

Vaikuttamisen vuosi 2024

The image shows a large, stylized white logo of the acronym 'SKAL' on a dark blue background. Below the logo, the text 'Suomen Kuljetus ja Logistiikka' is visible in a smaller white font. The scene is a conference or meeting, with a long table covered in a white cloth in the foreground. On the table, there are several microphones, water bottles, and nameplates. A person's head and shoulders are visible in the lower foreground, looking towards the table. The overall lighting is dim, with the blue backdrop being the primary light source for the logo.

SKAL

Suomen Kuljetus ja Logistiikka

The SKAL logo is displayed in a bold, white, sans-serif font against a bright yellow triangular background that points towards the bottom right corner of the page.

SKAL



Suomen
Kuljetus ja
Logistiikka

Julkaisija

Suomen Kuljetus ja
Logistiikka SKAL ry

9.1.2025

Työryhmä

Anssi Kujala, Ari Herrala, Lasse Kontiola,
Arto Kämppi, Petri Murto, Outi Nietola ja
Heini Polamo sekä Pekka Aaltonen

Taitto

Työryhmän jäsenet ja SKAL viestintä

Kannen kuva

Ossi Neijonen © SKAL

Muut valokuvat

SKAL ellei erikseen mainittu

Sisällysluettelo

SKALin Vaikuttamisen vuosi 2024	4
Hyviä tuloksia kuljetusalan puolesta, nyt uutta virtaa koneeseen	4
Satojen miljoonien eurojen tuloksia kuljetusyrittäjien puolesta	5
Hallitusohjelma määrittää usean vuoden päätöksiä, SKALin ohjelmat tavoitteita	6
EU- vaikuttaminen tärkeää, SKAL tekee uusia avauksia	7
Uutta virtaa koneeseen, yhteistä työtä	8
Suomen tiet kuntoon	10
12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vaikuttamisen painopisteenä	10
Suomen tiet kuntoon -ohjelma verkossa	11
Perusväylänpidon määrärahat ennätystasolla, teiden osuus kokonaisrahoituksesta kasvussa 11	
Korjausvelkapaketin myötä enemmän kuin tuplattiin päällystysmäärä	12
Korjausvelkaan 200 miljoonaa euroa vuodelle 2025	13
Tiestön talvihoidossa haasteita – SKAL vaikuttanut monella tavalla	14
MAL-sopimukset: Taukopaikat ja jakeluinfra on toteutettava EU-vaatimusten mukaisina ...	15
Energian hintaan vaikuttaminen vaatii jatkuvaa työtä	16
Dieselin hinta laski vuonna 2024	16
SKAL palautti ammattidieselin hallituksen agendalle	17
Päästökauppa ei saa lisätä ammattiliikenteen kustannuksia	18
SKALin liikenneveropoliittiset linjaukset kirkkaita	18
Arvonlisäveron korotus vaikuttaa hieman myös kuljetuspalveluihin	19
SKALin vaikuttamistyö laajaa kymmenissä kuljetusalan yksityiskohdissa	19
Päästövähenyslaitteiden toimintaongelmat esiin	19
Kansallinen jakeluinfraohjelma vaatii panostuksia	20
Mitta- ja massadirektiivin käsittely jatkui	21
70 miljoonaa näpyttelyä vähemmän: ajopiirtureiden lastaus- ja purkutoiminnon käyttäminen ei Suomen sisäisessä liikenteessä ole pakollista	22
SKAL edisti ajo- ja lepoaikoihin joustavuutta	22
Vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvän tilapäisen säilytyksen ohjeeseen selkeyttä	22
Kansainvälisessä liikenteessä digipiirtureiden sanktioihin helpotuksia alkuvuonna 2025	23

Jätelain uudistamisella rajataan kuntavastuuta.....	23
Teollisuuspoliittinen strategia huomioi logistiikan merkityksen.....	24
SKALin esitys Traficomille päästölaskennan ohjeistuksesta.....	25
SKALin matkapuhelinverkkoselvitys osoitti haasteet.....	26
Hankintatuelle saatiin hetkeksi jatkoa.....	27
Julkisten työvoimapalveluiden järjestäminen kuntien muodostamille yhteistoiminta-alueille, SKALilta ohjelma työvoiman saatavuuteen.....	27
Työtä harmaan talouden torjumiseksi.....	28
Poliittiset lakot vaikeuttivat yritysten toimintaa – SKAL edisti huoltovarmuutta.....	29
30	
Tähtäimessä kevään 2025 puoliväliriihi, SKALilta esitykset hallituksen kasvuryhmälle.....	30
Uusi hanke käyntiin: Lisää motivoituneita nuoria opiskelemaan logistiikkaa.....	31
EU-vaikuttaminen jatkuvaa.....	32
EU-Vaalit 2024.....	32
EU-ohjelma 2024.....	33
Uusi komissio 2024–2029 aloitti toimikautensa.....	33
Vaikuttamista Brysselissä FinMobilityn avulla.....	34
SKAL mukana pohjoismaisessa verkostossa.....	35
Kuusi ohjelmaa ja lähes 40 lausuntoa.....	35
Kuusi uutta tavoitteellista ohjelmajulkaisua vuonna 2024.....	35
SKALilta lähes 40 lausuntoa lakiesityksiin.....	36
Kuljetusbarometrit tuottavat tietoa yrittäjiltä.....	39
SKAL Kuljetusbarometrit.....	39
SKAL vaikuttaa monin keinoin ja edistää vuoropuhelua.....	40
Päätäjien ja valmistelijoiden jatkuvaa kontaktointia.....	40
Näkemykset esiin tilaisuuksissa ja tapaamisissa.....	41
Kansanedustajien kummiyrittäjät vaikuttavat alan puolesta.....	41
Yhteistyötä oleellisten virastojen kanssa.....	42
Vaikutimme mediassa, viestimme jäsenille.....	43
Lähes 70 tiedotetta.....	43
Jäsenille tietoa säännöllisesti.....	44
Uusi, vaikuttavampi brändi ja uudenlaista tekemistä.....	44
Uusi strategia määrittää painopisteet.....	45
Ole yhteydessä! 47	

