

RATKAISU POLTTOAINEEN HINTAKRIISIIN JA
SUOMEN LOGISTISEEN KILPAILUKYKYYN

AMMATTIDIESEL KÄYTTÖÖN



AMMATTIDIESEL
KÄYTTÖÖN

SKAL

SKAL

Sisällys

Johdanto – logistiikkakustannukset kasvussa, ammattidiesel välttämätön	4
Polttoaineen hinnan nousu ennätysellistä	5
Jakeluvaiheen vaikutukset pumppuhintoihin 1.1.2022	6
Päästövähennystoimien kustannusvaikutuksia ei ole pystytty arvioimaan riittävästi	7
Kuljetusalan kannattavuus jyrkässä laskussa	9
Huomattavia taloudellisia vaikutuksia toimialalle	10
SKALin esitys: ammattidiesel otettava Suomessa käyttöön	11
Eduskunnasta tukea ammattidieselille	12
Miten ammattidiesel toimisi käytännössä?	12
Liite: Jakeluvaiheen säädöspohja	13



Julkaisija

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Työryhmä

Anssi Kujala, toimitusjohtaja, +358 9 478 999 , +358 400 567 925, anssi.kujala@skal.fi
Petri Murto, johtaja, asiantuntijapalvelut, +358 9 4789 9334, +358 40 762 2140, petri.murto@skal.fi
Ari Herrala, edunvalvontajohtaja, +358 9 4789 9400, +358 50 368 4248, ari.herrala@skal.fi

Taitto Jenga Markkinointiviestintä

Kannen kuva SKAL viestintä

Muut valokuvat: SKAL viestintä ja Shutterstock

Suomi on päästövähennyksien edelläkävijä raskaassa liikenteessä

Suomen logistinen tehokkuus maanteiden tavaraliikenteessä perustuu muun muassa kuljetuskaluston suuriin mittoihin ja massoihin, joita hyödyntäen tavarat siirretään tieverkolla energiatehokkaasti dieseliä käyttäen.

Suomessa on käytössä Euroopan suurimmat ajoneuvoyhdistelmät. Raaka-aineita ja tavaraa toimitetaan metsistä, montuilta ja tuotantolaitoksilta edelleen jalostettavaksi, kauppaan kuluttajille ja muille yrityksille kotimaassa, mutta myös vientiin.

Kuljetamme yhdessä 76 tonnin painoisessa, jopa yli 34-metrisessä ajoneuvoyhdistelmässä enemmän raakapuuta, haketta tai soraa yhdellä kuljetuskerralla kuin muut EU-maat. Suuret yhdistelmät vähentävät päästöjä, sillä päästöt kuljettua tonnia kohden laskevat. Suuret ajoneuvokoot ovat Suomelle päästövähennys- ja kilpailuetutekijöitä.

Suomessa ajoneuvon koon kasvattaminen on vähentänyt polttoaineen kulutusta, mikä on lisännyt myös kuljetusten kustannustehokkuutta. Suurempi yhdistelmä koko vähentää kuljetusten päästöjä kuljettavaa tavarayksikköä kohden.



HCT-yhdistelmän pituus voi olla jopa 34,5 metriä maksimipainon ollessa 76 t. Erityisesti raskaammalla kalustolla kuten täysperävaunu- ja HCT-yhdistelmillä polttoaineen kulutus ei näytä merkittävästi kasvavan ajoneuvon koon kasvaessa. (Logistiikkaselvitys 2020)

Johdanto – logistiikka-kustannukset kasvussa, ammattidiesel välttämätön

Dieselin pumppuhinta on vuoden 2022 alussa ennätyskellisen korkealla. Ennätyskellistä on ollut myös hinnannousu, jonka taustalla on useita tekijöitä.

Tekijöitä ovat muun muassa öljyn hinta, dollarin kurssimuutokset sekä dieselin ja uusiutuvan dieselin maailmanmarkkinahinta. Lisäksi päätös- ja päästöperustaisia tekijöitä ovat jakeluvaihteen kasvaminen sekä parafiinisen dieselin veronkorotus vuoden 2022 alusta alkaen.

Suomessa otettava käyttöön ammattidiesel.

Parafiinisen dieselöljyn polttoainevero nousi 2 senttiä litralta. Vuonna 2020 yli 70 prosenttia dieselöljyn kulutuksesta oli laadultaan parafiinista. Parafiinisen dieselöljyn vero on nousmassa myös vuoden 2023 alussa jo päätetyn lakimuutoksen myötä.

Vuoden 2022 alusta tuli lisäksi voimaan niin sanotun jakeluvaihteen kiristäminen. Se tarkoittaa dieselin osalta sitä, että polttoainejakelijoiden on lisättävä dieselöljyyn aiempaa enemmän biokomponenttia, so. uusiutuvista raaka-aineista valmistettua dieseliä.

Biopolttoaineiden jakeluvaihte (jota usein myös sekoitevaihteeksi kutsutaan) nousi 1,5 prosenttiyksikköä

vuoden alusta: 2021 vuoden 18 prosentista 2022 vuoden 19,5 prosenttiin. Korkeampi jakeluvaihte tarkoittaa korkeampaa polttoaineen hintaa, sillä uusiutuva raaka-aine on fossiilista kalliimpaa.

