

VAIKUTTAMISEN VUOSI 2023

Suomen Kuljetus ja Logistiikka
SKAL ry



**Julkaisija**

Suomen Kuljetus ja Logistiikka
SKAL ry

5.1.2024

Sisältöryhmä

SKALin johtoryhmä ja
Anna Yli-Saunamäki

Taitto

Anna Yli-Saunamäki

Valokuvat

Pixhill / SKALin
kuvapankki

| | |
|--|-----------|
| | 3 |
| Vaikuttamisen vuosi 2023 | 4 |
| Johdanto: Hyviä vaikuttamisen tuloksia vuonna 2023 | 4 |
| Kärkiesimerkkejä vaikuttamisen tuloksista | 6 |
| Liikennemyönteinen hallitusohjelma | 6 |
| Jakeluelvoite pysyy kohtuullisena | 9 |
| Polttoaineveroa alennetaan | 10 |
| Panostuksia tiestöön | 12 |
| Tievetoimus keräsi laajan tuen..... | 14 |
| Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkosto etenee..... | 15 |
| Suomi ja liikkeessä – Kuljetus- ja logistiikka-alan tavoiteohjelma vaalikaudelle | 16 |
| Lausuntoja lakeihin ja asetuksiin | 19 |
| EU-vaikuttaminen jatkuu | 22 |
| EU-vaikuttamisen painopisteet | 22 |
| Raskaiden ajoneuvojen mittoja ja massoja koskevan direktiivin uudistaminen..... | 24 |
| SKAL toimii yhdessä | 25 |
| Kansanedustajien kuljetukset | 26 |
| Kummiyrittäjät kuljetusalaa edistämässä..... | 27 |
| SKAL vaikutti median avulla | 28 |
| Kuusi uutta julkaisua vuonna 2023 | 30 |
| LiikenneSuomi-yhteistyö käyntiin | 31 |
| SKAL Kuljetusbarometrit näyttävät suuntaa | 32 |
| Kuljetusbarometri 1/23..... | 32 |
| Kuljetusbarometri 2/23..... | 33 |
| Kuljetusbarometri 3/23..... | 33 |
| Ole yhteydessä! | 35 |

Vaikuttamisen vuosi 2023

Johdanto: Hyviä vaikuttamisen tuloksia vuonna 2023

Julkaisemme nyt kolmatta kertaa vuodenvaihteessa Vaikuttamisen vuosi -koosteemme, jossa olemme arvioineet sitä, miten SKAL on onnistunut kuljetus- ja logistiikkayritysten puolesta tehtävässä vaikuttamistyössä.

Tuomme tässä esiin tiiviisti myös sen miten ja millaisin keinoin teemme työtä kuljetusyrityksien puolesta.

Lähdimme vuoteen 2023 Suomi liikkeessä – ja liikenteessä -tavoiteohjelmalla, joka valmisteltiin jo keväällä 2022 ja päivitettiin vaalien lähestyessä. Näin pyrimme toimimaan ennakoiden, emme jälkikäteen. Vaikuttamistyötämme on ohjannut tavoiteohjelma ja monet muut linjaukset. Kaikki ohjelmamme löytyvät [SKALin verkkosivuilta](#).

Meille tärkeintä oli, että hallitusohjelmassa on polttonesteiden hintaa alentavia linjauksia ja lisämäärärahoja tiestölle. Näissä onnistuimme. Hallitusohjelmassa on muutenkin kohtuullisen hyviä toimia alaamme liittyen.

Oleellisia vaikutuksia ovat seuraavat:

- vuonna 2024 polttoainekustannukset kuljetusyrityksille poliittisin päätöksin laskevat arviolta 240–260 miljoonaa euroa vuositasolla. Pitkään jatkuneiden jakeluelvoitteen ja verojen korotuksien aika on ohi.
- Tiivistetysti: ilman vaikuttamistyötämme diesel olisi maksanut 1.1.2024 noin 20 senttiä enemmän verrattuna tilanteeseen, jossa näitä toimia ei tehtäisi. Dieselin hinta laski vuodenvaihteessa.
- Jakeluelvoitteen alemmalla tasolla pitäminen on koko vaalikaudella kustannusvaikutuksiltaan jopa kahden miljardin luokkaa.
- 100 miljoonan euron polttoaineveron alennus.

Nämä ratkaisut näkyivät konkreettisesti pumppuhinnoissa vuoden 2024 alussa.

Polttoaineen hintaan kohdistuu maailmanmarkkinoista ja EU-politiikasta johtuen paineita, mutta Suomen hallitus sitoutuu siihen, että se ei omilla toimillaan nosta polttonesteiden hintaa vaan laskee sitä. Samalla me SKALissa tiedostamme, että muun muassa EU:n päästökaupalla on vuonna 2027 hintaa korottavia vaikutuksia. SKAL toimii siten, että vaikutukset jäisivät mahdollisimman pieniksi.

Veroratkaisuissa linjattiin myös vinjetti, jota SKAL on pitkään ajanut. Tämän valmisteluun liittyy kuitenkin jälleen tälläkin kertaa epävarmuuksia EU-lainsäädännöstä johtuen.

Hallitusohjelman suurin pettymys oli ammattidieselin jääminen sen ulkopuolelle, vaikka lähes kaikki puolueet kannattivat sitä SKALin kyselyssä. Etujärjestöllä pitää olla kuitenkin työkalupakissaan vaihtoehtoisia keinoja: Jakeluelvoiteratkaisu ja polttoaineveron alennus hillitsevät hintoja enemmän kuin ammattidieselillä olisi voitu koskaan saavuttaa. Jos olisi pitänyt valita noiden eduskunnan pian hyväksymien toimien ja ammattidieselin välillä, olisi valintamme ollut jakeluelvoitteen ja veronalennuksen yhteisvaikutus.

Perusväylänpidon määrärahat kasvavat vuonna 2024

Hallitus päätti ohjelmassaan panostaa tiestön kehittämiseen ja korjausvelan kasvun torjumiseen yhteensä noin 1,6 miljardin euron investointipaketilla.

Painopisteemme tiestössä oli korjausvelan vähentäminen, johon tuli vaalikaudelle yhteensä 520 miljoonaa euroa. Tämä korjausvelkapaketti on kokonaan uusi painotus. Hallitus päätti esityksemme mukaisesti budjettiriihessä, että korjausvelkapaketin varoja käytetään etupainotteisesti, vuonna 2025 yhteensä 250 miljoonaa euroa.

Kokonaisuutena vuoden 2024 budjetti näyttää teiden perusväylänpidon osalta hyvältä, kun jo aiemmin talousarvion pohjissa oli 205 miljoonaa euroa lisää verrattuna vuoteen 2023. Tämän

lisäksi valtiovarainvaliokunta lisäsi 12. joulukuuta 2023 budjettiin noin 50 miljoonaa euroa ”jouluhajarahaa”. Siitä valtaosa, reilut 30 miljoonaa euroa, menee tiehankkeisiin. Tämäkin tulee tarpeeseen rapistuvalla tiestöllämme.

Väylävirasto lupaa näiden varojen myötä päällystettävän yleisesti miniminä pidetty 4 000 kilometriä. Vuonna 2023 päällystysmäärä jäi surkeaan 1 500 kilometriin, edellisvuonna 2 300 kilometriin. Jatkovuosina on toki haasteita määrärahojen suhteen. Hallitus on luvannut edistävänsä nopeutetusti muiden hallitusohjelman investointiohjelmassa päätettyjen liikennehankkeiden suunnittelua. Samaan aikaan kuitenkin hallituksen piirissä selvitetään lisäsäästökohteita – SKAL toimii siten, että nämä säästökohteet eivät kohdistuisi tiestöön.

Työtä koko SKAL-joukkueen voimin ja verkostoissa

Tässä mainitut muutamat keskeiset vaikuttamistyön tulokset ovat vain pintaraapaisu SKALin tekemästä työstä. Esimerkiksi tässä asiakirjassa listatut lausuntonne kuvaavat sitä monipuolista teemojen kirjoa, joiden myötä SKAL vaikuttaa kuljetus- ja logistiikkayrityksien toimintaedellytyksiin. Julkaisimme kuusi uutta ohjelmaa, joiden avulla vaikutamme pitkäjänteisesti. Kaikki ohjelmamme toimitetaan aina mm. kansanedustajille.

Tärkeää on löytää oikeat kumppanit. Toimintavuonna 2023 muun muassa toteutimme Tievetoomuksen yhdessä Suomen Tieyhdistyksen kanssa ja käynnistimme LiikenneSuomi-yhteistyön Linja-autoliiton ja Taksiliiton kanssa.

Verkostoja tärkeämpää on se, että työtä tehdään laajalla rintamalla koko organisaatiomme voimin. Jäsenyhdistyksemme eri puolilla maata osallistuvat työhön omalla vastuualueellaan. Todella merkittävä osa työtämme on luottamushenkilöverkostomme tekemä vaikuttamistyö. Esimerkiksi eduskuntavaalien jälkeen nimetyt uudet kansanedustajien kummiyrittäjät tekevät tärkeää työtä kontaktoidessaan päättäjiä säännöllisesti. Panostimme vuonna 2023 kummiyrittäjien koulutukseen.

Suomessa on paljon järjestöjä ja jopa satoja SKALin kaltaisia tai kokoisia edunvalvontajärjestöjä. Intressit ovat usein myös vastakkaisia. Vaikuttaminen jonkun teeman puolesta on pitkäjänteistä työtä, jossa ei aina voi onnistua.

Vuonna 2023 SKAL onnistui monessa keskeisessä tavoitteessaan. Siitä kuuluvat kiitokset laajassa verkostossamme toimiville aktiivisille luottamushenkilöille, toimihenkilöillemme ja monille kumppaneillemme.