SKALin Vaikuttamisen vuosi 2024

Hyviä tuloksia kuljetusalan puolesta, nyt uutta virtaa koneeseen

SKAL julkaisee nyt neljättä kertaa vuodenvaihteessa Vaikuttamisen vuosi -koosteen, jossa olemme arvioineet sitä, miten SKAL on onnistunut kuljetus- ja logistiikkayritysten puolesta tehtävässä vaikuttamistyössä. Tuomme esiin myös sen, miten ja millaisin keinoin teemme työtä kuljetusyrityksien puolesta.

SKAL on kiteyttänyt kuljetusyrittäjyyden kannalta hallituskauden 2023-2027 tärkeimmät hankkeet seuraavasti:



Tähän julkaisuun on koottu joitakin keskeisiä vaikuttamisen tuloksia. Kokonaisuutta tarkastellessa tiedämme, että SKAL on pystynyt vaikuttamaan kuljetusyrittäjien puolesta poliittiseen päätöksentekoon satojen miljoonien eurojen edestä.

Lisäksi järjestö on vaikuttanut moniin alan sääntelyn yksityiskohtiin. Yhteistyömme on tiivistä kuljetusalan kannalta keskeisten virastojen kanssa. Esimerkiksi esittämäämme päästölaskentaohjeistusta Traficom lähti toteuttamaan SKALin näkemysten mukaisesti. Traficom käynnisti myös VAK-kuljetusten tilapäisen säilytyksen pelastussuunnitelman tarkentamisen. Väylävirastossa on kiinnitetty huomiota teiden talvihoitoon meiltä tulleen palautteen myötä.

Hyvä esimerkki vuonna 2024 konkretisoituneesta työstä on yhdessä alan muiden järjestöjen kanssa tekemämme esitys siitä, että piirturisäädösten tulkinnassa ajopiirturin lastaus- ja purkutoiminnon käyttäminen ei EU-asetuksen perusteella ole kuljettajan velvollisuus. Esityksemme pohjalta LVM selvitti asiaa Euroopan komissiolta.

SKALin vaikuttamistyön lopputuloksena oli se, että lastaus- ja purkutoiminnon käyttäminen ei Suomessa ole kuljettajan lakisääteinen velvollisuus. Näin säästetään tulevaisuudessa jopa 70 miljoonaa turhaa piirturin näpyttelyä vuodessa.

Lisäksi olemme nostaneet esiin alalle tärkeitä epäkohtia. Tästä hyvä esimerkki on AdBlue-laitteiden toimivuuden nostaminen keskusteluun. Aiheesta on tehty sittemmin kirjallisia kysymyksiä niin eduskunnassa kuin Euroopan Parlamentissa.

Satojen miljoonien eurojen tuloksia kuljetusyrittäjien puolesta

Paljon yksityiskohtia, mutta vaikuttamistyömme kärjessä ovat olleet tiemäärärahat ja energian hinta.

Mieleen on jäänyt keskustelut liittokokousedustajien kanssa kesäkuussa Kuopion Tahkolla. Moni kiitteli, että tullessa matkan varrella oli pitänyt seisahtuakin päällystystyömailla, mutta harva siitä moitti. Kuljetusalan väki arvostaa arjessaan hyväkuntoista tiestöä – se on heidän tehtaansa lattia, jonka pitää olla kunnossa.

Vuonna 2024 päällystettiin teitä noin 4100 kilometriä. Se on 2 400 kilometriä enemmän kuin edellisenä vuotena. Uskallan varmuudella sanoa, että ilman SKALin tekemää työtä näitä tiemäärärahoja ja päällystystöitä ei tässä laajuudessa olisi ollut. SKALin painopisteenä on ollut korjausvelan vähentäminen, ja vuonna 2024 siihen käytettiin yhteensä 250 miljoonaa euroa. Tämä tuli tarpeeseen rapistuvalla tiestöllemme.