Suomen kilpailukyky koetuksella

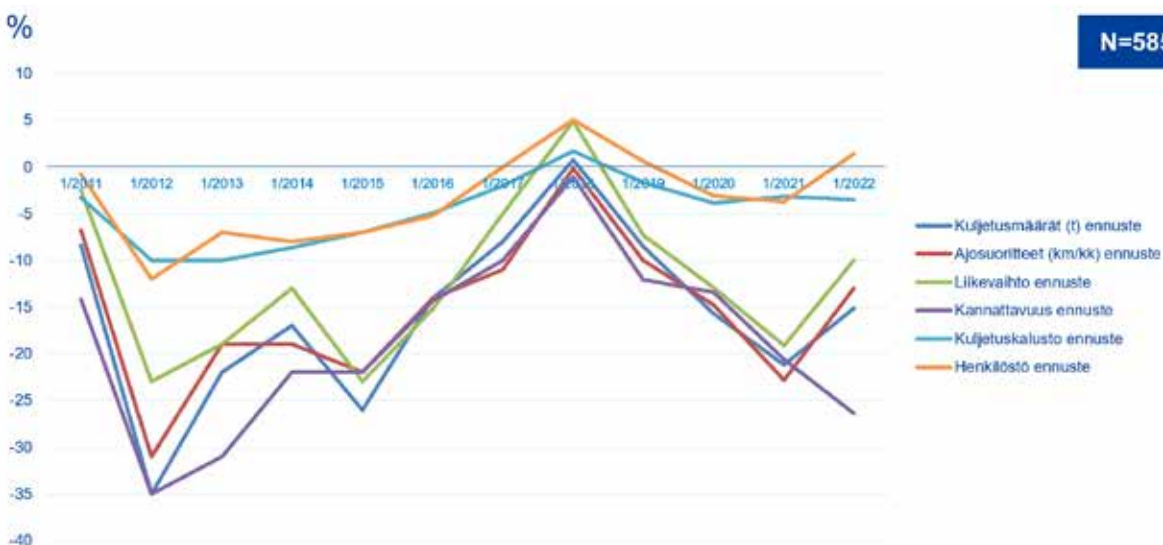
Kuljetus- ja logistiikka-ala on ahdingossa. Alan kannattavuus laskee jyrkästi. Kysymys ei kuitenkaan ole yhdestä toimialasta vaan koko Suomen kilpailukyvyistä. Suomella on jo muutenkin haasteita logistiikan kustannuskilpailukyvyssä suhteessa kilpailijamaihin.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää yhdeksi ratkaisuksi ammattidieselin käyttöönottoa.

Nyt käsillä olevaan hintakriisiin ja kuljetuskustannusten pidempiaikaiseen hillitsemiseen on Suomessa otettava käyttöön ammattidiesel. Tällöin EU:n energiaverodirektiivissä säädetyin mekanismin mukaisesti kuorma- ja linja-autoissa käytettävää dieseliä verotetaan muissa ajoneuvoissa käytettävää kevyemmin. Kuljetusyritykset saisivat ammattidieselin käyttöönoton myötä tankkaamansa dieselin polttoaineverosta palautusta. Järjestelmä on käytössä yhdeksässä EU-maassa. EU-säätelystä esteitä ei tule.

Hintojen nousu näkyy kuljetusyrityksien kannattavuudessa voimakkaasti:

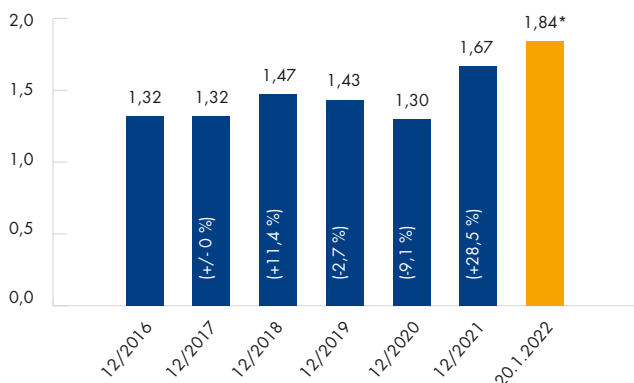
Kuljetusyrittäjien ennusteet tulevasta keväästä



Polttoaineen hinnan nousu ennätysellistä

Tilastokeskus seuraa liikennepolttoaineiden kuukausikohtaisia keskihintoja osana kuluttajahintaindeksiä.

Joulukuun keskihinnat ovat dieselin osalta olleet seuraavia (hinnan vuosimuutos prosentteina):



Lähde: Tilastokeskus paitsi *www.polttoaine.net, keskihinta

Dieselin hinta on viimeisen vuoden aikana joulukuun 2021 (verrattuna joulukuuhun 2020) loppuun mennessä noussut 28,5 prosenttia. Euromääräisesti hinnannousu on ollut 37 senttiä per litra, arvonlisäverottomana noin 30 senttiä per litra.

Polttoaineen hinta muuttuu jatkuvasti. 20.1.2022 tilanteessa dieselin keskihinta polttoaine.net mukaan on ollut 1,84 €/l. Tämä tarkoittaa, että dieselin hinta on verrattuna joulukuuhun 2020 noussut jopa yli 50 senttiä.

Hinnannousun vaikutusta on syytä konkretisoida esimerkillä:

- eräs 20 yhdistelmäajoneuvon kuljetusyritys kuluttaa 2,4 miljoonaa litraa dieseliä vuodessa.
- Polttoainekustannusten nousulla yli miljoonalla eurolla on huomattavat vaikutukset yrityksen kannattavuuteen ja toimintaedellytyksiin.

Yksin polttoaineen hinnannousun vaikutus kuorma-autoliikenteen kustannuksiin on ollut viimeisen vuoden aikana keskimäärin noin 6,1 prosenttia ja perävaunuyhdistelmillä noin 7,2 prosenttia (Tilastokeskuksen julkaiseman kuorma-autoliikenteen kustannusindeksin kustannusosuuksilla laskettuna).

Ennen vuotta 2022 kalleinta diesel on Tilastokeskuksen mukaan ollut marraskuussa 2021, jolloin sen keskihinta oli 1,70 €/litra. Kaikista edullisinta diesel viimeisen kahden vuoden aikana on ollut toukokuussa 2020, jolloin keskihinta oli 1,16 €/litra.

Jopa
+50 snt.

Vuoden 2022 alussa dieselin hinta nousi edelleen voimakkaasti. Hinnannousuun on vaikuttanut öljyn maailmanmarkkinahinnan lisäksi

- kiristynyt jakeluelvoite, mikä velvoittaa polttoaineyhtiöitä lisäämään aiempaa enemmän kalliimpaa uusiutuvaa raaka-ainetta liikennepolttoaineisiin. Vuoden vaihteessa tapahtunut hintojen nousu on ollut jopa yli kymmenen senttiä per litra.
- Parafiinisen dieselöljyn veron korotus kahdella sentillä per litra. Vuonna 2020 yli 73 % myydystä dieselöljystä oli laadultaan parafiinista, joten tällä on huomattava vaikutus.