Anssi Kujala
toimitusjohtaja
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry



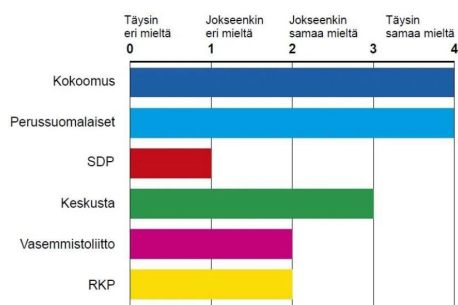
Kärkiesimerkkejä vaikuttamisen tuloksista

Liikennemyönteinen hallitusohjelma

Hallitusohjelmassa on runsaasti hyviä toimia kuljetuskustannusten alentamiseksi. Jakeluelvoitteen alennuksen vaikutus on vaalikaudella kustannusvaikutuksiltaan jopa kahden miljardin luokkaa. Historiallista on myös 100 miljoonan euron polttoaineveron alennus. Veroratkaisuissa linjattiin myös vinjetti, jota SKAL on pitkään ajanut.

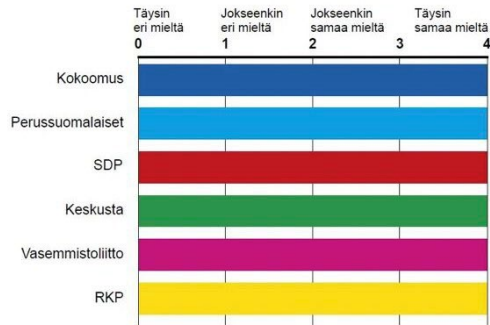
Arvioimme ohjelman tuoreeltaan kesäkuussa omaan tavoiteohjelmaamme verrattuna. Löydät tuon arvion täältä: [SKAL-Arvio-hallitusohjelmasta-2023-2027.pdf](https://www.skal.fi/arkisto/2023/07/12/skal-arvio-hallitusohjelmasta-2023-2027.pdf)

Jakeluelvoitteen alentaminen on jatkossakin tarpeen kuljetuskustannusten hillitsemiseksi.



Pettymys oli ammattidieselien jääminen pois ohjelmasta, vaikka kaikki puolueet kannattivat sitä SKALin kyselyssä. Jakeluelvoiteratkaisu ja polttoaineveron alennus hillitsevät kuitenkin hintoja enemmän kuin ammattidieselillä olisi voinut saavuttaa.

Ammattidiesel tulee saattaa voimaan vuoden 2024 alusta alkaen

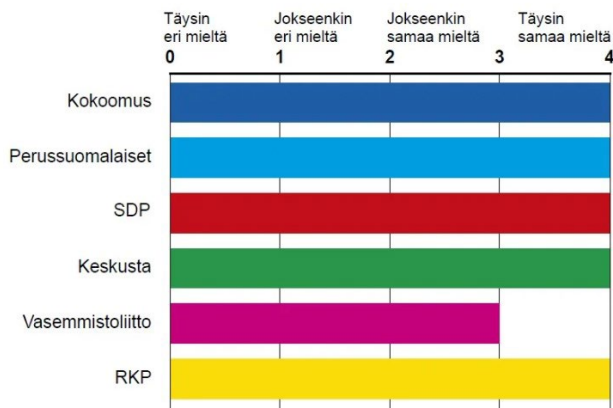


Toimimme keväällä kiihtyvällä vauhdilla rapistuvan tiestömme puolesta. Korostimme korjausvelan hoitamista esittämällä erillistä korjausvelan vuosittaista määrärahaa. Nyt hallitus päätti väylien reilun puolen miljardin korjausvelkapaketista. Väyläverkon kehittämiseen ja korjausvelan kasvun torjumiseen panostetaan yhteensä noin 1,6 miljardin euron investointipaketilla.

Lisäksi tiestöön liittyy useita SKALin ajamia myönteisiä yksityiskohtia:

- Tavaraliikenteelle välttämättömät taukopaikat ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko huomioidaan liikennejärjestelmän kehittämisessä. Tähän luvataan yhteinen työ elinkeinoelämän kanssa. SKAL aikoo olla mukana.
- Perusväylänpidossa huomioidaan myös alempiasteinen tieverkko.
- 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys käynnistetään heti.
- Tavoitellaan yhdessä Ruotsin ja Norjan kanssa EU:n ja Naton investointimahdollisuuksia Skandinavian pohjoisosan logistiikkayhteyksien parantamiseksi.

Tiestön korjausvelan hoitoon on osoitettava lisää rahoitusta



SKALin tavoitteena oli kuljetus- ja logistiikka-alan merkityksen tunnistaminen. Hallitusohjelma viliseekin nyt mainintoja tästä.

Lisäksi luvassa on tuhti paketti työelämäuudistuksia, jotka tukevat myös kuljetusalaa. Myös kaikki kilpailua edistävät toimet ovat tervetulleita.

Näin vaikutimme

Aloitimme vaikuttamistyön hyvissä ajoin ennen eduskuntavaaleja. Tavoiteohjelma julkistettiin jo kesäkuussa 2022 SKALin liittokokouksen yhteydessä. Sitä päivitettiin alkuvuodesta 2023.

Asiantuntijamme laativat ohjelmajulkaisuja päättäjien käyttöön ja toivat kuljetusalan viestejä päättäjille eduskuntavaalien alla – ja erityisesti hallitusohjelmaneuvoitteluvaiheessa. Suurelle yleisölle viestimme alan näkökulmia median välityksellä.

Pidimme tiiviisti yhteyttä puolueisiin, eduskuntaryhmiin ja hallitusohjelmaneuvoittelijoihin. Veimme kuljetusalan näkökulmia keskeisille päättäjille. Hallitusneuvotteluvaiheessa kävimme kuultavana rakennettua ympäristöä sekä energia- ja ilmastoasioita käsittelevissä neuvottelupöydissä.

SKAL laati vuoden alussa puoluekyselyn, jossa puolueita lähestyttiin liikenne- ja logistiikka-aiheilla. Kuusi puoluetta vastasi. Käytimme kyselyn tietoja viestintäkanavissamme, kuten lehdessämme, uutiskirjeissämme ja sosiaalisen median kanavissamme.

Vuoden 2023 aikana olemme tavanneet toimialalle keskeiset ministerit, kuten pääministeri **Petteri Orpon**, valtiovarainministeri **Riikka Purran**, liikenne- ja viestintäministeri **Lulu Ranteen**, energia- ja ilmastoministeri **Kai Mykkäsen** sekä elinkeinoministeri **Wille Rydmanin** esikuntineen. Jatkamme hyvää vuoropuhelua myös ensi vuonna.



SKALin arvio hallitusohjelmasta on luettavissa [täällä](#).

Jakeluelvoite pysyy kohtuullisena

SKALin esityksen mukaisesti liikennepolttoaineiden jakeluelvoite pysyy alemmalla tasolla myös ensi vuonna. Vuonna 2024 jakeluelvoite säilyy 13,5 prosentissa.

SKAL esitti jakeluelvoitteen alentamista alun perin keväällä 2022, kun Venäjän hyökkäyssota käynnisti energiahintakriisin. Dieselin litrahinta nousi silloin nopeasti kymmenillä senteillä, mikä toi kestävämmän kustannuspaineen alalle.

Ilman hallituksen linjausta jakeluelvoitteen prosenttiosuus olisi noussut vuoden 2024 alussa 28 prosenttiin, mikä olisi näkynyt voimakkaasti dieselin hinnassa.

Hallitus ei lupauksensa mukaisesti omilla toimillaan nosta liikennepolttoaineiden hintaa, vaan pyrkii laskemaan sitä pitämällä jakeluelvoitteen maltillisena.

Eduskunta päätti joulukuussa että 1.1.2024 jakeluelvoite on:

~~28 %~~ **13,5 %**

Arviomme mukaan hintavaikutus (verrattuna alkuperäiseen 28 prosentin velvoitteeseen) on: **16–26 senttiä litralta**. Vaikutus tavaraliikenteelle on noin 210 m€/a.

Kokonaisuudessaan ensi vuonna polttoainekustannukset kuljetusyrityksille poliittisin päätöksin laskevat arviolta 240–260 miljoonaa euroa vuositasolla. Ilman vaikuttamistyötämme diesel maksaisi vuoden 2024 alusta alkaen noin 20 senttiä enemmän verrattuna tilanteeseen, jossa näitä toimia ei tehtäisi.

Näin vaikutimme

Ehdotimme hallitukselle jakeluelvoitteen alentamista alun perin jo vuonna 2022, jotta polttoaineen kasvavia hintoja voidaan hillitä. Nopean valmistelun ja lausuntokierroksen jälkeen hallitus vei esityksen eduskuntaan. Eduskunta hyväksyi joulukuussa esityksen jakeluelvoitteen alentamisesta 7,5 prosenttiyksiköllä vuonna 2023.

Torjuimme vuonna 2024 voimaan tulevan jakeluelvoitteen jättinoston vaikuttamalla uuteen hallitusohjelmaan. Kävimme lukuisia keskusteluja hallitusneuvottelijoiden kanssa ja tarjosimme taustamateriaaleja päätöksenteossa. Julkisessa keskustelussa kerroimme, miten nosto vaikuttaa kaikkiin autoa käyttäviin suomalaisiin. Nyt hallitusohjelmassa on seuraava kirjaus:

Liikennepolttoaineiden hinta ei nouse hallituksen toimenpiteiden takia. Vuosien 2025–2027 aikana jakeluelvoitteen noston vaikutus polttoaineiden hintaan kompensoidaan esimerkiksi:

- jakeluelvoitteen joustomekanismin käyttöönotolla
- liittämällä liikennesähkö jakeluelvoitteeseen
- laskemalla polttoaineiden verotusta, mahdollisuuksien mukaan painottaen uusiutuvan jakeen veron keventämistä.

| Vuosi | Jakeluelvoite voimassa oleva lainsäädäntö | Jakeluelvoite hallitusohjelma | Vaikutus dieselin hintaan snt. / l (SKAL-arvio) | Vaikutus logistiikka-kustannuksiin |
|-----------------|---|-------------------------------|---|------------------------------------|
| 2024 | 28,0 % | 13,5 % | 16 – 26 snt. / l | 150 – 250 m€ |
| 2025 | 29,0 % | 16,5 % | 14 – 23 snt. / l | 130 – 220 m€ |
| 2026 | 29,0 % | 19,5 % | 11 – 17 snt. / l | 100 – 170 m€ |
| 2027 | 30,0 % | 22,5 % | 8 – 14 snt. / l | 80 – 130 m€ |
| Yhteensä | | | | 460 – 770 m€ |



Polttoaineveroa alennetaan

Polttoaineen hintaan kohdistuu maailmanmarkkinoista ja politiikasta johtuen paineita. Viime vuosina polttoaineen hinta on suhannut ylös alas. On historiallista, että nyt hallitus sitoutuu siihen, että se ei omilla toimillaan nosto polttonesteiden hintaa.

