



SUOMI LIIKKEESSÄ

Tiivistelmä hallitusohjelmataivoitteista 2023–2027

Tehokkaasta logistiikasta Suomelle kilpailukykyä

Kaikessa päätöksenteossa on tarkasteltava ja otettava huomioon vaikutukset kuljetus- ja logistiikkatoimialalle aiempaa vahvemmin, koska kustannukset kuljetusalalle kertautuvat moninkertaisina monelle muulle alalle. Kyse on kaikkien yritysten ja koko Suomen kilpailukykyä.

Uuden hallituksen on nimettävä erillinen liikenne- ja logistiikkaministeri, joka puolustaa liikenteen ja logistiikan toimivuutta. Hallituksen on laadittava toimenpideohjelma, jossa käsitellään Suomen kansainvälistä logistista kilpailukykyä, kuljetuskustannusten kehittymistä ja päästövähennyksiä sekä niiden vaikutusta suoraan kuljetusalan ja kaikkien suomalaisten yritysten toimintaan. Työssä tarvitaan valtiovarainministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön sekä työ- ja elinkeinoministeriön osallisuutta, jotta arvio ja toimenpiteet ovat riittäviä.

Liikenneinfra laitettava kuntoon ja määrärahat oikealle tasolle

Liikenne 12 -suunnitelman toteuttamisen edellyttämä rahoitus on turvattava, jotta tavoiteltu pitkäjänteisyys liikenteen kehittämisessä saavutetaan. Tämä tarkoittaa alimitoitettun rahoituksen nostamista tiestön ylläpidon ja kehittämisen vaatimalle tasolle. Tasokorotus tulee tehdä seuraavasti:

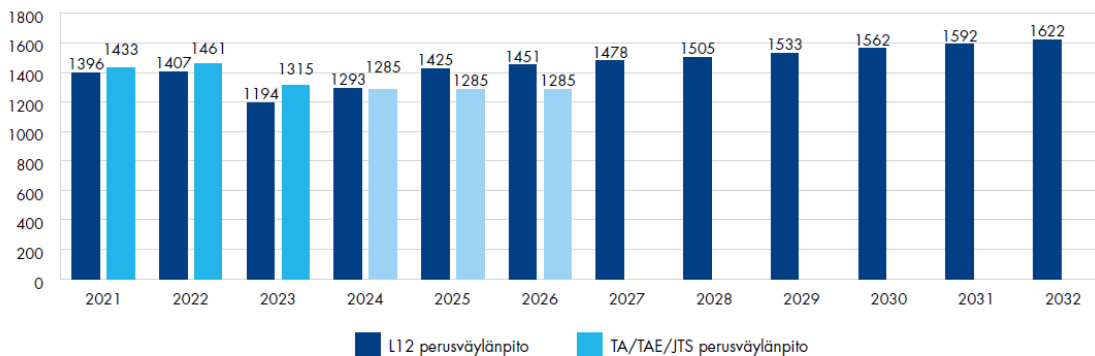
- 300 miljoonan euron tasokorotus perustienpidon rahoitustasoon siten, että asfaltointimäärät nostetaan pysyvästi 4 000 kilometrin tasolle.
- 300 miljoonaa euroa vuosittain tiestön korjausvelan poistamiseen
- 400 miljoonaa euroa tiestön kehittämisinvestointeihin.

Tiestön talvihoitoa tulee kehittää ennakoivampaan suuntaan ja talvihoidon tasoa tulee korottaa. Teiden hoitourakoiden sisällön ja laajuuden on oltava riittävällä, laatuluokitusten mukaisella tasolla ja talvihoidon on vastattava paremmin raskaan tavaraliikenteen tarpeisiin.

Erilaisten tieverkon suunnitteluratkaisujen ja tien kunnan vaikutukset päästöihin on arvioitava kattavammin ja otettava selvemmin kriteerinä huomioon toimenpiteistä päätettäessä.