Dieselöljyn hintakehitys 1.1.2007–19.1.2022 • hintaesimerkki sis. alv



Suomessa polttoainetta verotetaan raskaasti

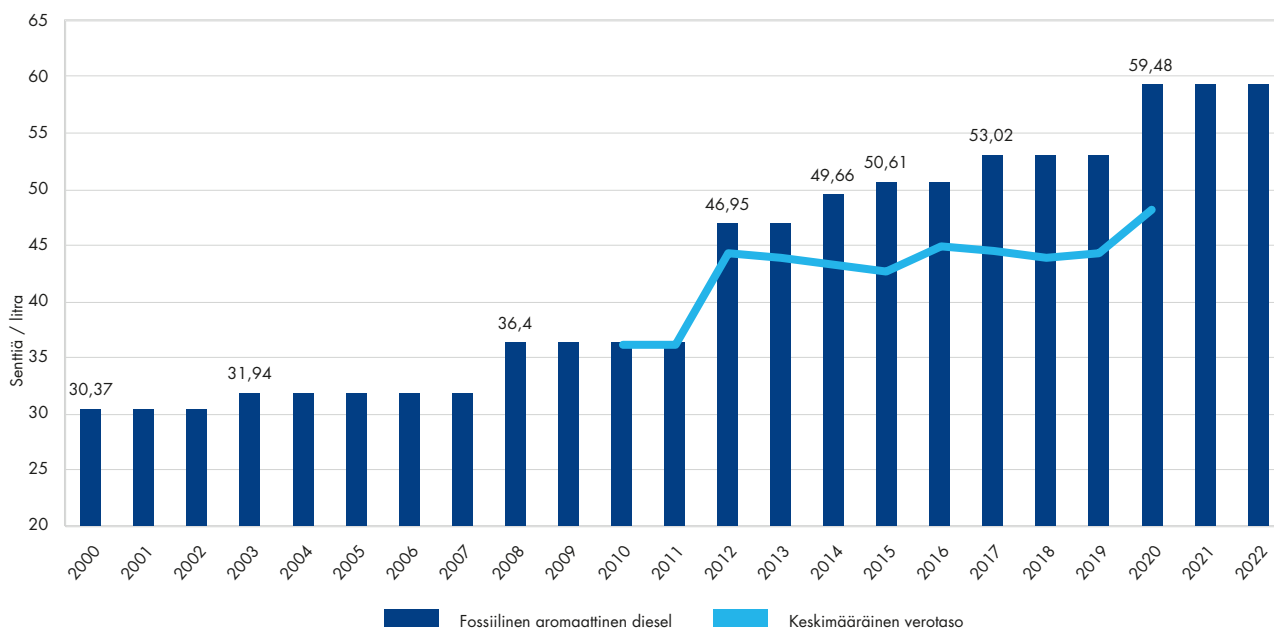
Dieselin polttoainevero on viimeisen kymmenen vuoden aikana noussut huomattavasti. Fossiilisen aromaattisen dieselin vero on vuoden 2021 jälkeen noussut yli 23 senttiä litralta, yli 63 prosenttia.

Ympäristöystävällisempää dieseliä verotetaan kevyemmin, mutta dieselin keskimääräinen vero-taso on jo lähes 50 senttiä per litra. Tämä ylittää 17 sentillä energiaverodirektiivin minimitason, joka on 33 senttiä per litra.

Keskimääräinenkin dieselin veronnousu on Suomessa ollut kymmenessä vuodessa noin 37 prosenttia, mikä ylittää huomattavasti yleisen kuluttajahintojen nousun.

Maanteiden tavaraliikenne maksaa polttoaineveroja noin 700 miljoonaa euroa vuodessa, mikä on yli 10 % alan liikevaihdosta.

Dieselin polttoainevero Suomessa



Jakeluvorvoitteen vaikutukset pumppuhintoihin 1.1.2022

Jakeluvorvoite kiristyi 1,5 prosenttiyksiköllä vuoden 2022 alussa 19,5 prosenttiin. Välittömät vaikutukset olivat seuraavat:

- **Erään suuren polttoaineyhtiön sopimushinta asiakkaalleen nousi 31.12.2021–1.1.2022 dieselin talvilaadun osalta 7,2 senttiä per litra ja uusiutuvan dieselin osalta 8,0 senttiä per litra.**
- **Toisen polttoaineyhtiön kaikissa diesellaaduissa hinnannousu 1.1.2022 oli yli 11 senttiä/litra. Tässä nousussa on luultavasti mukana muutakin kuin bio-osuuden nousu.**

Jakeluvorvoitteen hintavaikutukset eri polttoaineyhtiöiden osalta voivat olla erilaisia. Jakeluvorvoite on vuosikohtainen ja jakeluyhtiö voi harkintansa ja mahdollisen raaka-aine-

tilanteen mukaan lisätä bio-osuutta alkuvuodesta enemmän ja päästä loppuvuodesta helpommalla tai päinvastoin.

On huomattava, että polttoaineen hinnan muutoksesta ei ole mahdollista yksiselitteisesti erottaa jakeluvorvoitteen vaikutusta erilleen muista hintaan vaikuttavista tekijöistä (valuuttakurssit, verojen vaikutukset, raaka-aineiden maailmanmarkkinahinnat, jalostamisen kustannukset, öljytuotteiden jakelun logistiikkakustannukset jne.). On kuitenkin selvää, että jakeluvorvoite nostaa dieselin hintaa Suomessa enemmän kuin monessa kilpailijamassa, jossa verotaso on alhaisempi.

Tämän muiston lopussa on perustiedot jakeluvorvoitteen säädöspohjasta ja vertailu sen käytöstä muissa EU-maissa.

Päästövähennystoimien kustannusvaikutuksia ei ole pystytty arvioimaan riittävästi

Käytännön päästövähennystoimien kustannusvaikutuksia ei ole pystytty päätöksenteossa arvioimaan riittävästi. Maanteiden tavaraliikenne kuluttaa dieselpolttoainetta noin 1,3 miljardia litraa vuodessa. Kaksi kolmasosaa polttoaineesta kuluu raskaissa ajoneuvoyhdistelmissä, joissa ei ole olemassa dieselille vaihtoehtoista käyttövoimaa.