Perusväylänpidon määrärahat siis kasvoivat vuonna 2024. Myös vuosi 2025 on tierahoituksen osalta kohtuullinen, mahdollistaen muun muassa kohtuullisen hyvän päällystystason. Eduskunnassa päätettiin vuoden viimeisillä viikoilla myös 30 miljoonan euron lisärahoituksesta – vielä valtion talousarvioesityksen päälle. Jatkovuosien osalta olemme kuitenkin erittäin huolissamme teiden määrärahakehityksestä ja vaikutamme siihen.

Vuoden 2024 alusta polttoainevero hieman laski, historiallisesti. Sitä suurempi vaikutus oli jakeluelvoitteen tason laskemisella. Ilman SKALin työtä jakeluelvoite olisi ollut vuoden 2024 alusta 28 prosenttia, kun se on nyt ollut 13,5 prosenttia. Velvoite nousee vuoden 2025 alussa hallitusohjelman mukaisesti kolme prosenttiyksikköä, mutta on silti paljon vähemmän kuin vanhojen päätösten taso.

Jakeluelvoitteen ja polttoaineveron alentaminen yhdessä ovat pienentäneet arviomme mukaan kuljetusyritysten kustannuksia 240–260 miljoonalla eurolla vuositasolla.

SKALin työ näkyy dieselin hinnassa: Tilastokeskuksen mukaan dieselin verollinen keskihinta oli 2024 marraskuussa 1,7 euroa litralta, kun se vuoden 2023 marraskuussa oli reilut 2 euroa. Hinta on näin laskenut vuodessa 30 senttiä per litra, yli 15 prosenttia.

Tulevaisuudessa on kuitenkin haasteita, joiden torjumiseksi vaikutamme. Kirjoitin aiheesta Kalevallehdessä [Poltonesteiden hinta pidettävä kurissa – Suomella on omat maantieteelliset ja arktiset haasteet | Kaleva](#)

Kustannukset puhuttavat muutenkin jäsenyrittäjiämme. Osana uuden strategiamme toteuttamista SKAL on julkistanut täysin uuden jäsenpalvelun - todellisen huipputuotteen - jäsenyrittäjille: SKALKulaattorin. [Hyödynnä jäsenetusi: SKALKulaattori ja Kustannuslaskentakeski](#)

Hallitusohjelma määrittää usean vuoden päätöksiä, SKALin ohjelmat tavoitteita

Omaa vaikuttamistyötämme ovat linjanneet monet ohjelmamme. Kaikki ohjelmamme löytyvät [SKALin verkkosivuilta](#).

Näillä ohjelmilla vaikutamme pitkäjänteisesti päättäjiin, kuten hallitusohjelmaan, joka on etujärjestölle tärkeimpiä asiakirjoja. Viime vuonna meille oli tärkeää, että hallitusohjelmassa on polttonesteiden hintaa alentavia linjauksia ja lisämäärärahoja tiestölle. Hallitusohjelmassa on muutenkin kohtuullisen hyviä toimia alamme liittyen. Valvomme ja edistämme näiden toteutumista.

Vuonna 2023 hallitusohjelman suurin pettymys oli ammattidieselin jääminen sen ulkopuolelle, vaikka lähes kaikki puolueet kannattivat sitä ennen vaaleja SKALin kyselyissä. On hyvä kuitenkin muistaa, että jakeluvolvoiteratkaisu ja polttoaineveron alennus hillitsevät hintoja enemmän kuin ammattidieselillä olisi voitu saavuttaa.

Etujärjestöllä pitää olla työkalupakissaan vaihtoehtoisia keinoja: SKALissa tiedostimme, että EU:n päästökaupalla on vuonna 2027 hintaa korottavia vaikutuksia. SKAL toimi siten, että vaikutukset jäisivät mahdollisimman pieniksi, ja nosti ammattidieselin uudelleen esiin. Hallitus piti kehysriihen 15.–16.4.2024. SKAL valmistautui kehysriihen toimittamalla materiaalia päättäjiille hyvissä ajoin.

Kehysriihen alan kannalta merkittävin positiivinen tulos oli **ammattidiesel**:

Hallitus palautti kehysriihessä asialistalle ammattidieselin ja linjasi, että raskaan liikenteen ammattidiesel otetaan käyttöön, kun EU:n uusi polttoaineen jakelijoiden päästökauppa tulee voimaan vuonna 2027.

Tämä on täsmälleen se linjaus, jota SKAL on esittänyt ohjelmissaan: päästökaupan mukanaan tuomat lisäkulut kompensoidaan ammattidieselillä. Kyseessä on logistisen kilpailukykykymme kannalta tärkeä ja välttämätön keino estää päästökaupan tuoma polttoaineen hinnan nousu raskaassa liikenteessä.

EU- vaikuttaminen tärkeää, SKAL tekee uusia avauksia

Kevättä rytmittivät EU-vaalit. SKALin tammikuussa julkistettua EU-vaaliohjelmaa jaettiin laajasti, ja siitä painettiin tiivistelmä levitettäväksi.