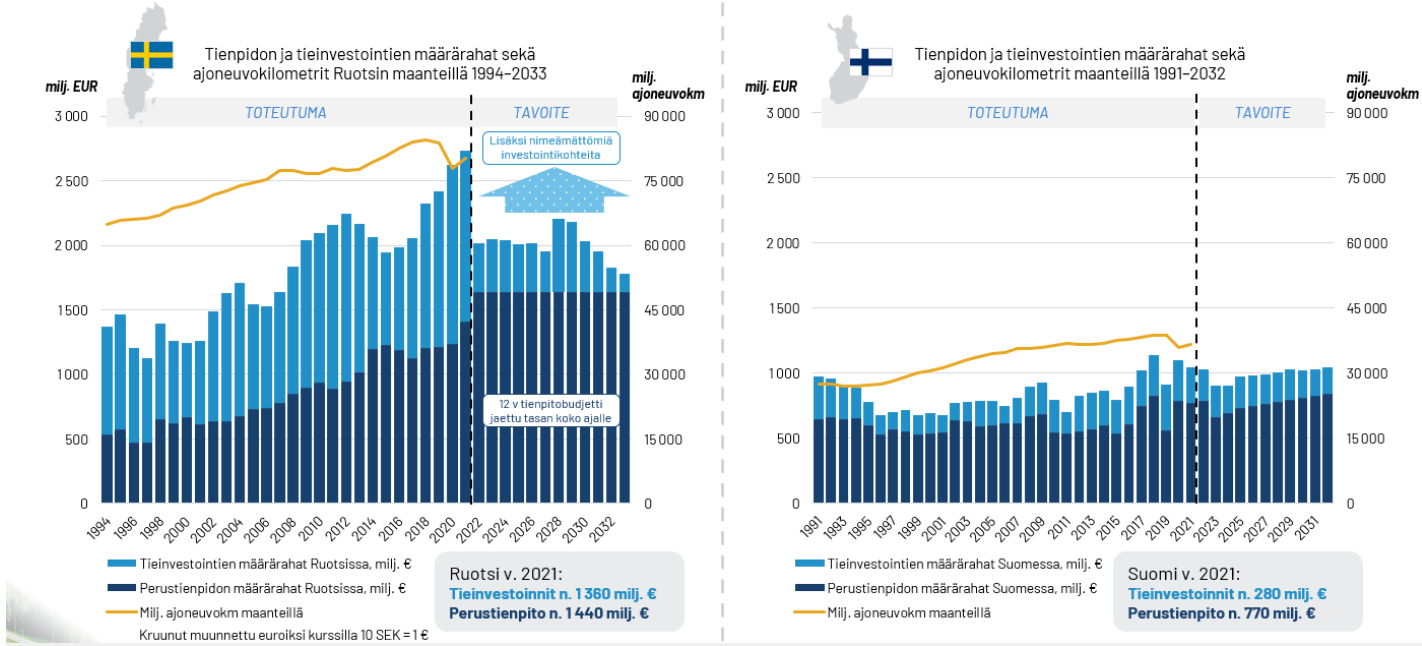
Liikennejärjestelmäsuunnittelussa on huomioitava vahvemmin tavaraliikenne, sillä tieliikenteelle ei juuri ole korvaavia kulkumuotoja henkilöliikenteen tavoin.

Valtion väylärahoitus



Lähde: Väylävirasto

Teiden perusväylänpito ja tieinvestoinnit Ruotsissa ja Suomessa



Liikenteen vero- ja energiatarkeisujen on oltava kilpailukyvyyn turvaavia

Kansallisin päätöksin ei tule korottaa ammattiliikenteen käyttämien käyttövoimien hintaa suhteessa kilpailijamaihin. Kuljetuskustannuksia ei saa lisätä nostamalla dieselpolttoaineen verotusta. Hallituksen on selkeästi linjattava, että polttoaineveroien korotuksia ei tehdä alkavalla hallituskaudella.

Suomessa on otettava käyttöön ammattidieseljärjestelmä. Kuljetusalan investointikyvystä on huolehdittava niin, että puhtaampien käyttövoimien teknisten ratkeisujen kehittyessä yrityksillä säilyy edellytykset investoida niihin.