Polttoainekustannukset ovat Tilastokeskuksen julkaiseman kuorma-autoliikenteen kustannusindeksin mukaan keskimäärin 25 prosenttia kuorma- ja pakettiautoliikenteen kustannuksista, perävaunuyhdistelmillä jopa yli 30 prosenttia. Polttoaineen hinnan muutoksilla on siis suuri vaikutus kuljetuskustannuksiin.

Vuodenvaihteen 2021–2022 hintaan vaikuttavat sekoitelvelvoitteen lisäksi luonnollisesti dieselin maailmanmarkkinahinnan muutokset sekä dollarin kurssin muutokset. Kuten todettua, biopolttoaineiden jakeluelvoite nousi 1,5 prosenttiyksikköä vuoden alusta, 2021 vuoden 18 prosentista 2022 vuoden 19,5 prosenttiin. Jakeluelvoitteen tasolla on merkittävä vaikutus dieselin hintoihin.

Uusiutuvan dieselin maailmanmarkkinahinta on noussut erittäin voimakkaasti viimeisen vuoden aikana. Tämä nostaa jakeluelvoitteen kustannusvaikutusta enemmän kuin aiemmin on osattu arvioida. Lisäksi vuoden 2022 alussa nousi parafiinisen dieselöljyn polttoainevero 2 senttiä litralta. Vuonna 2020 yli 70 prosenttia dieselöljyn kulutuksesta oli laadultaan parafiinista.

Vaikutusarviot pielessä

Erityisen huolestuttavaa on se, että jakeluelvoitteen kasvattamisen vaikutuksia ei ole pystytty arvioimaan ennalta. Joulukuussa 2021 julkaistiin selvitys "Liikenteen jakeluelvoitetason nosto – uusiutuvien polttoaineiden riittävyys ja vaikutusarvioinnit" (tilaajina TEM, LVM, YM).

Tuoreessa raportissa arvioitiin jakeluelvoitteen kustannusvaikutuksia seuraavasti:

"Nykyisen jakeluelvoitetason (30 %) arvioidaan nostavan dieselin pumppuhintaa 12–22 senttiä/litra vuoteen 2030 mennessä. Yhteensä dieselin hinnan on mallinnettu nousevan samalla aikavälillä 30–40 senttiä/litra".

SKAL kiinnittää huomiota siihen, että nykytietojen perusteella raportissa arvioitu minimikustannusvaikutus lähes

toteutui jo vuoden 2022 alusta, kun jakeluelvoite nousi 19,5 prosenttiin.

Mikäli kustannusvaikutukset toistuvat jatkossa samanlaisina, voi jakeluelvoitteen kiristyminen tarkoittaa 6–8 sentin hinnannousua dieselille joka vuosi, kunnes 30 prosentin taso saavutetaan. Kun hintavaikutukset jakeluelvoitteen kiristymisestä ovat nyt nähdyn kaltaisia, SKAL katsoo, että on syytä luopua suunnitelmista nostaa velvoiteosuutta 30 prosentista 34 prosenttiin.

Polttoainekustannukset ovat Tilastokeskuksen julkaiseman kuorma-autoliikenteen kustannusindeksin mukaan keskimäärin 25 prosenttia kuorma- ja pakettiautoliikenteen kustannuksista, perävaunuyhdistelmillä jopa yli 30 prosenttia.

Muun muassa nämä kustannustekijät osaltaan vaikuttavat konkreettisesti siihen, että ulkomaisen raskaan liikenteen osuus tiestöllämme on kasvanut yli 40 prosenttia vuodesta 2017 vuoteen 2021 mennessä.

Raskaimmat ajoneuvoyhdistelmät (60–76 tonnia) kuluttavat dieselinä 2/3 maanteiden tavaraliikenteen vuosittaisesta 1,3 miljardin litran kokonaismäärästä, eikä tähän ole nyt tarjolla vaihtoehtoista käyttövoimaa. Liikenteen hinnoittelun vaikutukset kohdistuisivat yrityksiin tällöin suoraan kustannusten kasvuna, joka ei ole vältettävissä tai ennakoitavissa. Tämän vuoksi polttoaineen hinnan kasvattamisella ei kuorma-autoliikenteessä ole päästöjä vähentävää, ohjaavaa vaikutusta, vaan hinnan nousu aiheuttaa ainoastaan lisäkustannuksia alan yrityksille.



Raportti tunnistaa riskit – ne otettava huomioon

Liikenteen jakeluvuoroitustason nosto – uusiutuvien polttoaineiden riittävyys ja vaikutusarvioinnit – raportissa sinänsä todetaan myös riskejä seuraavasti:

”Maailmassa on riittävästi nykyainsäädännön kestävyyskriteerit täyttäviä uusiutuvia polttoaineita Suomen tarpeisiin, mutta velvoitetason nosto ei ole riskitöntä. Kansalliset ja kansainväliset regulaatiot ohjaavat kysyntää kehittyneisiin biopolttoaineisiin, joiden tarjonta on vielä vähäistä verrattuna uusiutuvien polttoaineiden kokonaistuotantoon. Kilpailu uusiutuvista polttoaineista ja erityisesti kehittyneistä biopolttoaineista tulee kiristymään seuraavina vuosina, kun kansallisten regulaatioiden ja RED II -direktiivin velvoitetasot nousevat.

Sakkotasot määrittelevät uusiutuvien polttoaineiden hinnat tarjontarajoitteisella markkinalla ja kehittyneiden biopolttoaineiden hinnat voivat nousta yli nelinkertaisiksi verrattuna fossiilisiin polttoaineisiin vuonna 2030. Regulaatiokentän muutokset, epävarmuudet liittyen kehittyvien biopolttoaineiden investointeihin, raaka-aineiden saatavuus ja syrjäytysvaikutukset sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien kehittyminen heikentävät toimialan pitkän aikavälin ennustettavuutta.”

Raportissakin siis todetaan riskit ja nämä tulisi huomioida kansallisissa päätöksissä.

Siitä huolimatta raportissa todetaan: "Jos Suomen hiilineutraalisuustavoitteet vaativat lisätoimia tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi, niin AFRYn työryhmä suosittelee jakeluvelvoitteen vuoden 2030 velvoitetason nostoa mahdollisena ja hallinnollisesti kevyenä vaihtoehtona."

Kuten on nähty, SKAL arvioi, että vaikutukset jakeluvelvoitteen kasvattamisesta ovat arvaamattomia. Jakeluvelvoitetta ei tule enää kasvattaa.

