

Asia: VN/23899/2023

## **Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Yleiset huomiot koskien HE luonnosta**

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta. Kokonaisuutena lakiestys vastaa hyvin näkemyksiämme, joita esitimme polttoainejakelun päästökaupan arviomuistion lausuntovaiheessa.

Tärkein näkemyksemme ei liity suoraan tähän lakiesitykseen, vaan Petteri Opron hallituksen kehysriihen päätökseen 15.4.2024. Sen mukaan, kun EU-direktiivin mukainen polttoaineiden jakelijoiden päästökauppa tulee voimaan vuonna 2027, otetaan käyttöön raskaan liikenteen ammattidiesel. Tarvittava lainsäädäntö on saatettava voimaan tämän vaalikauden aikana.

Liittomme näkee, että ammattidieselin valmistelu on aloitettava välittömästi. Kun laki on saatu valmiiksi, tarvittaneen noin yksi vuosi palautusjärjestelmän rakentamiseen. Koska ammattidiesel on tulossa käyttöön, emme näe tarvetta harkita päästökauppadirektiivin mahdollistamaa päästöoikeuksien palauttamisen koskevan veloitteen lykkäämistä vuoden 2030 loppuun saakka.

Itse päästökauppajärjestelmä on monilta osin samanlainen kuin yleisessä päästökaupassa ja se on hyvin tarkkaan säädetty EU-direktiivillä ja sitä tarkentavalla komission lainsäädännöllä. Tähän liitollamme ei ole siksi kommentoitavaa.

Näemme lakiesityksen mukaisesti välttämättömäksi soveltamisalueen laajentamisen. Päästökauppadirektiivin mukainen soveltamisala ei ole käytännössä mahdollinen, kuten lakiesityksessä on todettu.

Päästökaupasta ja sosiaalisesta ilmatorahastosta tulevasta rahasta merkittävä osa tulee käyttää toimiin, joilla vähennetään liikenteen ja erityisesti raskaan tieliikenteen päästöjä. Kuorma-autojen osalta vaihtoehtoisten käyttövoimien eteneminen on hitaampaa kuin henkilöautojen osalta. Tarvitaan teknologianeutraaleja ratkaisuja. Latausinfra ei mahdollista vielä käyttövoimasiirtymää ja ajoneuvokalusto on kallista.

Päästökaupan markkinamekanismi ei ole täysin aito, koska vuosina 2027–2030 hiilen hinnan ylittäessä 45 euroa / tonni 2020 hintatasolla mitattuna ylimääräisiä päästöoikeuksia vapautettaisiin huutokaupattavaksi. Suomen arviomuistiossa kustannusvaikutuksia arvioitaessa on käytetty hiilen hintaa 50 euroa/tonni. Hiilen hinta teollisuuden päästökaupassa vuonna 2022 oli 80–90 euroa/tonni. On siis mahdollista, että hiilen hinta nousee yli 50 euroa/tonni ja tämä tekee vaikeaksi arvioida päästökaupan todellisia vaikutuksia tiekuljetuksiin.

## Säännelty yhteisö

### **Palaute ehdotetusta säännellyn yhteisön määritelmästä ja velvoitteiden siirrosta sopimuksella sekä sääntelyn kohdetta koskevista vaikutuksista**

Logistiikkayritysten Liitto ja sen jäsenet eivät ole tässä laissa mainittuja säänneltyjä yhteisöjä. Siksi meillä ei ole kantaa tähän asiaan.

## Maa-, metsä- ja kalatalous

### **Miten ja kenelle mahdolliset hyvitykset tulisi toteuttaa erityisesti maa-, metsä- ja kalatalouden toimialoilla?**

Tärkeintä on varmistaa, että maa-, metsä- ja kalataloudessa muille tehtävät kaupalliset kuljetukset eivät saa kustannusetua verrattuna ammattimaisiin kuljetuspalveluihin. Ei saa syntyä kaksia markkinoita, joissa kilpailuetu perustuu hyvityksiin.