Hallituksen esitys polttoaineveron alentamisesta (HE 36/2023 vp)

- Valmisteveron dieselille keskimäärin **3,8 senttiä litralta**.
- Vaikutus maanteiden **tavaraliikenteelle 46 miljoonaa euroa** (0,7 %) kuluja laskeva.
- Verotuottoja laskeva vaikutus 168 miljoonaa euroa, **julkista taloutta heikentävä vaikutus vuonna 2025 arviolta noin 124 miljoonaa euroa**.

Hallituksen esitys jakeluelvoitteen alentamisesta (HE 53/2023 vp)

- Esityksellä alennetaan jakeluelvoitetta vuodelle 2024 nyt säädetystä 28 prosentista **13,5 prosenttiin**.

Dieselin valmistevero

hintavaikutus

Fossiilinen senttiä per litra

~~59,48~~ **54,70**

3,8 senttiä litralta

Hallituksen esitysten toimenpiteet:

- Jakeluelvoitteen alennuksen vaikutus dieselin hintaan 17 senttiä, voimaan 1/2024
- Polttoaineveron alennus alentaa dieselin hintaa 3,8 sentillä, voimaan 1/2024
- Polttoaineveron CO₂-komponentin alennus 2,5–3,0 senttiä, valmistelu vuonna 2025

Toimien yhteisvaikutus:

- Dieselin osalta yhteensä yli 20 sentin vero- / hintavaikutus (verrattuna tilanteeseen, että hallituksen toimia ei tehtäisi).
- Näiden vaikutus kuljetusalalle on laskemassa kustannuksia yhteensä 240–260 miljoonalla eurolla vuodessa.

Lisäksi hallitusohjelman mukaan tulossa on polttoaineveron CO₂-komponentin alennus, joka valmistellaan vuonna 2025. SKALin arvion mukaan hintavaikutus alentaa polttoaineveroa noin 2,5–3,0 senttiä litralta.

Näin vaikutimme

Pidimme tiiviisti yhteyttä puolueisiin, eduskuntaryhmiin ja hallitusohjelmaneuvottelijoihin polttoaineveron alentamisesta. Veimme kuljetusalan näkökulmia keskeisille päättäjille. Hallitusneuvotteluvaiheessa kävimme kuultavana rakennettua ympäristöä sekä energia- ja ilmastoasioita käsittelevissä neuvottelupöydissä.

SKAL laati vuoden alussa puoluekyselyn, jossa puolueilta kysyttiin näkemyksiä polttoaineen verotukseen. Käytimme kyselyn tietoja viestintäkanavissamme, kuten lehdessämme, uutiskirjeissämme ja sosiaalisen median kanavissamme.

Hallituksen esitykset jakeluvolvoitteesta ja polttoaineveron alentamisesta ovat hyväksytyt eduskunnassa joulukuun 2023 lopulla. SKAL on käynyt kuultavana eduskunnassa sekä jakeluvolvoitteen että polttoaineveron alentamisen lakiluonnoksista. Lait ovat tulleet voimaan 1.1.2024.



Panostuksia tiestöön

Hallitus päätti panostaa väyläverkon kehittämiseen ja korjausvelan kasvun torjumiseen yhteensä noin 1,6 miljardin euron investointipaketilla. SKAL pitää arvossa, että hallitus vaikeassa julkisen talouden tilanteessa päätti panostaa tiestöön.

Lyhyesti lukuina

Korjausvelka vuonna 2022
2,3 mrd. euroa

Väyliin panostetaan yhteensä
1 587 milj. euroa

Korjausvelkaohjelman suuruus
520 milj. euroa – riihessä päätettiin 250 meur

SKALin arvion mukaan tiestölle kohdistuu
noin **867 milj. euroa**

Hallitus päätti budjettiriihessä, että korjausvelkapaketin varoja käytetään etupainotteisesti. Toimi sopii suhdannetilanteeseen ja voi vauhdittaa rakennusalaan.

SKAL on esittänyt korjausvelan hoitamiseen vuosittaista 300 miljoonan euron panostusta. On selvää, että tuleville vuosille tarvitaan vielä myös lisäpanostusta, joten toivottavasti hallitus jatkotyössään panostaa edelleen tosissaan tiestön korjausvelan hoitoon.

Myös se on hyvä, että hallitusohjelmaan sisältyvästä investointiohjelmasta osoitetaan jo nyt valtuuksia tieverkolle, mm. Vt 4:lle ja Vt 9:lle. Myös päätös edistää muiden hallitusohjelman investointiohjelmassa päätettyjen liikennehankkeiden suunnittelua nopeutetusti on hyvä.

Useimmat rahoitettavat kohteet ovat jo valmiiksi mietittyinä tieviranomaisilla. Tämä edistää myös SKALinkin esittämien sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden CEF-rahoituksen hakua.

| Toimenpide | Milj. euroa |
|---|----------------|
| Korjausvelan purkaminen | 520 |
| Infrahankkeet (Kehittämismomentti ja MAL-hankkeet) | 797 |
| Länsirannikon kilpailukyvn ja kasvun edistämispaketti | 130 |
| VT5 Leppävirta–Kuopio | 140 |
| Pääradan kehittäminen Helsinki–Tampere, Liminka–Oulu-kaksoisraide, Tornio–Kolari - radan sähköistäminen | 535 |
| Turun Tunnin juna -yhtiön pääomittaminen (Espoo–Lohja & Turku–Salou) | 460 |
| Savonrata–Kouvola–Kuopio nopeuden ja kapasiteetin nosto | 50 |
| Lentoradan suunnittelu | 43 |
| Karjalanradan kehittäminen Luumäki–Imatra 2. vaihe | 215 |
| Rantaradan kehittäminen | 80 |
| Puhtaan energian Suomen -kärkihankkeet | 160 |
| Puolustusvoimien materiaalihankinnat | 50 |
| Matkailu- ja luontohanke Palokin koskien patojen purku | 20 |
| Elinkeinopoliittinen varaus | 400 |
| Sote-palveluiden vaikuttavuusinvestoinnit ja hoitojonojen purku | 400 |
| Yhteensä | 4 000 |

Näin vaikutimme

SKAL korosti tiestön korjausvelan hoitamista esittämällä erillistä korjausvelan vuosittaista määrärahaa. Kuljetusbarometreissä nousi vuoden 2023 aikana useaan otteeseen viesti siitä, että huonokuntoinen tiestö on kasvun pullonkaula. Tätä viestiä olemme pitäneet aktiivisesti esillä eri kanavissamme sekä hallitusohjelmaneuvoitteluiden kuulemisissa.

Eduskuntavaalien ja hallitusohjelmaneuvoittelujen aikana SKAL esitti korjausvelan hoitoon 300 miljoonan euron vuosittaista määrärahaa. Painopisteemme tiestössä oli korjausvelan vähentäminen, johon tuli vaalikaudelle yhteensä 520 miljoonaa euroa. Tämä korjausvelkapaketti on kokonaan uusi painotus. Hallitus päätti esityksemme mukaisesti budjettiriihessä, että korjausvelkapaketin varoja käytetään etupainotteisesti. Ensi vuonna 250 meur.

Lisäksi hallitus päätti vaalikaudelle 1,6 mrd. euron investointipaketista. SKAL pitää arvossa, että hallitus vaikeassa julkisen talouden tilanteessa päätti panostaa tiestöön.



Tievetoimus keräsi laajan tuen

SKAL ja Suomen Tieyhdistys käynnistivät keväällä 2023 Tievetoimuksen. Vetoimuksen tavoitteena oli kerätä sata allekirjoittajajärjestöä, jotka vaativat, että tiestöstä on pidettävä parempaa huolta. Vetoimuksen suosio ylitti odotukset ja saimme lopulta 1 072 allekirjoitusta.

Allekirjoittajien joukossa oli 644 yritystä ja 428 järjestöä. Mukana ovat esimerkiksi EK, SAK, Suomen Yrittäjät ja MTK. Lisäksi vetoimuksen ovat allekirjoittaneet useat muut elinkeinoelämän järjestöt, logistiikkatoimijat sekä lukuisa joukko eri alojen paikallisyhdistyksiä. Allekirjoittaneiden joukossa on myös satoja yrityksiä eri toimialoilta – apteekkeista kuljetusyrityksiin ja koneurakoinnista rakennusteollisuuteen.

Ennen eduskuntavaaleja vetoimus luovutettiin eduskunnan puhemies Matti Vanhaselle ja toukokuussa hallitusneuvottelujen aikaan rakennettu ympäristö -ryhmälle, jonka puheenjohtajana toimi kansanedustaja Heikki Autto.

SKALin Anssi Kujala kertoi vetoomuksesta muun muassa MTV:n Huomenta Suomessa ja muissa medioissa. Julkaisimme aiheesta yhdessä tieyhdistyksen kanssa lukuisia tiedotteita, jossa kerroimme huonokuntoisen tiestön vaikutuksista elinkeinoelämään, suomalaisiin ja vetosimme päättäjiin.