LVM:m tiedote raportista, julkistettu joulukuun alussa:

[Selvitys uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen noston vaikutuksista valmistunut - liikenne- ja viestintäministeriö \(lvm.fi\)](#)

Koko raportti:

[Liikenteen jakeluvelvoitetason nosto \(tem.fi\)](#)

Kuljetusalan kannattavuus jyrkässä laskussa

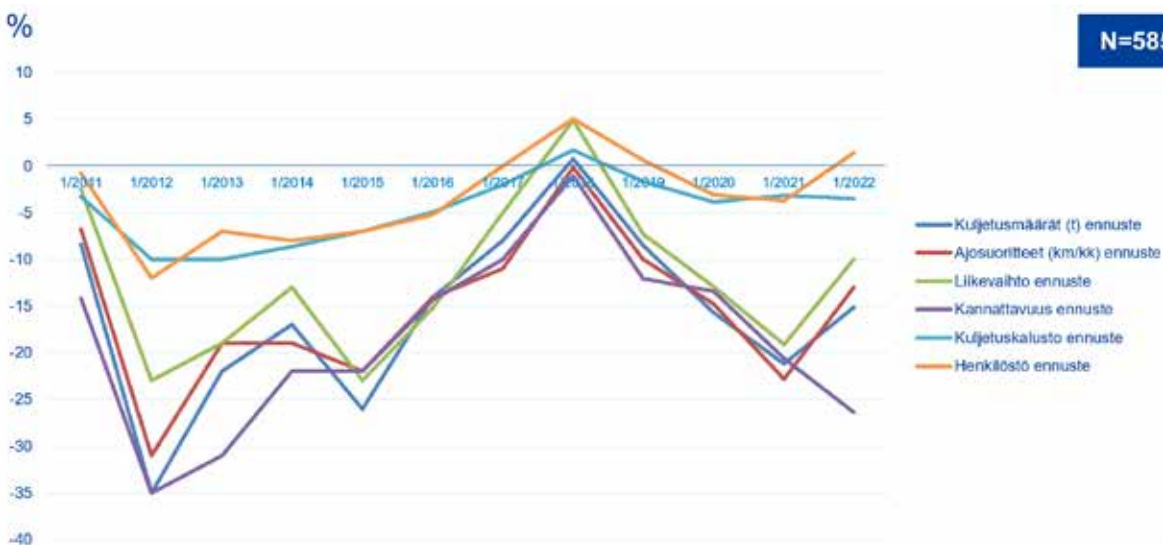
Vuoden 2022 ensimmäinen kuljetusbarometri kertoo karua kieltä:

44 % kuljetusalan yrityksistä arvioi kannattavuuden heikenneen syksyn aikana.

Kuljetusyrittäjien ennuste kannattavuuden kehityksestä tammi-huhtikuun aikana on synkkä, 35 prosenttia arvioi kannattavuuden heikentyvän.

Kannattavuus on ollut trendinomaisesti laskussa vuoden 2018 alusta lähtien. Saldolukujen ollessa seuraavat:

Kuljetusyrittäjien ennusteet tulevasta keväästä



Huomattavia taloudellisia vaikutuksia toimialalle

Maanteiden tavaraliikenne kuluttaa dieselpolttoainetta noin 1,3 miljardia litraa vuodessa.

Yksi sentti lisää dieselin hintaan tarkoittaa noin 13 miljoonan euron lisäkustannuksia maanteiden tavaraliikenteeseen.

Viimeisen vuoden aikana (12/2020–12/2021) dieselin arvonlisäverollinen hinta on noussut Tilastokeskuksen mukaan 37 senttiä litralta, mikä vastaa noin 30 sentin arvonlisäverotonta nousua. Tämä on nostanut kuljetuskustannuksia Suomessa noin 390 miljoonaa euroa vuositasolla.

Kustannuslisä on valtavan suuri ja se heikentää suomalaisten kuljetusyritysten toimintamahdollisuuksia sekä romahduttaa maamme kustannuskilpailukykyä.

Edellä olevan kustannusnousun lisäksi vuoden vaihteessa 2022 tapahtui merkittävä dieselin hinnannousu, mikä nosti dieselin hinnannousun kustannusvaikutuksen kuljetusalalle lähes 500 miljoonaan euroon vuositasolla verrattuna joulukuun 2020 tilanteeseen.

Esimerkkilaskelma yritysvaikutuksista

Viimeisen vuoden aikana dieselin arvonlisäveroton hinta on noussut noin 30 senttiä per litra. Tämän vaikutusta tavaraliikenteen ajoneuvojen vuosittaisiin kustannuksiin voi havainnollistaa oheisella taulukolla:

Tavaraliikenteen ajoneuvojen vuosittaiset kustannukset			
Ajoneuvo	Polttoaineen kulutus l/100 km (esim.)	Ajosuorite vuodessa (esim.)	Dieselin hinnannousun 30 snt. / l lisäkustannus €/a
Pakettiauto	12 l/100 km	45 000 km	1 600 €/a
Jakeluauto 18 t	28 l/100 km	55 000 km	4 600 €/a
Maansiirtoauto 35 t	38 l/100 km	50 000 km	5 700 €/a
Kappaletavarayhdistelmä 64 t	47 l/100 km	150 000 km	21 200 €/a
Puutavarayhdistelmä 76 t	60 l/100 km	170 000 km	30 600 €/a

Polttoainekulut ovat kuljetusyritykselle yritysverotuksessa vähennettäviä kuluja, kuten lähtökohtaisesti kaikki muutkin yritystoiminnan kulut. Tämä kulujen vähennyskelpoisuus ei tarkoita sitä, että polttoaineen hinnannoususta aiheutuvat kulut eivät olisi yritykselle todellisia tai että ne olisivat vaikutuksiltaan hinnannousua pienempiä. Hinnannoususta arvonlisäveron osuus on sellainen, joka ei näy yritykselle lopullisesti todellisena kuluna.

Kuljetusyritysten tulos on keskimäärin hyvin pieni.

Mediaanitulos kuljetusalalla on noin 3 % liikevaihdosta.