SKAL järjesti yhdessä Linja-autoliiton ja Taksiliiton, eli LiikenneSuomi-ryhmän, kanssa EU-aiheisen kutsuseminaarin 28.5.2024. Puolueille toimitettiin EU-vaaleihin liittyvät kysymykset, Kuljetusyrittäjä-lehti käsitteli EU-vaaleja, ja pyrimme aktivoimaan jäseniä äänestämään liikennemyönteisiä ehdokkaita.

SKAL teki myös useita uusia avauksia. Järjestö nosti entistä vahvemmin esiin Suomen logistisen kilpailukyvyn puolustamisen myös EU-tasolla muun muassa teollisuuspoliittisessa ohjelmassaan. Konkreettinen esimerkki tästä oli päästövähennyslaitteiden toimivuus.

Yhteistyötä EU-vaikuttamisessa jatkettiin oman FinMobilityn, mutta myös pohjoismaisen Nordic Logistics Associationin sekä kansainvälisen IRU:n kanssa.



Tiivistys: Näin olemme vaikuttaneet vuonna 2024

- Jakeluvelvoite säilyi samansuuruisena kuin vuonna 2023 (13,5 %) – ei noussut 28 prosenttiin, joka oli aiemmassa laissa.
- Tiestön korjausvelkaan saatiin 250 miljoonaa euron rahoitus, jolla päällystettiin yli 4 000 km.
- Keväällä saatiin hallituksen päätös ammattidieselin käyttönotosta.
- Ajopiirturin kuormaus- ja purkutoimintoa ei tarvitse käyttää kotimaan liikenteessä: 70 miljoonaa näpytystä vähemmän vuodessa!
- SKAL selvitti AdBlue-laitteistojen toimintavarmuutta ja käynnisti asiasta keskustelun EU-komission kanssa.
- Jakeluvelvoitetta maltillistetaan vuosille 2025–2027 (16,5 %, 19,5 %, 22,5 %).
- Tiestön korjausvelkaan saatiin vuodelle 2025 yli 200 miljoonan euron rahoitus.
- Jakeluinfrasuunnitelmassa huomioidaan synergia raskaan liikenteen taukopaikkojen kanssa.
- MAL-sopimuksissa on huomioitu taukopaikat ja AFIR-asetuksen vaatimukset jakeluinfraalta.
- Turun alueen MAL-sopimuksessa on mukana E18:n kehittäminen Raision kohdalla.
- Mittoja ja massoja koskevan EU-direktiivin käsittely eteni. Parlamentin vuonna 2024 muodostaman kannan mukaan Suomen ja Ruotsin rajan ylittävä liikenne voisi jatkua ennallaan. Vaikuttamistyö jatkuu.
- Raskaan kaluston ominaispäästövähennyksiin Suomessa käytössä olevan kaluston huomioivia laskentamalleja.
- SKAL selvitti matkapuhelinverkkojen toimivuutta jäsenkyselyllä
- Uutta virtaa koneeseen koko SKAL-joukkueen voimin

Uutta virtaa koneeseen, yhteistä työtä

Hyväksyimme Tahkon liittokokouksessa uuden strategiamme. Tätä kirjoittaessa sitä toteutetaan koko joukkueemme voimin kuljetusyrittäjien eduksi ja Suomen logistisen kilpailukyvyn parantamiseksi. Strategia on pitkään jopa satojen SKALilaisten yhteistyöllä valmisteltu 50-sivuinen paketti, mutta olemme kiteyttäneet ydinkohdat tässäkin asiakirjassa näkyvään autokuvaan.

Julkaisimme vuonna 2024 kuusi uutta ohjelmaa, joiden avulla vaikutamme pitkäjänteisesti. Kaikki ohjelmamme toimitetaan aina muun muassa kansanedustajille. Teimme lähes 40 lausuntoa ja lähes 70 tiedotetta.

Vaikuttamisessa tärkeää on löytää oikeat kumppanit ja oikeat verkostot. Toimintavuonna 2024 olemme esimerkiksi syventäneet LiikenneSuomi-yhteistyötä Linja-autoliiton ja Taksiliiton kanssa.

Verkostoja tärkeämpää on, että työtä tehdään laajalla rintamalla koko oman organisaatiomme voimin. Jäsenedistyksemme eri puolilla maata osallistuvat työhön omalla vastuualueellaan. Todella merkittävä osa on luottamushenkilöverkostomme tekemä vaikuttamistyö. Esimerkiksi eduskuntavaalien jälkeen nimetyt uudet kansanedustajien kummiyrittäjät tekevät tärkeää työtä kontaktoidessaan päättäjiä säännöllisesti. Korostamme myös paikallisyhdistyksien tekemän työn merkitystä. se on myös yksi strateginen valintamme ja olemme tarjonneet yhdistyksien johdolle koulutusta. Myös vuonna 2022 perustettu jo yli sata jäsentä kerännyt nuorten verkostomme vaikuttaa monella tasolla.