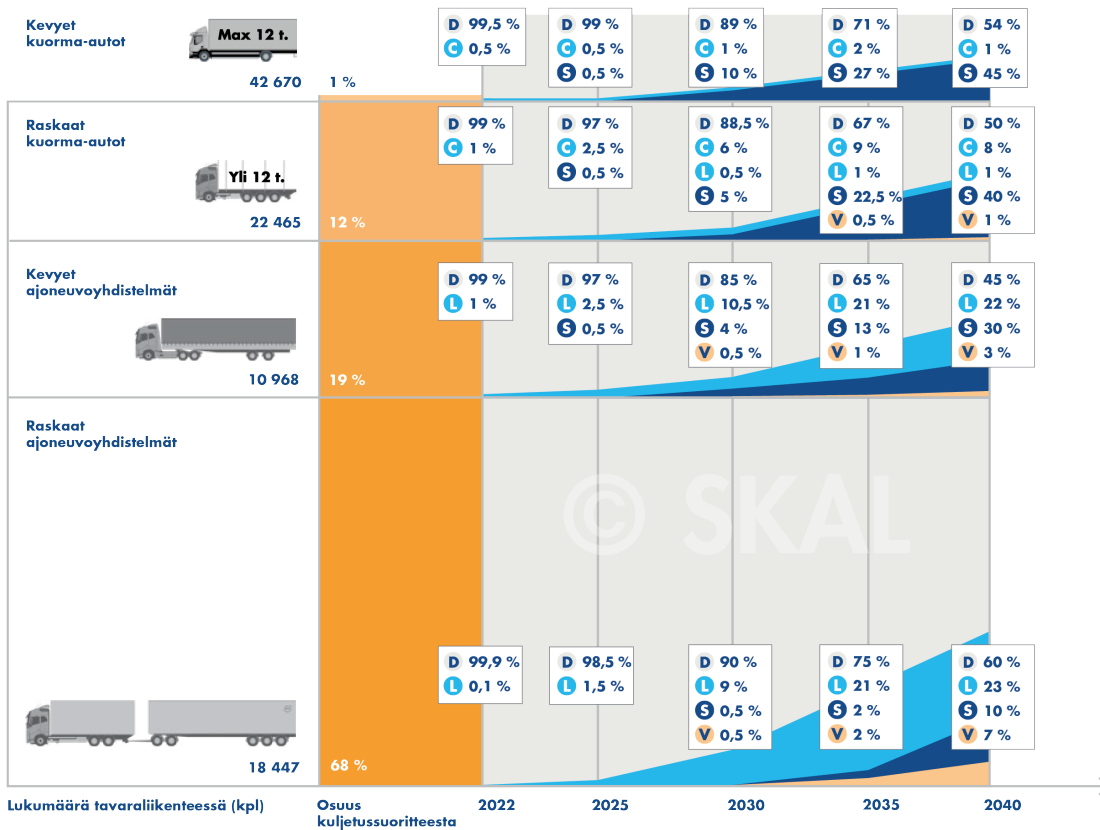


Uudet käyttövoimat huomioitava liikenneinfraa kehitettäessä

Taukopaikat osana tavarankuljetusten infraa on huomioitava vahvemmin liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelussa yleistasoisesta kaavoituksesta alkaen. Uusien raskaan liikenteen taukopaikkojen ja nykyisten palvelualueiden laajentamiseen on kohdistettava rahoitusta.

Euroopan laajuiselle TEN-T-liikenneverkostolle edellytetään määrävälein raskaan liikenteen taukopaikkoja. Toteutettaessa tähän tulee yhdistää vaihtoehtoisten käyttövoimien, kuten latausinfra, jakeluverkon laajentaminen. Suomen tulee varmistaa, että tavaraliikenteen uusiutuviin käyttövoimiin siirtymistä edellyttävä energian jakeluinfra toteutetaan. Taukopaikka-asia on oltava esillä myös kaupunkiseutujen MAL-sopimuksissa ja niissä on sitouduttava ja osoitettava rahoitusta taukopaikka-asian ratkaisemiseen.

Käyttövoimien kehitys ajoneuvotyypittäin 2022–2040



D Diesel C Kaasu, CBG L Kaasu, LBG S Sähkö V Vety

© SKAL

Käyttövoimien kehityssennuste tavaraliikenteessä ajoneuvotyypittäin koko käytössä olevan ajoneuvokannan osalta. Ajoneuvokanta uudistuu hitaasti, koska ajoneuvojen aktiivinen käyttöikä on tyypillisesti 10–15 vuotta. Kevyet ajoneuvoyhdistelmät edustavat noin painoluokkaa 40–60 tonnia ja raskaat ajoneuvoyhdistelmät Suomessa tyypillisiä massatavaran kuljettamisessa ja terminaalien välisessä liikenteessä käytettäviä yli 60 tonnin ajoneuvoyhdistelmiä. Lähde: SKAL.