## Liikennesektorin toimijat

### **Mitä vaikutuksia soveltamisalarajauksella on toimintaanne?**

Ehdotettua lakia ei sovellettaisi puolustusvoimien, raideliikenteen tai kaupallisen vesiliikenteen osalta erillisjaeltuihin polttoaineisiin. Liittomme toiminta keskittyy maakuljetuksiin. Vesiliikenne ja rautatieliikenne eivät juurikaan kilpaile maantiekuljetusten kanssa, joten tällä rajauksella ei ole kovin suurta vaikutusta. Myöskään puolustusvoimien oma energiankäyttö ei vaikuta kaupallisiin kuljetuksiin.

### **Miten mahdolliset hyvitykset niille yritysmuotoisille toimijoille, joiden käyttämä polttoaine tulee soveltamisalan piiriin, voisi toteuttaa?**

Ammattidiesel on keino parantaa Suomen logistista saavutettavuutta

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. Otetaan käyttöön vinjettimaksu raskaalle tavaraliikenteelle.

Kehysriihen päätös ammattidieselistä oli hyvä ja tärkeä. Liittomme korostaa, että ammattidieseljärjestelmä on tärkeä keino turvaamaan suomalaisyritysten kilpailukykyä sekä hillitsemään kuljetuskustannusten nousupainetta. Kuljetuskustannusten nousulla on laajat heijastusvaikutukset koko Suomen logistiseen kilpailukykyyn.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL on tehnyt esityksen ammattidieselin käyttöönotosta. Alla on kuvattu miksi ja miten se tulisi toteuttaa. Liittomme tukee tätä esitystä.

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

Ympäristöystävällisempää dieseliä verotetaan 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 % alan liikevaihdosta.

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

Miten dieselin hinta ja ammattidiesel vaikuttavat kuljetuskustannuksiin?

Maanteiden tavaraliikenteen käyttövoima on diesel. Suomessa on kuorma-autoja vuoden 2023 lopussa kaikkiaan noin 90 100, joista ammattimaisessa tavaraliikenteessä on kaikkiaan noin 32 600 kuorma-autoa. Kaikista kuorma-autoista kaasukäyttöisiä on hieman alle 600 ja sähkökäyttöisiä alle 100 kappaletta. Diesel säilyy kuorma-autokannassa tavaraliikenteen pääkäyttövoimana vielä pitkään, minkä vuoksi sen hinnalla on suora vaikutus Suomen kuljetus- ja logistiikkakustannuksiin.

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

Ammattidieselin soveltamisalan piirissä ei olisi energiaverodirektiivin rajoitusten vuoksi aivan kevyin kuljetuskalusto. Mikäli Suomessa käyttöönotettava 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 luvussa on huomioitu myös mahdollisesti ulkomaisiin kuorma-autoihin tankattavat palautukseen oikeuttavat litrat. Tällöin päästökaupan arvioidun 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 päästökauppatuloina.

Miten ammattidiesel toimisi käytännössä?

1. Suomessa myytäisiin samaa dieselöljyä henkilö-, paketti, linja- ja kuorma-autoihin kuin tälläkin hetkellä.

2. Kun dieselöljyä tankattaisiin kokonaispainoltaan vähintään 7,5 tonnin kuorma-autoon tai M2- / M3-luokan linja-autoon, ajoneuvon haltija voisi

takautuvasti hakea palautusta maksamistaan polttoaineveroista. Tämä palautusmekanismi on nimeltään ammattidiesel ja kriteerit soveltamisalan

ajoneuvotyypeille määritellään energiaverodirektiivissä.

3. Ajoneuvon haltija voisi hakea palautusta kalenterikuukausittain sähköisen järjestelmän kautta ilmoittamalla palautuksen soveltamisalaan kuuluviin

ajoneuvoihin tankatut diesellitrat. On tärkeää, että palautusta voi hakea kuukausittain, jotta ammattidiesel ei aiheuta kassanhallintaongelmaa

kuljetusyrietyksille harvan palautusvälin vuoksi.

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 kohdistuisi myös arvonlisäverovähennyksiä, jotka ovat verotuksen valvonnan kohteena.

Järjestelmän valvonta on mahdollista järjestää tehokkaasti eikä se olisi erityisen altis väärinkäytöksille.

Ammattidieselistä löytyy tarkempaa tietoa SKALin Ammattidiesel käyttöön -raportti on luettavissa <https://skal.fi/vaikuttaminen/energia-ja->

verotus/ammattidiesel/

Aaltonen Pekka  
Logistiikkayritysten Liitto ry