Uskallamme väittää, että ilman vetoomusta ja SKALin aktiivista edunvalvontatyötä investointipaketin väylärahoituslinjauksia ei olisi tullut.



Tievetoimuksen luovuttaminen eduskunnan puhemies Matti Vanhaselle.

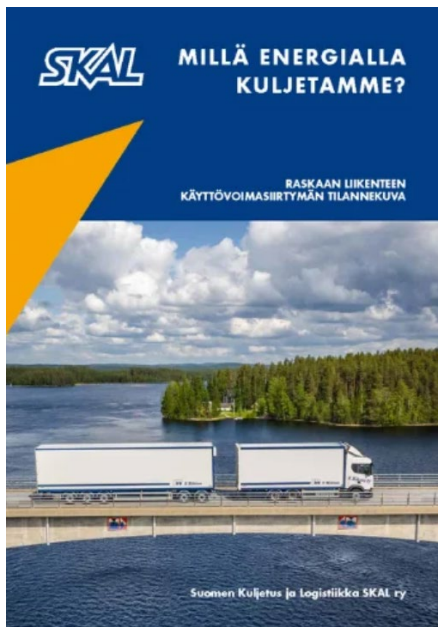
Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkosto etenee

Lähestyimme maakuntaliittoja ja ELY-keskuksia jakeluverkon ja taukopaikkojen huomioimisesta. Korostimme, että latausinfra toteuttamisessa optimaalinen sijainti on tavaraliikenteen reiteillä eikä synnytä turhaa liikennettä pitkien reiteiltä poikkeamien takia.

Uuden hallituksen ohjelmassa todetaan:

”tavaraliikenteelle välttämättömät taukopaikat ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko huomioidaan liikennejärjestelmän kehittämisessä ja maankäytön suunnittelussa. Yhdessä elinkeinoelämän kanssa laaditaan toimenpideohjelma vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamiselle pääväylillä.”

Tämä on tärkeä yksityiskohtainen kirjaus. SKAL on esittänyt juuri tätä muun muassa tammikuussa julkaistussa raskaan liikenteen käyttövoimaraportissaan. Raportti on luettavissa SKALin [verkkosivuilla](#).



Maakuntaliitoille ja ELY-keskuksille osoitetussa kirjeessä avasimme aihepiirin haasteellisuutta. Kirjeen lopussa oli myös huomioita teiden hyvästä talvihoidosta – joka sekin on päästövähennyksiin vaikuttava tekijä.

Korostimme, että uudet vaihtoehtoiset liikenteen käyttövoimat vaativat merkittäviä panostuksia energian jakeluinfraan, joko lataus- tai tankkausverkostoon. Toistaiseksi sekä kaasun ja erityisesti raskaimmalle liikenteelle soveltuvan nesteytetyn kaasun sekä raskaalle liikenteelle soveltuvan sähkön jakeluinfra ovat erittäin puutteellisia, ja tämä heikentää mahdollisuuksia sähkö- ja kaasuajoneuvoihin investointeihin. Nämä ovat hyvin suuressa määrin myös maankäyttökysymyksiä.

Olemme pitäneet esillä, että varsinkin pidempimatkaisessa tavaraliikenteessä on julkinen lataus- ja jakeluinfra edellytys uusiin käyttövoimiin siirtymälle ja kalustoinvestoinneille. Kuljetusalan pienyritysvaltaisuuden (86 % kuljetusalan yrityksistä on 1–5 ajoneuvon yrityksiä) ja kuljetustoiminnan luonteen (kuljetusreitit ja -tarpeet vaihtelevat ja ovat moninaisia) vuoksi yritysten itsensä hankkima latausinfra ei yleensä ole mahdollinen. Pienyritysvaltaisuudesta johtuen on Suomelle myös hyvin merkittävä huoltovarmuuskysymys, että itsenäisillä yrityksillä

säilyvät toimintaedellytykset ja että meillä on elinvoimainen kuljetusala kotimaisessa omistuksessa myös jatkossa.

Keskeisille paikoille raskaan liikenteen reittien varrelle ja solmukohtiin runsaasti tilaa vaativan latausinfraan toteuttaminen on ennen kaikkea merkittävä maankäyttökysymys. Kysymysten ratkominen tulee aloittaa maankäytön suunnittelusta alkavasta kehitystyöstä. Jakeluinfratarve tulee huomioida yhä vahvemmin maankäytön ja liikennejärjestelmän alueellisessa suunnittelussa ja jo yleispiirteisestä kaavoituksesta, mahdollisesti maakuntakaavatasosta alkaen. Samalla on varmistettava valtakunnallisella tasolla, ettei jakeluinfran rakentaminen eriydy alueittain ja että kokonaisuus palvelee mm. valtakunnallisen tavaraliikenteen tarpeita.



Suomi ja liikkeessä – Kuljetus- ja logistiikka-alan tavoiteohjelma vaalikaudelle

Tavoiteohjelma sisältää SKALin tavoitteet uudelle hallituskaudelle 2023–2027. Ohjelmassa on ratkaisuja, joilla Suomi pidetään liikkeessä, alan toimintaedellytykset voidaan turvata ja kilpailukyvyistä huolehditaan. Tavoitteet hallitusohjelmaan:

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.
- Hallituksen on nimettävä erillinen liikenne- ja logistiikkaministeri, joka puolustaa liikenteen ja logistiikan toimivuutta.
- Hallituksen on laadittava toimenpideohjelma, jossa arvioidaan Suomen kansainvälistä logistista kilpailukykyä, kuljetuskustannusten kehittymistä ja päästövähennyksiä sekä niiden vaikutusta suoraan kuljetusalan, mutta myös kaikkien suomalaisten yritysten toimintaan.
- Valtiovarainministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön sekä työ- ja elinkeinoministeriön on tuotettava kattava arvio liikenteen merkityksestä suomalaiselle yritystoiminnalle, jonka pohjalta hallituksen on tehtävä toimenpideohjelma ja päätökset Suomen logistisen kilpailukyvyn vahvistamisesta.

Liikenneinfra laitettava kuntoon ja määrärahat oikealle tasolle

- Liikenne 12 -suunnitelman toteuttamisen edellyttämä rahoitus on turvattava. Alimitoitettu rahoitus on korotettava seuraavasti:
 - 300 miljoonan euron tasokorotus perustienpidon rahoitustasoon siten, että asfaltointimäärät nostetaan pysyvästi 4 000 kilometrin tasolle.
 - Lisäksi 300 miljoonaa euroa vuosittain tiestön korjausvelan poistamiseen ja suurin erä, 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 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.

Liikenteen vero- ja energiaratkaisujen on oltava kilpailukyvyyn turvaavia

- Kansallisin päätösin ei tule korottaa ammattiliikenteen käyttämien käyttövoimien hintaa suhteessa kilpailijamaihin. Kuljetuskustannuksia ei saa lisätä nostamalla dieselpolttoaineen verotusta. Hallituksen on selkeästi linjattava, että polttoaineverojen korotuksia ei tehdä alkavalla hallituskaudella.
- Suomessa on otettava käyttöön ammattidieseljärjestelmä. Kuljetusalan investointikyvystä on huolehdittava niin, että puhtaampien käyttövoimien teknisten ratkaisujen kehittyessä yrityksillä säilyy edellytykset investoida niihin.

Uudet käyttövoimat huomioitava liikenneinfraa kehitettäessä

- Tavaraliikenteelle välttämättömät taukopaikat osana liikenneinfraa sekä liikenteen uudet uusiutuvat käyttövoimat on huomioita vahvemmin liikennejärjestelmän kehittämisessä 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.

Jakeluvelvoite pidettävä kohtuullisena

- Suomen tulee pitää jakeluvelvoite maltillisena ja etsiä keinoja jakeluvelvoitteen toteuttamiseksi kustannustehokkaasti Suomessa tuotetulla uusiutuvalla polttoaineella.
- Hallituksen on aloittaessaan peruttava 2024 alussa voimaan tuleva jakeluvelvoitteen korotus. Jos jakeluvelvoite 2024 alussa nousee päätettyyn 28 prosenttiin, tämän kiristykseen 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.

Työvoiman saatavuus turvattava

- Ikäluokkien pienenessä 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. Ammattipätevyden suorittamista koemallilla koskevia säädöksiä pitää keventää, jotta koemalli saadaan nopeasti hyödynnettäväksi myös käytännön tasolla ja puolustusvoimissa on otettava käyttöön koemalli kuljettajien ammattipätevyden suorittamisessa.



Linkki [tavoiteohjelmaan](#).