Polttoaineen jyrkkä hinnannousu on todellinen uhka kuljetusalan yritysten kannattavuudelle. Keskimäärin 12 prosentin polttoaineen hinnannousu syö keskimääräisen yrityksen tuloksen nollaan muiden tekijöiden ollessa muuttumattomia. Perävaunuyhdistelmillä liikennöivien yritysten osalta tuloksen syö jo pienempi polttoaineen hinnan nousu. Viimeisen vuoden aikana polttoaineen hinta on noussut 28,5 prosenttia.

SKALin esitys: ammattidiesel otettava Suomessa käyttöön

AMMATTIDIESEL
KÄYTTÖÖN
SKAL

SKAL esittää, että hallitus aloittaa välittömästi ammattidieseljärjestelmän valmistelun.

Kun bio-osuuden lisääminen korottaa polttoaineen hintaa huomattavasti enemmän kuin sitä säädettäessä on osattu arvioida, on nyt välttämätöntä puuttua kustannusnousuun ja lieventää sen haitallisia vaikutuksia maamme kilpailukyvyille.

- SKAL on esittänyt ammattidieselin käyttöönottoa aiemmin mm. budjettiriihien kommentoinnissa vuosina 2020 ja 2021 hallitusohjelman perusteella, mutta nyt jakeluvaihteen kiristymisen nosttaessa dieselin hintaa tarve ammattidieselille on akuutti.
- Hallitusohjelmassa on todettu: "Jos liikenteen ja erityisesti dieselin verotusta uudistetaan, ammattibiodieselin käyttöönoton mahdollisuuksia selvitetään."
- Jakeluvaihte ei ole varsinainen vero, mutta sen vaikutukset ovat rinnasteisia veronkorotukselle. Kyse on kansallisesta lisävaatimuksesta, joka kohdistuu vain suomalaisiin toimijoihin heikentäen suhteellista kilpailukykyämme.
- Ammattibiodieselin käyttöönottoa ei ole käsitelty, mutta nyt jakeluvaihteen laajentamassa kustannusnousu on kohtuuton, mikä tuo mukanaan selkeän tarpeen ammattidieselille.
- Ammattibiodiesel -termin bio-osuus toteutuu jakeluvaihteen nousun myötä – polttoaine muuttuu ympäristöystävällisemmäksi, mutta sen hinta samalla nousee.
- Kohdistamalla ammattidieselin veronpalautus kaikkeen kuorma-autoihin tankattuun dieselöljyyn saataisiin tehokkaasti kompensoitua jakeluvaihteen aiheuttamaan hintaliskää.

Tavaraliikenteessä käytettävästä energiasta 2/3 kuluu raskassa ajoneuvoyhdistelmässä. Niissä ei kuitenkaan ole tällä hetkellä tarjolla realistista vaihtoehtoa nestemäiselle dieselille, jolloin polttoaineveron korotuksella ei ole ohjaavaa vaikutusta.

Kun fossiilista öljyä kalliimman bioraaka-aineen osuutta dieselissä lisätään jakeluvaihteella, vähenee raskaan liikenteen päästöt. Samalla on kuitenkin varmistettava, että lisäkustannus ei rasita Suomen kilpailukykyä.

Ratkaisuna kuljetuskustannusten nousun hillitsemiseen on ottaa Suomessa käyttöön **ammattidiesel**. Tällöin EU:n energiaverodirektiivissä 2003/96/EY säädetyt mekanismin mukaisesti kuorma- ja linja-autoissa käytettävää dieseliä verotetaan muissa ajoneuvoissa käytettävää kevyemmin. Järjestelmä on käytössä useassa EU-maassa.

Ammattidiesel mahdollistaa uusiutuvan dieselin osuuden lisäämisen ilman logistiikkakustannusten merkittävää nousua.

Maanteiden tavaraliikenne Suomessa kuluttaa vuodessa noin 1,3 miljardia litraa dieseliä, joten jokainen lisäsenti dieselin hinnassa nostaa maamme logistiikkakustannuksia 13 miljoonalla eurolla.

Ammattidiesel on käytössä seuraavissa EU-maissa (maaliskuu 2020)

		snt/l	
	Norm. Vero	Ammattidieselin palautus	Alennettu vero
Belgia	60,02	24,76	35,25
Kroatia	40,89	7,89	33,00
Espanja	37,90	4,90	33,00
Ranska	60,91	15,72	45,19
Unkari	33,43	1,04	32,38
Italia	61,74	21,42	40,32
Portugali	51,26	18,26	33,00
Slovenia	46,90	6,27	40,63

Lähde: CNR (Comite' National Routier): Road Freight Transport - TAXATION IN EUROPE

Excise duties and mechanisms for partial refunds on diesel in Europe. Kroatian säädöksen mukaan ammattidiesel-palautus on aina sen suuruinen, jolla saavutetaan direktiivin minimi.

Eduskunnasta tukea ammattidieselille

Eduskunta käsitteli syksyllä myös ammattidieselitä muodostaessaan kantoja EU:n energiaverodirektiiviin.

SKAL esitti omissa lausunnoissaan ja ff55-ohjelmassa: "Energiaverodirektiiviehdotukseen sisältyy myös toinen maanteiden tavaraliikenteen kannalta keskeinen, negatiivinen muutos. Nykyisestä poiketen direktiivi ei enää mahdollistaisi soveltaa tietyssä ammattiliikenteessä käytettävään dieselöljyyn alennettua polttoaineveroa. Niin sanotun ammattidieselin käyttöönotto jäsenmaassa ei siis enää olisi mahdollista. Vaikka ammattidieseljärjestelmä ei juuri nyt ole Suomessa käytössä, tämä muutosehdotus on huono, sillä se ei mahdollista logistiikkakustannusten huomioimista polttoaineverojen rakenteessa".

SKALin ohjelma löytyy osoitteesta: [skal_ff55ohjelma.pdf](#)

Lausuntovaliokunnissa energiaverodirektiivin käsittelyn yhteydessä esimerkiksi liikenne- ja viestintävaliokunta toteaa, että asiantuntijakuulemisen mukaan mahdollisuus soveltaa ammattiliikenteessä käytettävään dieselöljyyn alennettua veroa (ammattidiesel) tulee säilyttää direktiivissä.

Tässä poimintoja lausuntovaliokuntien näkemyksistä:

Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto

Liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa, että lähtökohtaisesti bensiiniin 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.

