2030 Fossiilittoman liikenteen tiekartassa (valtioneuvoston periaatepäätös LVM/2021/62), joka on osa Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaa.

² Jahangir Samet ym. 2024. [Levelized cost of driving for medium and heavy-duty battery electric trucks](#). Applied Energy 361, 122976; Basma & Rodríguez 2023. [A Total Cost of Ownership Comparison of Truck Decarbonization Pathways in Europe](#), ICCT; Alonso-Villar & Basma 2026. [Road tolls and CO₂ charges: Impact on the total cost of ownership of trucks in Europe](#), ICCT.

dieselkuorma-autoja kustannustehokkaampia elinkaaritarkastelussa. Muiden Pohjoismaiden esimerkit osoittavat, että latausinfrastruktuurin kehittäminen tukee kuorma-autokannan sähköistymistä. Sekä Ruotsissa, Norjassa että Tanskassa vuonna 2025 rekisteröidyistä kuorma-autoista yli 14 % oli täyssähköisiä, kun vastaava osuus oli Suomessa vain 3 %. Kuorma-autojen sähköistymisen hitaus heikentää merkittävästi Suomen logistiikkakustannusten kilpailukykyä muihin Pohjoismaihin verrattuna. Ammattidieselin käyttöönotto heikentää entisestään Suomen logistista kilpailukykyä.

Ammattidiesel koskee sekä kuorma- että linja-autoliikennettä. Yllä vaikutuksia on kuitenkin tarkasteltu vain kuorma-autoliikenteen osalta. Linja-autoliikenne perustuu laajasti joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten ja yritysten välisiin hankintoihin, jolloin ammattidieselin suorat vaikutukset linja-autoyrityksiin jäänevät vähäisiksi.