Tässä koosteessa mainitut muutamat keskeiset vaikuttamistyön tulokset ovat pintaraapaisu SKALin tekemästä työstä. Vaikuttamistyön takana on ennalta pohdittuja näkökulmia. Esimerkiksi listatut lausuntonne, tiedotteemme ja ohjelmamme kuvaavat sitä monipuolista teemojen kirjoa, joiden myötä SKAL vaikuttaa kuljetus- ja logistiikkayrityksien toimintaedellytyksiin päivittäin. Kaikkien näiden takana on satoja yksittäisiä toimenpiteitä. Mikään tulos ei synny helposti tai ilman määrätietoista tekemistä.

Katseemme on ollut jo pitkään vuodessa 2025. SKAL on valmistautunut esimerkiksi vuonna 2025 pidettäviin kunta- ja aluevaaleihin. Ohjelma ja suunnitelmat ovat valmiina. Hallitukseen vaikuttamisen painopisteemme on kevään 2025 puoliväliriihessä.

Suomessa on paljon järjestöjä ja jopa satoja SKALin kaltaisia tai kokoisia edunvalvontajärjestöjä. Intressit ovat usein myös vastakkaisia. Vaikuttaminen jonkin teeman puolesta on pitkäjänteistä työtä, kaikkea ei voi saada, mutta vuonna 2024 SKAL onnistui monessa tavoitteessaan.

Kiitos kuuluu jokaiselle jäsenyrittäjällemme, jotka pitävät Suomen liikkeessä. Päättäjät ja kuljetuksien tilaajat ymmärtävät työn merkityksen.

Kiitokset kuuluvat erityisesti kaikille tekijöille, laajassa verkostossamme toimiville aktiivisille luottamushenkilöille, toimihenkilöillemme ja monille kumppaneillemme. Ilman yhdessä tehtyä päämäärätietoista työtä emme pystyisi vaikuttamaan kuljetus- ja logistiikka-alan puolesta.

Anssi Kujala
toimitusjohtaja
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry



Suomen tiet kuntoon

12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vaikuttamisen painopisteenä

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 –suunnitelma) on strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämiseksi 12 vuodeksi. Suunnitelma on laadittu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukaisesti. Kunkin hallituskauden alussa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tehdään myös ympäristöarviointi (SOVA-laki).

SKAL on vaikuttanut suunnitelman sisältöön etupainotteisesti. SKAL julkaisi 18.3.2024 Suomen tiet kuntoon -ohjelman, jota käytetään erityisesti vaikuttamisessa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman uudistamiseen.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu maanteistä ja liikennejärjestelmästä annettuun lakiin. Tässä suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet. Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa vuosille 2026–2037 yhteistyössä suunnitelman kannalta keskeisten ministeriöiden, viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa.

Liikenne 12-suunnitelmatyössä huomioidaan muun muassa seuraavat käynnissä olevat työt, joilla on siihen yhteys:

- Verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus
- Teollisuuspoliittinen strategia
- Yhteiskunnan turvallisuusstrategia
- Aluekehityspäätös
- Alueidenkäytön kehityskuva
- MAL-sopimukset
- Kehys- ja talousarviovalmistelu
- AFIR-asetuksen toimeenpano ja kansallinen jakeluinfraohjelma

Luonnos valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi eli Liikenne 12 -suunnitelmaluonnos ja ympäristöselostusluonnos tulivat lausuttavaksi juuri ennen joulua 2024. Lausuntokierros päättyi 5.3.2025.

Suunnitelmasta tehdään valtioneuvoston päätös, joka annetaan eduskunnalle selontekona, minkä jälkeen se käsitellään loppuun eduskunnassa syysistuntokaudella 2025.