Valtiovarainvaliokunnan lausunto:

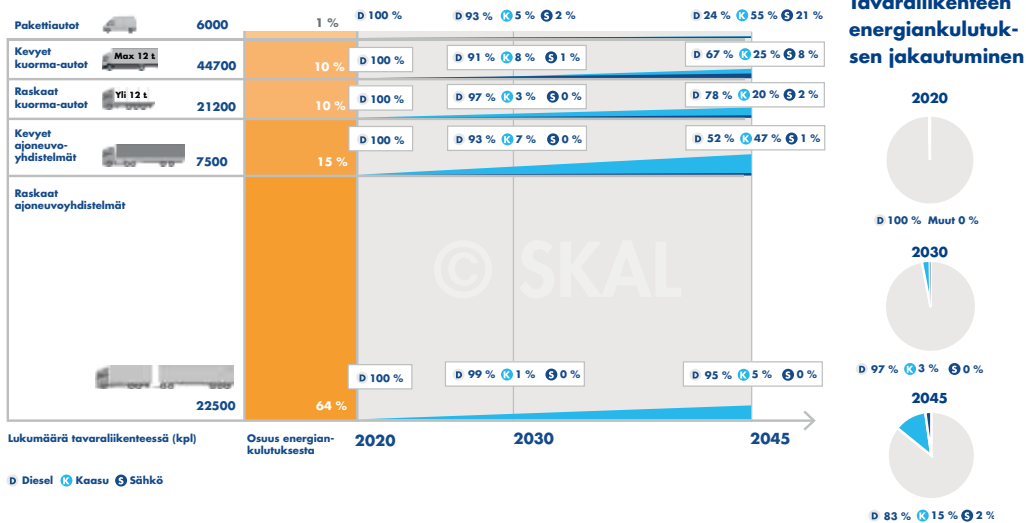
Valiokunta yhtyy tältä osin valtioneuvoston kantaan mutta suhtautuu kielteisesti siihen, jos Suomi ei pitkien etäisyyksien maana voisi jatkossa soveltaa dieselöljyyn bensiiniä alemmaa verokantaa. Samoin on erittäin tärkeä pyrkiä säilyttämään nykyinen ammattiliikenteessä käytettävä dieselöljyn alennettu verotaso. Dieselöljyn bensiiniä alhaisempi vero on perusteltua veroteorian ja etenkin Suomen kilpailukyvyn näkökulmasta.

Miten ammattidiesel toimisi käytännössä?

AMMATTIDIESEL
KÄYTTÖÖN
SKAL

- 1** Suomessa myytäisiin samaa dieselöljyä niin henkilö-, paketti, linja- kuin kuorma-autoihinkin kuten tälläkin hetkellä.
- 2** Kun dieselöljyä tankattaisiin kokonaispainoltaan vähintään 7,5 tonnin kuorma-autoon tai M2-/M3-luokan linja-autoon, ajoneuvon haltija voisi hakea palautusta maksamistaan polttoaineveroista. Tämä palautusmekanismi on nimeltään ammattidiesel. Em. rajaukset tulevat energiaverodirektiivistä.
- 3** Ajoneuvon haltija voisi hakea palautusta sähköisen järjestelmän kautta ilmoittamalla soveltamisalaan kuuluviin ajoneuvoihin tankatut diesellitrat.
- 4** Ammattidieselin kohteena oleviin polttoainetankkauksiin kohdistuisi myös arvonlisävero vähennyksiä, jotka ovat verotuksen valvonnan kohteena. Näin ollen järjestelmä ei olisi altis väärinkäytöksille. Myös sähköön myynnissä on pystytty erottamaan teollisuuden ja kulutuksen verokannat toisistaan.

Käyttövoimien kehitys ajoneuvotyyppittäin 2020–2045



SKAL ry:n tuottamassa laskelmassa on huomioitu nykyinen ajoneuvokanta tavaraliikenteessä ja sen keskimääräinen elinkaari, yritysten arvioitujen investointien kalustotyyppittain ja käyttövoimittain, arvio vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelun kehittymisestä sekä eri käyttövoimia hyödyntävän kaluston saatavuus. Kaksi kolmasosaa energiasta kuluu raskaissa ajoneuvoyhdistelmissä, joissa diesel säilyy pääkäyttövoimana vielä pitkään.

Liite: Jakeluvälvoitteen säädöspohja

Jakeluvälvoitetta käsittelevä laki on yli kymmenen vuoden takaa, vuodelta 2007.

[Laki uusiutuvien polttoaineiden käytön... 446/2007 - Ajantasainen lainsäädäntö - FINLEX®](#)

Lakia on päivitetty useasti, viimeksi 30.6.2021: Biokaasu päätettiin lisätä jakeluvälvoitteeseen 1.1.2022 alkaen ja muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat nestemäiset ja kaasumaiset polttoaineet eli liikenteen RFNBO-polttoaineet 1.1.2023 alkaen.

Tässä uudistuksessa ei muutettu jakeluvälvoitteen prosenttiosuuksia.

Biopolttoaineen energiasisällön lasketaan täyttävän jakeluvälvoitetta vuonna 2020 kaksinkertaisena, jos se on valmistettu lain liitteessä erikseen määritellystä raaka-aineesta. Tämä ns. tuplalaskenta on vuoden 2020 päättynyt.

Jakeluvälvoitteesta on täytettävä tietty osuus erikseen määritellyistä raaka-aineista tuotetuilla tai valmistetuilla biopolttoaineilla tai biokaasulla, tai muilla uusiutuvilla nestemäisillä ja kaasumaisilla liikenteen polttoaineilla (lisävelvoite).

13.4.2007/446 Laki uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä

5 §

Uusiutuvien polttoaineiden energiasisällön osuus jakelijan kulutukseen toimittamien moottoribensiinin, dieselöljyn, maakaasun, biopolttoaineiden, biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden energiasisällön kokonaismäärästä (**jakeluvälvoite**) tulee olla vähintään:

- 20,0 prosenttia vuonna 2020
- 18,0 prosenttia vuonna 2021
- 19,5 prosenttia vuonna 2022
- 21,0 prosenttia vuonna 2023
- 22,5 prosenttia vuonna 2024
- 24,0 prosenttia vuonna 2025
- 25,5 prosenttia vuonna 2026
- 27,0 prosenttia vuonna 2027
- 28,5 prosenttia vuonna 2028
- 30,0 prosenttia vuonna 2029 ja sen jälkeen.