Lausuntoja lakeihin ja asetuksiin

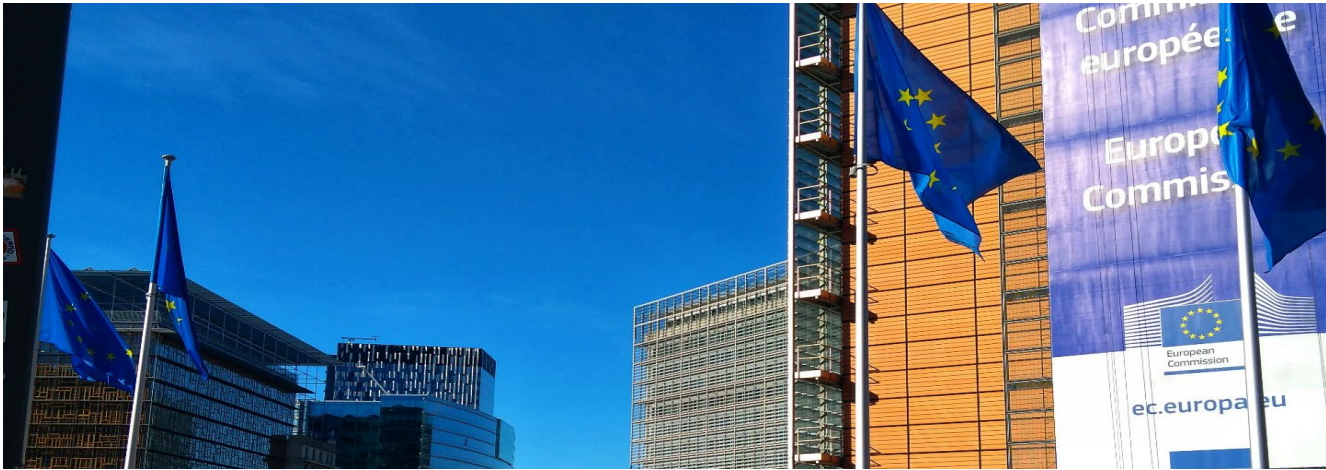
SKAL lausui lakiesityksiin vuonna 2023 peräti 41 kertaa. Lausuntojen aiheet käsittelivät muun muassa liikenneturvallisuutta, polttoaineen hintaa, liikenteen päästöjä, Suomen taloutta, elinvoimaa, ilmastopolitiikkaa ja huoltovarmuutta. Kaikki lausunnot ovat luettavissa SKALin verkkosivuilla.

1. Liikenne- ja viestintävaliokunnalle: Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi eräiden Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) hankkeiden lupamenettelyistä ja muista hallinnollisista menettelyistä sekä laeiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain ja ratalain 74 §:n muuttamiseksi (HE 290/2022 vp)
2. Talousvaliokunnalle: Lausunto Valtioneuvoston huoltovarmuusselonteosta (VNS 8/2022 vp)
3. Opetushallitukselle: Lausunto metsäalan perustutkinnon perusteiden luonnoksesta
4. Talousvaliokunnalle: Lausunto biopolttoöljyn jakeluvuorotteesta (HE 297/2022 vp)
5. Liikenne- ja viestintävaliokunnalle: Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi vaarallisten aineiden kuljetuksesta ja siihen liittyviksi laeiksi annetun hallituksen esityksen (HE 220/2021 vp) täydentämisestä (HE 231/2022 vp)
6. Liikenne- ja viestintävaliokunta kuuleminen: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi (HE 291/2022 vp)
7. Liikenne- ja viestintävaliokunta kuuleminen: Liikennepalvelulain pidemmän aikavälin vaikutukset (EV 27/2017 vp)
8. Liikenne- ja viestintävaliokunta kuuleminen: Valtioneuvoston selonteko kansallisesta ilmastonmuutokseen sopeutumissuunnitelmasta vuoteen 2030 Hyvinvointia ja turvallisuutta muuttuvassa ilmastossa (VNS 15/2022 vp)
9. Liikenne- ja viestintävaliokunnalle: Valtioneuvoston tulevaisuusselonteon 1. ja 2. osa Näkymiä seuraavien sukupolvien Suomeen (VNS 16/2022 vp)
10. Väylävirastolle: Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2024-2031, luonnos
11. Liikenne- ja viestintäministeriölle: Lausunto luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035
12. EU22-liikennejaoston kirjallisessa käsittelyssä kommentoitu yhdessä muiden järjestöjen kanssa: U-kirjelmä, raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetus
13. EU22-liikennejaoston kirjallisessa käsittelyssä kommentoitu: U-kirjelmä EU:n tieturvallisuuspaketti (sisältää mm. Ajokorttidirektiivin muutosehdotuksen)
14. Traficomille: Lausunto määräyslunnoksesta auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamisesta annetun määräyksen muuttamiseksi

15. Traficomille: Lausunto määräysluonnoksesta Autojen ja niiden perävaunujen tekniset vaatimukset
16. Liikenne- ja viestintävaliokunnalle: Valtioneuvoston kirjelmästä (U 1285/2022 vp) eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilidioksidipäästönormien muuttamisesta uusille raskaille ajoneuvoille (raskaan kaluston CO2-raja-arvoasetus)
17. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille: Lausunto määräysluonnoksesta Vaarallisten aineiden kuljetus tiellä (VAK 2023)
18. Puolustusministeriölle: Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle vaarallisten aineiden kuljetuksesta Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa annetuksi laiksi ja siihen liittyviksi laeiksi
19. Työ- ja elinkeinoministeriölle: Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laeiksi Euroopan unionin hiilirajamekanismissäätöasetuksen toimeenpanosta ja Tullin hallinnosta annetun lain muuttamiseksi
20. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille: Lausunto vaarallisten aineiden ADR-ajolupa- ja turvallisuusneuvonantajan kokeista
21. Liikenne- ja viestintäministeriölle: Uusi vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettu valtioneuvoston asetukset
22. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille: Lausuntokuorma- ja linja-auton kuljettajien perustason ammattipätevyyskokeesta
23. Liikenne- ja viestintäministeriölle: Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta
24. Liikenne- ja viestintävaliokunnalle ja ympäristövaliokunnalle: Lausunto Valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle Euroopan komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (perävaunuilla varustettujen raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöluokat) (U 17/2023 vp)
25. Liikenne- ja viestintäministeriölle: Lausunto Esitysluonnoksesta laeiksi alusliikennepalvelulain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta
26. Liikenne- ja viestintäministeriölle: Lausunto ehdotuksesta valtioneuvoston asetukseksi tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvonnasta ja viranomaisten työnjaosta annetun asetuksen 1 ja 5 §:n muuttamisesta
27. Työ- ja elinkeinoministeriölle: Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta; ns. jakeluelvoitelaki
28. Valtiovarainministeriö: Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta (polttoaineveron alentaminen)
29. Valtiovarainministeriö: Lausunto valmiuslain toimivaltuussäännösten uudistamiseen liittyen
30. Ympäristövaliokunnalle ja Liikenne- ja viestintävaliokunnalle: Lausunto Valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kuljetuspalveluiden kasvihuonekaasupäästöjen laskemiselle (U 40/2023 vp)
31. Liikenne- ja viestintävaliokunnalle: Lausunto Valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle komission ehdotuksesta mitta- ja massadirektiivin muuttamiseksi (U 35/2023 vp)
32. Liikenne- ja viestintäministeriölle: Lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta.
33. Liikenne- ja viestintävaliokunnalle (kuuleminen) ja Ympäristövaliokunnalle (kirjallinen): Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024 (HE 41/2023 vp)
34. Liikenne- ja viestintävaliokunnalle (kirjallinen): Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta annetun lain muuttamisesta (HE 19/2023 vp)
35. Valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle (kuuleminen): Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024 (HE 41/2023 vp)

36. Valtiovarainvaliokunnan verojaostolle (kirjallinen): Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain liitteen muuttamisesta (HE 35/2023 vp)
37. Liikenne- ja viestintävaliokunnalle (kuultavaksi): Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuttamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta (HE 25/2023 vp)
38. Talousvaliokunnalle (kuultavaksi): Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta (HE 53/2023 vp)
39. Valtiovarainvaliokunnan verojaostolle (kuultavaksi): Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta (HE 36/2023 vp)
40. Liikenne- ja viestintäministeriölle: Lausunto asetusaluonnoksesta liikenne- ja viestintäministeriön asetukseksi Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista
41. Liikenne- ja viestintävaliokunnalle: Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi alusliikennepalvelulain, alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta (HE 84/2023 vp)
42. Väylävirastolle: Lausunto luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025–2032

SKALin edustajat olivat kymmeniä kertoja myös kuultavana eduskunnan eri valiokunnissa.



EU-vaikuttaminen jatkuvaa

Vuonna 2023 SKAL päivitti EU-ohjelman, joka julkaistiin alun perin vuonna 2022. Asiakirja määrittelee kuljetusalan keskeiset vaikuttamistavoitteet lyhyellä ja pitkällä aikavälillä. Ohjelma on luettavissa [SKALin verkkosivuilla](#).

Vuoden 2024 kesäkuussa järjestetään Euroopan parlamentin vaalit. SKAL on valmistellut tavoiteohjelman seuraavalle 5-vuotiskaudelle ja se julkistetaan alkuvuonna 2024.



EU-vaikuttamisen painopisteet

Fit For 55

- Suomen virallisen kannan on säilyttävä ennallaan jatkokäsittelyssä: bensiinin ja dieselöljyn verokohtelua ei tule yhtenäistää.
- Ammattidieseljärjestelmän käyttömahdollisuus on säilytettävä.

Päästökauppajärjestelmä

- SKAL on suhtautunut esitykseen kriittisesti. Erityisesti sosiaalirahastoa, joka tasaa päästövähennysten kustannuksia EU-jäsenvaltioiden kesken, on pidetty epäedullisena.
- SKAL ei pitänyt komission vaikutusarviota päästökaupan kustannus- ja päästövähennysvaikutuksista riittävänä. Järjestelmästä ja sen vaikutuksista Suomeen tarvitaan lisää tietoa.
- Polttoainejakelun päästökauppa ETS2 on kuitenkin hyväksytty EU:n parlamentissa ja neuvostossa huhtikuussa.
- Direktiivi on vietävä kansalliseen lainsäädäntöön 30.6.2024. Kansallisesti päästökaupassa on merkittävää liikkumavaraa; käytännön toteutuksessa, soveltamisalassa, hinnoittelun käynnistämisessä ja mahdollisissa hyvityksissä. Vaikuttamistyö on huhtikuun 2023 jälkeen keskittynyt direktiivin kansalliseen säädöstyöhön ja vaikutusarviointiin.

Teknologianeutraalisuus

- Uusiutuvan energian sääntelyssä on pidettävä kiinni teknologianeutraaliudesta. Mitään energialähteitä tai käyttövoimia ei tule suosia toisten kustannuksella.
- Erityisesti uusiutuvia sekä synteettisiä kaasu- ja nestemäisiä polttoaineita hyödyntävä polttomoottori on vähäpäästöinen ratkaisu etenkin raskaissa kuljetuksissa.
- Kestävyyssuhteet täyttävien uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainevalikoimaa ei tule tarpeettomasti rajoittaa.

Raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂-standardien uudistaminen

- Suomessa sallittu ja käytössä oleva kalusto (mitat ja massat) on huomioitava.
- Uusiutuvat polttoaineet on huomioitava päästövähennystavoitteiden laskentaperiaatteissa.
- Uudistus ei saa nostaa raskaimpien kuorma-autojen hintoja suhteessa muihin.
- Raskaimmat kuorma-autot (4-akseliset ja suuremmat) on jätettävä sääntelyn ulkopuolelle. Niitä pitää voida valmistaa ja myydä keskimääräisen CO₂-laskennan ulkopuolella ilman sakkomaksupelkoa.

EU:n yhdenmukaistettu laskentamalli liikenteen, kuljetusten ja logistiikan päästöjen mittaamiselle


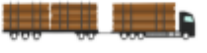



- Laskentamallissa on huomioitava suomalainen kalusto ja uusiutuvat polttoaineet sekä teknologianeutraalisuus.
- Suomen erityisolosuhteet on ymmärrettävä: kylmä ilmasto, harvaan asuttu maa ja ohuet tavaravirrat johtavat suurempiin päästöihin kuljetusyksikköä kohden.
- Mittaristoon on voitava luoda kertoimia, jotka huomioivat tehokkaan kuljetuskalustomme, koska menetelmän avulla asiakkaat vertailevat eri jäsenmaista ostettavia logistiikka- ja kuljetuspalveluja keskenään.
- On vältettävä kustannuksia alan toimijoille ja viherpesun syntymistä.

Raskaiden ajoneuvojen mittoja ja massoja koskevan direktiivin uudistaminen

Komissio julkaisi 11.7.2023 ehdotuksen mitta- ja massadirektiivin uudistamisesta. Komission ehdotus säilytti jäsenmaiden oikeuden päättää kansallisen liikenteen mitoista ja massoista direktiivin perusarvoista poiketen. Tämä kansallisen liikenteen oikeuden säilyminen oli onnistuminen Suomen ennakkovaikuttumiselta.

Komission ehdotus kuitenkin asettaisi uusia rajoituksia Pohjoismaiden ja erityisesti Suomen ja Ruotsin välisen kansainvälisen liikenteen kaluston mitoittamiseen. Ehdotus muun muassa rajaisi suurimman sallitun korkeuden neljään metriin, kun nykyään Suomen ja Ruotsin välillä voi liikennöidä 4,4 metriä korkeilla ajoneuvoilla.

SKAL toimi syksyn 2023 aikana todella aktiivisesti Suomen ja Ruotsin erityiskysymyksen ratkaisemiseksi. SKAL muodosti kokomission ehdotuksen synnyttämään ongelmana ratkaisuehdotuksen uuden direktiivartiklatekstin muodossa. Tähän esitykseen yhtyi allekirjoittajina yhdeksän muuta suomalaista liikenne- ja elinkeinoelämän järjestöä. SKAL tuotti päätöksentekoon vaikutusarviot siitä, mitä komissiot ehdottamat rajoitukset kansainväliseen liikenteeseen tarkoittaisivat liikennemäärien ja kustannusten nousun muodossa. Näitä vaikutusarvioita on käytetty Suomen päätöksenteon tukena.

| | Korkeus | Varsinaisen perävaunun pituus | Varsinaisen perävaunun massa (5-akselinen) | Liikenteen volyyymi |
|---|--|---|---|--|
| | Suomi: 4,4 m Ruotsi: vapaa EMS 4,0 m | Suomi: ~17,6 m Ruotsi: vapaa 24 m yhdistelmäpituuteen EMS: 12,0 m | Suomi: 42 t Ruotsi: 42 t EMS: 24 t | |
| Kappaletavarayhdistelmät, hake, jäte ym.  | 60 – 80 % Suomen ja Ruotsin välisestä liikenteestä ylittää 4,0 m korkeuden. ❌ | Liikenteessä on varsinaisia perävaunuyhdistelmiä, joissa perävaunun pituus on yli 12,0 metriä ❌ | 100 % perävaunuista ylittää 24 tonnin massan. ❌ | Liikenteen volyyymi erittäin suuri, satoja tuhansia rajanylityksiä vuodessa. |
| Raakapuuyhdistelmät  | 100 % Suomen ja Ruotsin välisestä liikenteestä ylittää 4,0 metrin korkeuden. ❌ | 100 % Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä varsinaisen perävaunun pituus on yli 12,0 metriä. ❌ | 100 % perävaunuista ylittää 24 tonnin massan. ❌ | 1 miljoona m ³ vuodessa 16 400 kuormaa vuodessa |
| Säiliöyhdistelmät  | Osa säiliöyhdistelmistä on yli 4,0 metriä korkeita. ❌ | Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä 40 – 70 % liikenteessä varsinaisen perävaunun pituus ylittää 12,0 m. ❌ | 100 % perävaunuista ylittää 24 tonnin massan. ❌ | Maiden välisessä liikenteessä on satoja säiliöyhdistelmiä. |
| Ajoneuvonkuljetus  | 100 % Suomen ja Ruotsin välisestä liikenteestä ylittää 4,0 metrin korkeuden. ❌ | Ei ongelmaa | 100 % perävaunuista ylittää 24 tonnin massan. ❌ | |
| Maansiirto  | Korkeudessa ei ongelmaa | 90 % varsinaisista perävaunuista ylittää 12,0 metrin pituuden ❌ | 100 % perävaunuista ylittää 24 tonnin massan. ❌ | Maiden välisessä liikenteessä on aktiivisesti 50 – 70 maansiirtoyhdistelmää |

Taulukko: EMS-määrittelyn haitalliset vaikutukset Suomen ja Ruotsin väliseen tavaraliikenteeseen

Näin vaikutimme

SKAL vaikutti Suomen kansallisen kannan muodostamiseen. Lopulta eduskunta päätti Suomen virallisen kannan SKALin esittämän mukaisesti: *(Eduskunnan) Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää välttämättömänä, että rajat ylittävät kuljetukset voivat jatkua nykyisellä kalustolla ja ainakin samoilla ehdoilla kuin tähänkin asti.*

Mitta- ja massadirektiivin käsittely neuvostossa oli tiivistä koko syyskauden ajan. SKAL teki jatkuvaa yhteistyötä Suomen viranomaisten kanssa, jotta neuvoston kannassa tulisi muodostettua sellainen ratkaisu, jolla Suomen ja Ruotsin välinen liikenne voisi jatkua ilman uusia rajoituksia. Neuvosto ei kuitenkaan päässyt puheenjohtajamaa Espanjan johdolla riittävään yksimielisyyteen kannastaan, mikä tarkoittaa neuvostyon jatkumista kevätkauden 2024.

Parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunta TRAN aloitti myös ehdotuksen käsittelyn. Oman ryhmänsä pääraportöörinä toimii Elsi Katainen. SKAL on tuottanut parlamentin jäsenten hyödynnettäväksi muutuskirjausehdotuksia direktiiviehdotukseen siten, että kansainvälisen liikenteen mitta- ja massarajoitukset eivät toteutuisi. SKAL on tuottanut vaikuttamismateriaalia ja vaikutusarvioita myös muihin direktiiviluonnoksen yksityiskohtiin, kuten tulevaisuuteen ehdotettu nollapäästöisyysvaatimus kansainvälisessä liikenteessä.

Mitta- ja massadirektiivin vaikuttamistyö on esimerkki asiantuntijuuden merkityksestä vaikuttamistyössä. Kantojen ja ratkaisuehdotusten muodostaminen edellyttää samaan aikaan syvää lainsäädännöllistä ja tässä tapauksessa ajoneuvoteknistä osaamista. Näillä vahvuuksilla pienenkin jäsenvaltion pieni yhdistys voi saada äänensä kuuluviin vaikuttavasti EU-päätöksenteossa.

SKAL toimii yhdessä

Kansanedustajien kuljetukset, jäsenyhdistysten tilaisuudet, messut, liittokokous ja SKAL Forum olivat vuoden valopiilkuja. Tilaisuuksissa välittyy kuljetusyrittäjien viestit ja palaute SKAL-organisaatioon. Teimme muun muassa seuraavia toimia:



- Nopeaa viestintää jäsenten suuntaan: vähintäänkin kaksi uutiskirjettä joka kuukausi.
- Uutena viestintäkanavana koulutus- ja tapahtumauutiskirje.
- SKAL aloitti strategiauudistuksen, jonka on määrä valmistua vuoden 2024 keväällä.
- Jäsenyhdistysten luottamushenkilöt, kansanedustajien kummiyrittäjät ja muut vaikuttamistyöstä kiinnostuneet saavat JärjestöExtra-uutiskirjeen, jossa on enemmän taustatietoa ja käytännön järjestötoiminnan asiaa. Mikäli tällaiseen jakeluun liittyminen kiinnostaa, ole yhteydessä viestintäämme (viestinta@skal.fi).
- Logistiikkayritysten Liitto jatkaa SKALin liitännäisjäsenenä, kuten myös Kuljetuskeskusten liitto KKL, joka edustaa KTK-yrityksiä.

Kansanedustajien kuljetukset



Yrittäjän päivänä 5.9.2023 eduskuntatalolla kävi kuhina, kun SKAL ry:n kummiyrittäjät toivat kansanedustajat kuorma- ja pakettiautoilla työpaikalleen. Jo 1990-luvulla aloitetut kuljetukset järjestetään neljän vuoden välein - perinne jatkui myös tänä vuonna entistä isommin ja näkyvämmiin.

SKAL kutsui kuljetuksiin kaikki kansanedustajat. Eduskuntatalolle asti saapui lähes 40 kuljetusta eri puolilta Suomea. Osa edustajista sai kuljetuksen sekä kotimaakunnassaan että Helsingin päässä. Edustajia osallistui lähes kaikista eduskuntapuolueista.