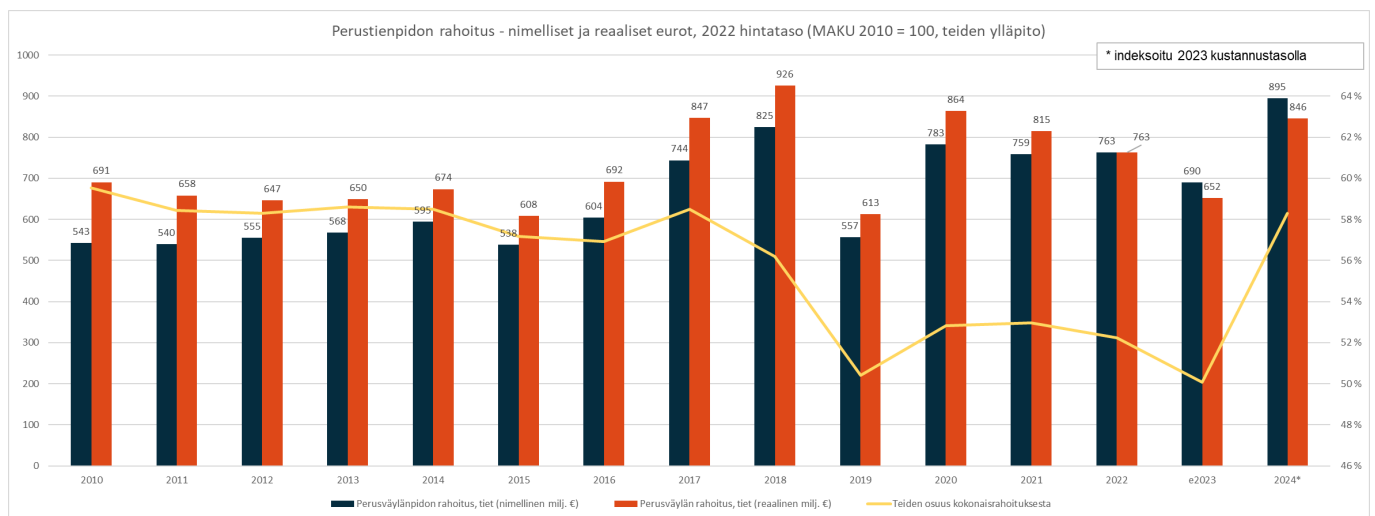


Perusväylänpidon määrärahat ennätystasolla, teiden osuus kokonaisrahoituksesta kasvussa

Hallitus päätti ohjelmassaan panostaa tiestön kehittämiseen ja korjausvelan kasvun torjumiseen yhteensä noin 1,6 miljardin euron investointipaketilla. Tämän myötä vuosi 2024 teiden perusväylänpidon osalta on ollut hyvä, kun budjetin pohjissa oli 205 miljoonaa euroa lisää verrattuna vuoteen 2023.

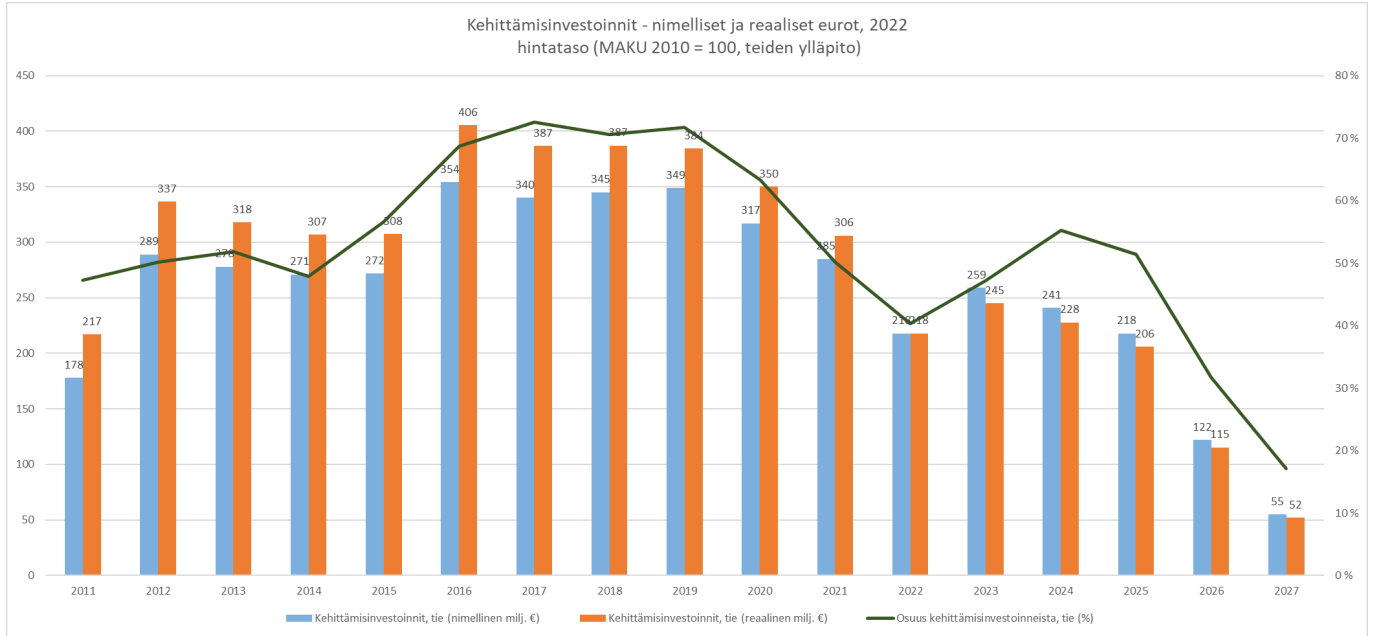
Nimellisesti vuonna 2024 budjetoitiin tienpitoon eniten vuodesta 2010 alkaen. Reaalisesti vuotta 2024 parempia olivat 2020, 2018 ja 2017, sillä kustannustason nousu syö lisäeurojen ostovoimaa rankasti.