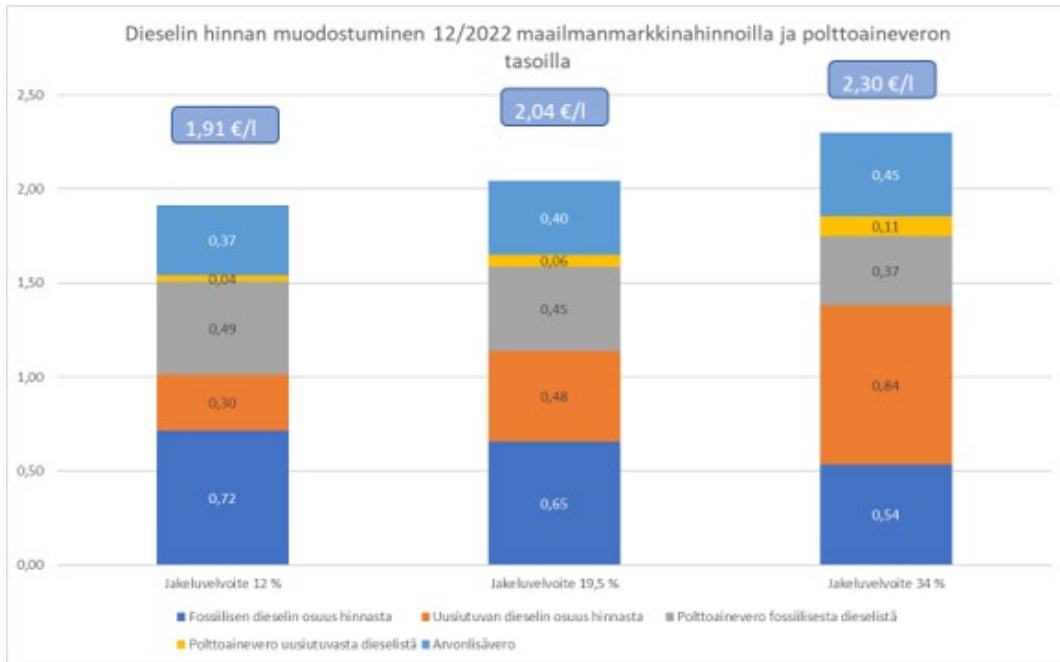
Jakeluelvoite pidettävä kohtuullisena

Suomen tulee pitää jakeluelvoite maltillisena ja etsiä keinoja jakeluelvoitteen toteuttamiseksi kustannustehokkaasti Suomessa tuotetulla uusiutuvalla polttoaineella.

Hallituksen on aloittaessaan peruttava 2024 alussa voimaan tuleva jakeluelvoitteen korotus. Jos jakeluelvoite 2024 alussa nousee päätettyyn 28 prosenttiin, tämän kiristyksen kustannusvaikutus on 19–26 senttiä litralta. Tämä tarkoittaisi noin 800 miljoonan euron kustannusten lisäystä kaikille

dieseliä käyttäville suomalaisille. Maltillisella jakeluvelvoitteella hillitään kuljetuskustannusten nousua ja varmistetaan sekä kuljetusalan kannattavuus että Suomen logistinen kilpailukyky.

Liikennepolttoaineiden kulutus väheni Suomessa vuonna 2022 dieselin osalta 4,9 prosenttia ja bensiinin osalta 6,0 prosenttia verrattuna vuoteen 2021. Pelkästään tämä polttoaineiden kulutuksen väheneminen pienentää merkittävästi tarvetta kiristää jakeluvelvoitetta 2024 alusta suunnitellusti.



Työvoiman saatavuus turvattava

Ikäluokkien pientyessä osaavasta työvoimasta kilpaillaan eri toimialojen kesken ja kuljetusalallakin on huolehdittava riittävästä koulutettavien määrästä. Kuljettajakoulutukseen on varattava riittävä rahoitus, jotta koulutuksen laatu, määrä ja tehokkuus voidaan säilyttää. On tärkeää saada ala houkuttelevammaksi ja lisäksi tarvitaan myös työperäistä maahanmuuttoa

Kuljettajan pätevyyden hankkimista koskevia säädöksiä pitää keventää, jotta kouluttautuminen on joustavaa. Ammattipätevyyden suorittaminen koemallilla tulee saada nopeasti hyödynnettäväksi käytännössä ja myös puolustusvoimissa on otettava käyttöön koemalli kuljettajien ammattipätevyyden suorittamisessa.

Lisätietoja:

Anssi Kujala, toimitusjohtaja, +358 400 567 925, anssi.kujala@skal.fi
 Ari Herrala, johtaja, +358 50 368 4248, ari.herrala@skal.fi
 Petri Murto, johtaja, +358 40 762 2140, petri.murto@skal.fi
 Pekka Aaltonen, logistiikkajohtaja, +358 50 349 2259, pekka.aaltonen@skal.fi
 Heini Polamo, viestintäpäällikkö, +358 40 506 0131, heini.polamo@skal.fi
 Arto Kämppi, järjestöjohtaja, +358 40 354 7492, arto.kamppi@skal.fi
 Janne Kojo, yhteiskuntasuhteiden päällikkö, +358 400 333 546, janne.kojo@skal.fi

Kuljetus ja logistiikka-alan tavoiteohjelma 2023–2027 on luettavissa osoitteessa skal.fi/vaikuttaminen/suomi-liikkeessa/

Raportti raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymästä on luettavissa osoitteessa skal.fi/vaikuttaminen/kayttovoimat/