Kansanedustajien kuljetuksilla on pitkät perinteet, mutta ensimmäistä kertaa kuljetukseen osallistui myös pääministeri. Turkulaisen Petteri Orpon kuljetti eduskuntaan SKALin hallituksen jäsen Mika Lauren. Muita ministeriosallistujia olivat mm. liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne ja tiede- ja kulttuuriministeri Sari Multala.

Kummiyrittäjät ja kansanedustajat jatkavat yhteydenpitoa edelleen.

Kuljetusten yhteydessä käsiteltyjä teemoja

- Määrärahojen turvaaminen tiestölle muun muassa Suomen saavutettavuuden, liikenneturvallisuuden, kuljettajien työturvallisuuden ja päästöjen vähentämisen vuoksi – tiestön korjausvelan kääntäminen laskuun.
- Vihreät ratkaisut taloudellisesti kestävällä pohjalla - maltillinen jakelunelvoite ja kustannustehokkaat päästövähennysratkaisut
- EU-muutospaineet kuljetuskaluston enimmäismittojen ja -massojen suhteen – Pohjoismaiden on voitava pitää kiinni kansallisesta kalustokoosta ja ylittää sillä maiden rajat
- Toimialan kuulemista ja ennakoivuutta lakien säätämiseen – pääomavaltaisella alalla ennakoimisen kyky on äärimmäisen tärkeää
- Toimialajärjestöjen asiantuntemuksen täysimääräinen hyödyntäminen - järjestöt mukaan erilaisiin valmisteleviin työryhmiin kuten esimerkiksi Liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) päivittäminen
- Työvoiman turvaaminen alalla - ammatillisen koulutuksen riittävä rahoitus ja alalletulon joustavoittaminen.

Kummiyrittäjät kuljetusalaa edistämässä





Yhteistyö on voimaa vaikuttamisessa. Uuden eduskunnan myötä käynnistyi myös SKALin kummiyrittäjätoiminta. Kummit ovat avainasemassa, kun alan merkityksestä ja sen toimintaedellytyksistä viestitään päättäjille.

Tärkeintä on tuoda alaa esille päättäjille, kuvata muun muassa poliittisen päätöksenteon vaikutuksia kuljetusalalle ja hakea yhteistyössä rakentavasti ratkaisuja aina kulloinkin käsillä oleviin asioihin. Kuljetus- ja logistiikka-alan tuntemus on päättäjille tärkeää ja se on kummiyrittäjän yksi tärkeä tehtävä.

Kuljetusalan kummeilla on myös oma roolinsa alan tunnetuksi tekemisessä. Kummiyrittäjä pitää yhteyttä omaan kansanedustajaansa. Kuinka usein ja millä tavoin tämä tapahtuu, on kiinni omista resursseista ja kansanedustajan kanssa sovitusta toimintatavasta.

Kun SKALilla on hyvät ja toimivat yhteydet päättäjiin normaaliaikoina, on helpompaa ottaa yhteyttä myös haastavina hetkinä.

SKAL vaikutti median avulla



SKAL on näkynyt vuonna 2023 aktiivisesti eri tiedotusvälineissä: mainintoja toimituksellisissa medioissa on 633 (tilanne 27.11.).

Olemme täyttäneet mediatilaa, kun hallitusohjelmasta linjattiin ja keskustelu tiestön määrärahoista ja polttonesteiden hinnoista on käynyt vilkkaana. Keskeistä on kuitenkin se, että olemme esittäneet ratkaisuja. Olemme näkyvydeltämme ja vaikuttamisen painoarvossa mitattuna kokoamme suurempi järjestö. Myös jäseniämme on haastateltu runsaasti mediaan tänä vuonna.

- 768 mediaosumaa
- 60 edunvalvontatiedotetta
- Media-aamiaiset käynnistetty syksyllä 2023
- 42 lausuntoa
- Kuusi uutta julkaisua

Nikkanen ja Lundén kuormautolla eduskuntaan

Julkaistu 08/09/2023 | 06:07 | [Kategoria: Uutiset](#)



Poimintoja mediaosumista

- Liikenne Suomi: Jakeluvelvoitetta on alennettava Ruotsin tapaan (8.5.2023, 18 kpl)
- Talvihoito ei ole pääteilläkään riittävän hyvässä kunnossa (9.6.2023, 16 kpl)
- Kuljetusbarometri: Kuljetusyrittäjät seuraavalle hallitukselle: ammattidiesel käyttöön (27.2.2023, 14 kpl)
- Kuljetusbarometri: Tiestön huono kunto on jo haaste yrittäjyydelle (24.5.2023, 13 kpl)

Kuusi uutta julkaisua vuonna 2023

SKAL on luotettava asiantuntija ja rohkea uudistaja. Järjestön näkemykset perustuvat ajantasaisimpaan tietoon, kuljetusbarometrien avulla kerättyihin alan yrittäjien näkemyksiin ja punnittuun näkemykseen. Vuonna 2023 julkaisi kuusi uutta ohjelmaa.

Tavoitteena on tuoda esiin kuljetus- ja logistiikkayritysten näkökulma ja luoda edellytyksiä kannattavalle liiketoiminnalle, joka vahvistaa koko Suomen logistista kilpailukykyä.

SKALin ohjelmissa käsitellään alalle tärkeitä teemoja. Ohjelmat ovat luettavissa SKALin verkkosivuilla skal.fi.



- Suomi liikenteessä – ja liikkeessä – Kuljetus- ja logistiikka-alan tavoiteohjelma 2023–2027 (uusi painos). [Linkki ohjelmaan](#)
- Käyttövoimasiirtymän tilannekuva. [Linkki ohjelmaan](#)
- Kuljetus ja logistiikka-alan työvoiman saatavuuden turvaaminen. [Linkki ohjelmaan](#)
- EU-vaikuttamisen painopisteet (uusi painos). [Linkki ohjelmaan](#)
- Maanteiden talvihoidon haasteet. [Linkki ohjelmaan](#)
- Logistiikan digitalisaation toimenpideohjelma. [Linkki ohjelmaan](#)

Aiemmin julkaistut ohjelmat



LiikenneSuomi-yhteistyö käyntiin

Eduskuntavaalien lähestyessä lokakuussa 2022 käynnistimme tiiviin vaikuttamis- ja viestintäyhteistyön Linja-autoliiton ja Taksiliiton kanssa.

Tämä LiikenneSuomi-nimellä toimiva koalitio laati yhteisen vaaliohjelman otsikolla *Ammattimainen kuljetusala turvaa Suomen saavutettavuuden ja kriisinkestävyyden*. Järjestimme vaaliseminaarin tammikuussa 2023 ja jaoimme kustakin valitusta teemasta tiedotteen. Lisäksi kampanjoimme sosiaalisessa mediassa pitkin kevättä yhteistyölle luodun LiikenneSuomi-brändin alla.

Vaalien jälkeen päivitimme teemat ja yhteistyön otsikolle *Päätäjä. Turvaa ammattimainen kuljetusala*. Julkaisimme yhteiset teemat kunkin järjestön medioissa. *LiikenneSuomi-esite*.

LiikenneSuomi-teema jatkaa kumipyöräliikenteen vaikuttajajärjestöjen, SKALin, Linja-autoliiton ja Taksiliiton pysyvänä kampanja-alustana. Vaikutamme myös EU-vaaleissa.

Katso yhteiset teemat:

liikennesuomi.fi



SKAL Kuljetusbarometrit näyttävät suuntaa

SKAL tekee kolme kertaa vuodessa kuljetusbarometrin, jolla mitataan jäsenyritysten ajatuksia nykyhetkestä ja lähitulevaisuuden näkymistä. Kuljetusbarometrikyselyn kohderyhmänä on noin 4 000 SKALin jäsenyrittäjää. Määrä on erittäin kattava otos alan näkymistä.

Barometrit ovat todella tärkeitä vaikuttamisen välineitä, kun pitää kertoa päättäjille kuljetusyrittäjien näkemyksiä. SKAL kannustaa jäseniään vastaamaan barometreihin – ne auttavat käytännön vaikuttamisessa.

Kuljetusbarometri 1/23

- Kysely tehtiin 19.12.2022-9.1.2023.
- 641 vastausta.
- Ajankohtaiskysymyksillä selvitimme tiestön kuntoa ja sen vaikutusta ajo- ja lepoaikojen noudattamiseen.
- Väylävirasto osallistui tiestöä ja talvihoitoa koskevien kysymysten laadintaan. Lisäksi kysyimme kuljetusyrittäjien painotuksia eduskuntavaaleissa.