Tiestön osuus perusväylänpidosta oli yli 55 % 2010–2018. Vuosina 2019–2023 taso laski alle 53 %:iin, mutta vuonna 2024 se palaa yli 55 % tasolle.



Kuva: Perustienpidon rahoitus 2010–2024. Kuvasta nähdään, että nimellisesti vuosi 2024 on kaikkien aikojen paras vuosi, reaalisesti kolmen kärjessä.

Tiestön kehittämisen rahoitustaso taas on voimakkaasti aleneva, joka ilmenee ao. kuvasta. Samaa linjaa noudattaa myös Liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnos.



Korjausvelkapaketin myötä enemmän kuin tuplattiin päällystysmäärä

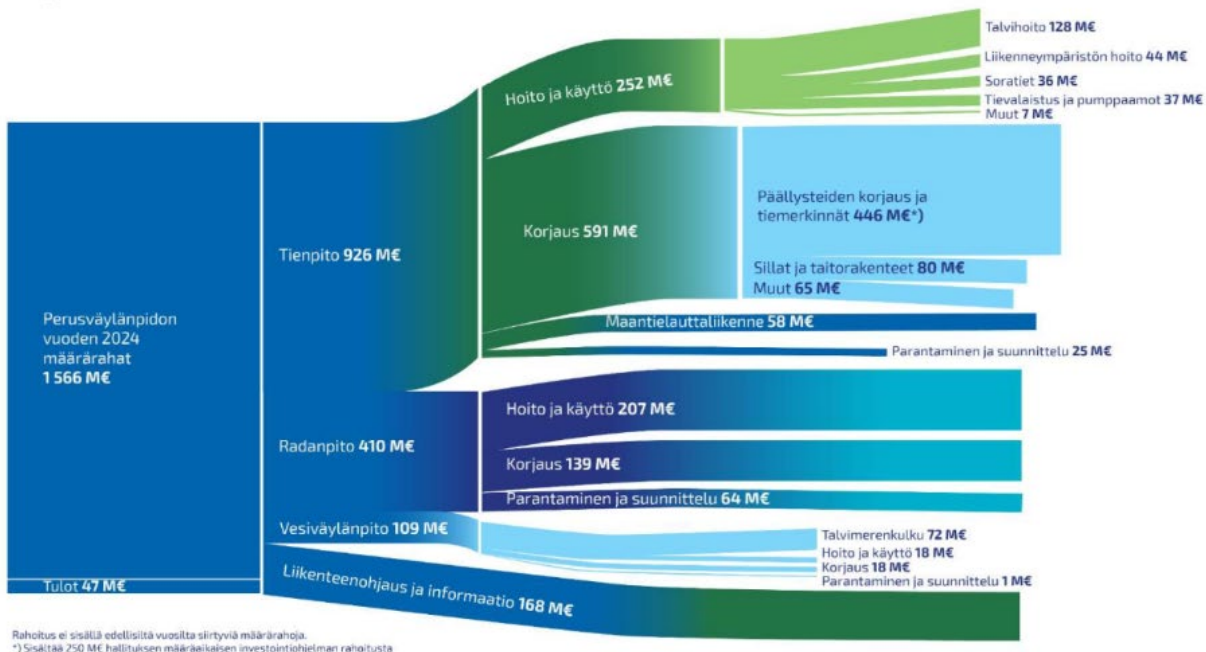
Painopisteemme tiestössä oli korjausvelan vähentäminen, johon tuli vaalikaudelle 2023–2027 yhteensä 520 miljoonaa euroa. Tämä korjausvelkapaketti edustaa kokonaan uudenlaista painotusta. Hallitus päätti esityksemme mukaisesti budjettiriihessä, että korjausvelkapaketin varoja käytetään etupainotteisesti, vuonna 2024 yhteensä 250 miljoonaa euroa.

Näiden varojen ja erityisesti 250 miljoonan korjausvelkapaketin myötä Väylävirasto päällysti yleisesti miniminä pidetyn 4 000 kilometriä. Vuonna 2023 päällystysmäärä jäi surkeaan 1 500 kilometriin, edellisvuonna 2 300 kilometriin. Jatkovuosina on toki haasteita määrärahojen suhteen.



SKAL piti tienhoidon teemaa vahvasti esillä vuoden 2024 aikana. Puheenjohtaja Jari Välikangas (oik.) ja toimitusjohtaja Anssi Kujala vierailivat syyskuussa Peabin päällystystyömaalla.

Perusväylänpidon vuoden 2024 rahoituksen jakautuminen



SKALin piirissä oli keväällä 2024 huolta siitä, että osana sopeuttamistoimia leikattaisiin tiestöstä. SKAL korosti ennen kehysriihit 2024, että hallitus pitää kiinni väylien investointiohjelmasta, joka sisältää muun muassa 520 miljoonaa euroa korjausvelan poistoon. Investointiohjelmaan ei puuttutu mikä on tärkeää.