13.4.2007/446 Laki uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä

5 §

Jakeluvälvoitteesta on täytettävä liitteen A osassa tarkoitetuista raaka-aineista tuotetuilla tai valmistetuilla biopolttoaineilla tai biokaasulla, taikka muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla nestemäisillä ja kaasumaisilla liikenteen polttoaineilla (**lisävelvoite**)

- 2,0 prosenttiyksikköä vuosina 2021-2023
- 4,0 prosenttiyksikköä vuosina 2024 ja 2025
- 6,0 prosenttiyksikköä vuosina 2026 ja 2027
- 8,0 prosenttiyksikköä vuonna 2028
- 9,0 prosenttiyksikköä vuonna 2029
- 10,0 prosenttiyksikköä vuonna 2030 ja sen jälkeen.

Liitteen A osassa tarkoitetuista raaka-aineista tuotettujen tai valmistettujen biopolttoaineiden ja biokaasun osuus tulee olla kuitenkin vähintään (**vähimmäisosuusvelvoite**)

- 0,2 prosenttiyksikköä vuosina 2022-2024
- 1,0 prosenttiyksikköä vuosina 2025-2029
- 3,5 prosenttiyksikköä vuonna 2030 ja sen jälkeen

Euroopan maiden tavoitteet syyskuussa 2021

	FR % cal		UK % vol	NO % vol	SE % KHK		FI % cal	DE % KHK	IT % cal		LU % cal	ES % cal	PL % cal
Yleisvelvoite 2021	8,0 % Diesel	8,6 % Bensiini	9,6 %	24,5 %	26,0 % Diesel	6,0 % Bensiini	18,0 %	6,0 %	10,0 %		17,5 %	9,5 %	8,7 %
Kehittyneiden lisävelvoite 2021	✓ 1 % Diesel	✓ 1,2 % Bensiini	✓ 0,50 %	✓ 18,0 %	✗		2,0 %	✓ 0,05 %	✓ 1,5 % Bio- metaani	✓ 1 % Muu kuin bio- metaani	✓ 1,2 %	✓ 0,1 %	✓ 0,1 %
RED II implementointi ¹													
Kaksoislaskenta kehittyneille biopolttoaineille	✓		✓	✓	✗		✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
REDII:sta poikkeavat raaka-ainerajoitukset	CTO < 0,1 %, ei kaksoislaskentaa. Palmuöljy ja PFAD ei lasketa raaka-aineiksi 2020 alkaen		Eläinrasva 2, CTO, PFAD, TCO ja sulfiittilipeä	PFAD ja TCO sivutuotteita	PFAD ja TCO alennettiin rinnakkais-tuotteiksi 2019 alkaen		PFAD ei tähde				PFAD kuin sivutuote		
	✗		✓	✗	✓		✓	✓	✗		✓	✗	✗
Tavoite 2030			13,9 %		66 %		30 %	25 %			27,1 %		
RFNBO	✓				✓		✓	✓			✓	✓	

Lähde: Liikenteen jakeluvolyymien nosto – uusiutuvien polttoaineiden riittävyys ja vaikutusarvioinnit -raportti.



Maanteiden tavaraliikenne on merkittävin kuljetusmuotomme

Maanteiden tavaraliikenteessä kulkee 84 prosenttia tavaratonneista maassamme ja sen yritysten liikevaihto on noin 6,5 miljardia euroa. Kuljetusala on maamme kilpailukyvyyn kannalta merkittävä toimiala ja työllistäjä.

6,5 miljardia euroa liikevaihtoa

84 % tavaratonneista

2,9 miljardia euroa veroina suomelle

259 miljoonaa tonnia tavaraa

1,8 miljardia kilometriä

80 km keskimääräinen kuljetusmatka

Kuljetusyritykset ovat pk- ja mikroyrityksiä

Kuljetusyritykset ovat tyypillisesti perheyrityksiä. Lähes puolet kuljetusyrityksistämme liikennöi yhdellä autolla. Yli viidellä autolla kuljettaa noin joka kuudes yritys, ja yli sadan ajoneuvon yrityksistä on vain noin kymmenen. Keskimääräinen yrityskoko on kasvussa.

Luvanvaraiseen liikenteeseen on Suomessa rekisteröity liikennekäytössä:

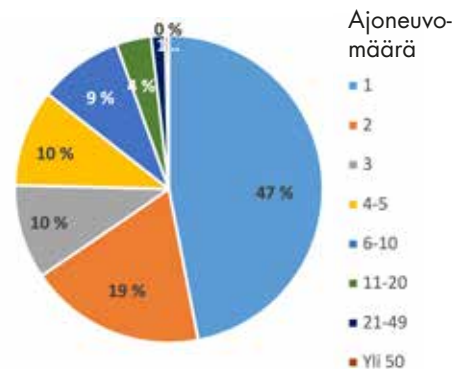


**7 500
pakettiautoa**



**34 000
kuorma-autoa**

Yrityskoko kuorma-autojen ja pakettiautojen lukumäärän mukaan luvanvaraisessa liikenteessä



Maanteiden tavaraliikenne on palvelutoimiala

Yhä useampi asiakas haluaa ostaa kuljetusyritykseltä palvelukokonaisuuden, johon sisältyy kuljetuksen ohella esimerkiksi kunnossapitoa, asennustöitä, varastohallintaa tai kierrätystä. Menestyneet yritykset pystyvät ennakoimaan asiakastarpeita ja joustamaan.

Kuljetusyrityksen kustannusrakenteesta:

44 % työkustannuksia, merkittävimpana kuljettajien palkat

23 % polttoaineen osuus

33 % muut: huolto- ja korjauskustannukset, renkaat, pääomakustannukset, vakuutukset ja hallinto



**Suomen Kuljetus ja Logistiikka
SKAL ry on maanteiden
tavaraliikenteen ja logistisia
palveluja tarjoavien yritysten
edunvalvontajärjestö. Järjestön
jäsenistöön kuuluu noin
4 200 kuljetusyritystä
ympäri Suomea.**

**skal.fi
@SKALry**



SKAL