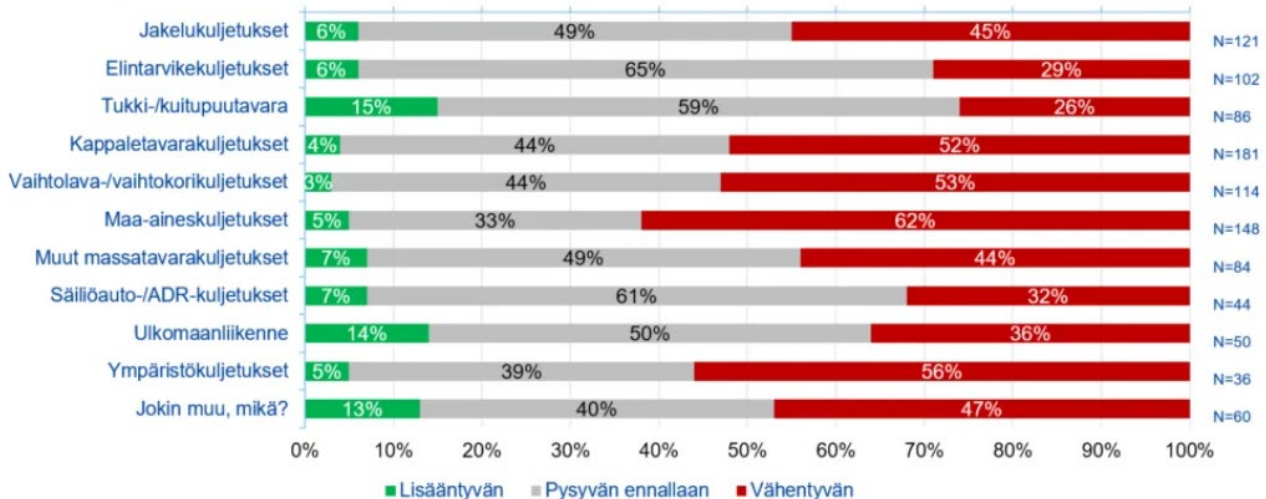
Tulokset ennustavat talouden taantumaa

- Barometrin arviot tulevasta kuljetusmääristä ja liikevaihdosta ovat alimmillaan yli kymmeneen vuoteen. Kuljetusyritysten kannattavuusennuste romahti ennätysalassaldoluvun ollessa -38. Liikevaihdon saldoluku on -25
- SKAL vaatii polttonesteiden hintaa korottavien päätösten perumista ja esittää perusväylänpitoon lisäpanostuksia tilanteen helpottamiseksi.

Kannattavuuden ennuste kuljetuslajin mukaan

Arvioitko yrityksenne kannattavuuden seuraavan neljän kuukauden aikana (tammi-huhtikuu 2023)

N=641



Viestit seuraavalle hallitukselle: panostuksia tiestöön, ammattidieselin käyttöön, jakeluvelvoitteen korotukset peruttava

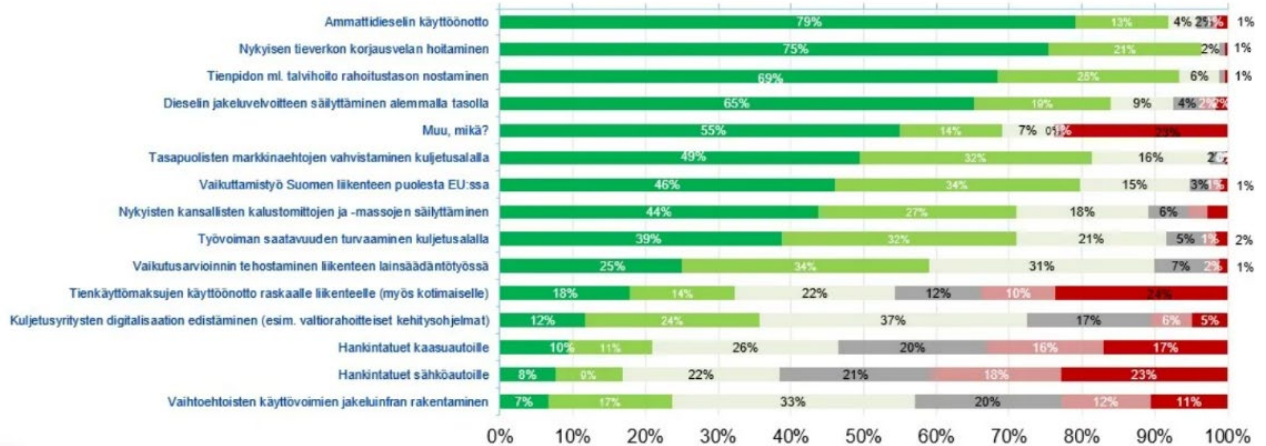
- Peräti 92 prosenttia vastanneista pitää tärkeänä, että seuraava hallitus viimeistelee ammattidieselin käyttöönoton tulevalla vaalikaudella. 96 prosenttia vastanneista pitää erittäin tärkeänä tai tärkeänä sitä, että tieverkon korjausvelkaa hoidetaan.

- Lähes 70 prosenttia vastanneista pitää erittäin tärkeänä, että tienpitoon varataan riittävä rahoitus. Peräti 84 prosenttia pitää tärkeänä, että jakeluvelvoite pysyy alemmalla tasolla.

Mitkä on mielestäsi seuraavan hallituksen tärkeimpiä asioita kuljetus- ja logistiikka-alan näkökulmasta?

N=641

5 = erittäin tärkeä 0 = ei lainkaan tärkeä



Kuljetusbarometri 2/23

- Kuljetusbarometri toteutettiin 11.–22.5.2023.
- 545 vastausta.
- Barometri selvitti muun muassa yrittäjyyteen liittyviä haasteita, digitalisaatioon liittyviä tarpeita ja tulevaisuuden muutostekijöitä.

Tiestön huono kunto on haaste yrittäjyydelle – kasvavat kustannukset ja osaajapula ratkaistava

- Kuljetusyrittäjien mielestä suurin haaste yrittämisessä on käsistä karanneet kustannukset (83 prosenttia). 77 prosenttia kertoo, että tiestön huono kunto on aiheuttanut ongelmia kuljetustoiminnalle.
- Yksi tulevien vuosien merkittävimmistä muutostekijöistä on tieverkon rapistuminen (82 prosenttia). 42 prosenttia sanoo, että myös osaavan työvoiman saatavuus on haaste, joka nähdään merkittävänä myös tulevina vuosina.

Kuljetusbarometri 3/23

- Kuljetusbarometri toteutettiin 27.9.-12.10.2023.
- Kyselyyn vastasi 540 kuljetusyrittäjää.
- Barometrissä kysyttiin yritysten investointiaikeista ja loppuvuoden ennusteista.

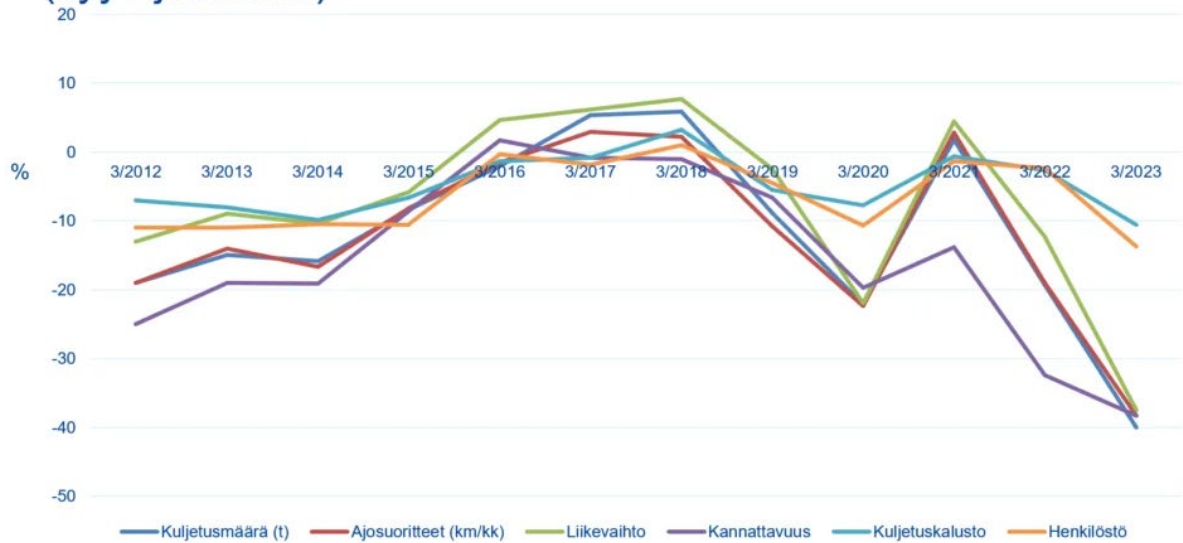
Kuljetusmäärien väheneminen painaa yritysten taloutta

- Talouden taantuma näkyy barometrin tuloksissa. Odotukset kuljetusmäärien, liikevaihdon ja kannattavuuden suhteen ovat alhaisemmat kuin kertaakaan reilussa vuosikymmenessä.

- Yli puolet ennustaa kuljetettavan tavaramäärän vähenevän seuraavan neljän kuukauden aikana. Kuljetusmäärien lisääntymistä ennakoitiin vain joka kymmenes.

Kuljetusyrittäjien ennusteet tulevasta syksystä (syys-joulukuu)

N=540



SKAL Kuljetusbarometri 3/2023

© SKAL



Yritysten investointiaikeet alhaalla – kiinnostus vaihtoehtoisin käyttövoimiin kasvaa

- Kuljetusyrietysten investointiaikeet ovat painuneet alhaisimmalle tasolle kolmeen vuoteen.
- Seuraavan neljän kuukauden aikana investointeja on tekemässä 25 prosenttia yrityksistä, kun suurimmillaan investointeja on suunnitellut 33 prosenttia vastanneista.
- Neljännes on investoimassa loppuvuoden aikana. Eniten investointeja kohdistuu kuorma-autoihin, joita on hankkimassa 15 prosenttia yrityksistä.
- Perävaunuja aikoo hankkia kuusi prosenttia vastaajista. 75 prosenttia yrityksistä ei ole tekemässä investointeja loppuvuoden aikana.

Ole yhteydessä!



Anssi Kujala
Toimitusjohtaja
+358 9 478 999
+358 400 567 925
anssi.kujala@skal.fi



Petri Murto
Johtaja, asiantuntijapalvelut
Liiketoimintajohtaja, SKAL Kustannus Oy
+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



Heini Polamo
Viestintäjohtaja
+358 9 4789 9320
+358 40 506 0131
heini.polamo@skal.fi



Pekka Aaltonen
Logistiikkajohtaja
+358 50 349 2259
pekka.aaltonen@skal.fi



Arto Kämppi
Järjestöjohtaja
+358 9 4789 9335
+358 40 354 7492
arto.kamppi@skal.fi

skal.fi
@SKALry



SKAL