Hallitus leikkaa kuitenkin valtiontalouden kehyksissä olevaa väylärahoitusta 30 miljoonalla eurolla aikaistamalla suunniteltuja säästöjä vuodelle. Nimeämättömistä väylärahoista leikataan vuodessa noin 50 miljoonaa vuosien 2026–2028 aikana. Leikkaus on valitettava, mutta nämä eivät kuitenkaan ole isossa kuvassa merkittäviä, kun esimerkiksi toimintavuonna päätettiin ns. MAL-sopimuksista, joiden yhteisarvo väylille on pitkällä aikavälillä noin kaksi miljardia euroa.

Korjausvelkaan 200 miljoonaa euroa vuodelle 2025

Vuodelle 2025 on investointiohjelman korjausvelkapaketista päätetty 200 miljoonaa euroa. Tällä rahalla Väylävirasto päällystää 3 300 km ja käyttää 20 miljoonaa euroa huonokuntoisten siltojen korjaamiseen. Tämän lisäksi valtiovarainvaliokunta noin 50 miljoonaa euroa ”joululahjarahaa”. Siitä valtaosa, reilut 30 miljoonaa euroa, menee tiehankkeisiin. Tämäkin tulee tarpeeseen rapistuvalla tiestöllemme.

Ongelma on kuitenkin se, että investointiohjelman 520 miljoonan euron korjausvelkapaketista tulee käytettyä 450 miljoonaa kahden ensimmäisen vuoden aikana.

Jatkotyössä tärkeää on vaikuttaa määrärahatason lisäämiseksi. Tavoitteelle tukea tarjoaa Väyläviraston teettämä korjausvelkaraportti [Liikenneväylien korjausvelka 2024 - Doria](#)

Hallitus on luvannut edistää nopeutetusti muiden hallitusohjelman investointiohjelmassa päätettyjen liikennehankkeiden suunnittelua. Samaan aikaan kuitenkin hallituksen piirissä selvitetään lisäsäästökohteita – SKAL toimii siten, että nämä säästökohteet eivät kohdistuisi tiestöön.

Tiestön talvihoidossa haasteita – SKAL vaikuttanut monella tavalla

Tiestön talvihoidossa on ollut lähes jatkuvasti ongelmia. Esimerkiksi vuoden 2024 joulukuussa erityisesti nelostie pohjoisessa on tuottanut liikennetiedotteita ja uutisia siitä, että liikenne on katkaistu.

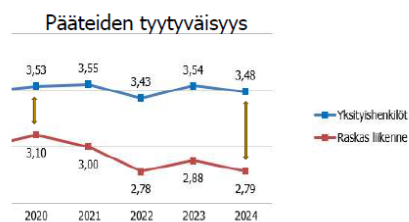
Tiestön talvihoidon laatu ei saa pettää pahoillakaan keleillä. SKAL ei ole etsinyt syyllisiä, mutta on edellyttänyt ratkaisuja turvalliseen talviliikennöintiin.

SKAL on tuonut esiin, että tienpidon ja talvihoidon laadun tulee olla kauttaaltaan kunnossa ja paremmin valvottua, ja tämä tulee näkyä vahvasti myös hoitourakoissa. SKAL on ollut tiiviissä yhteydessä Väylävirastoon ja keskustelua on käyty pitkin vuotta sekä kahdenvälisesti, että erilaisissa sidosryhmätilaisuuksissa.

Tie voi muuttua huonokuntoiseksi todella nopeasti. Tarvitsemme ammattimaista, ennakoivaa tienhoitoa. Liikenneturvallisuuden heikkeneminen ja ajoaikojen odottamaton piteneminen vaikuttavat suuresti kuljettajan työolosuhteisiin. On tärkeää, että kuljettajan työpaikka – eli auton lisäksi tie – on sellaisessa kunnossa, että siellä voi rauhallisin mielin ajaa turvallisesti. Yhteiskunnan tehtävä on huolehtia teiden liikennöitävästä kunnosta.

Väyläviraston SKALin tilaisuudessa esittämässä kalvossa tuodaan esiin kuljetusalan tyytymättömyys teiden talvihoitoon seuraavasti:

- Talvihoidon taso kokonaisuutena lähellä edellisiä vuosia
- Raskaan liikenteen tyytyväisyys talvikaudella on kuitenkin koettu liian alhaiseksi
- Talvikaudella raskaan liikenteen tyytyväisyyden yksityishenkilöiden tyytyväisyyden ero on ollut vuodesta 2022 suurempi kuin tätä aiemmin (viereen trendikuva raskaan liikenteen ja yksityishenkilöiden tyytyväisyyden kehityksestä talvella)
- Raskas liikenne on antanut sidosryhmätilaisuuksissa ja edunvalvontaryhmien kautta kriittistä palautetta talvihoidosta
- Talvihoidon pitäisi pystyä nykyistä paremmin vastaamaan elinkeinoelämän ja raskaan liikenteen (sis. joukkoliikenne) tarpeisiin



SKAL-Väylävirasto-ELY-keskus -yhteistyöryhmä kokoontuu säännöllisesti. Talvikaudelle 2024–2025 Väylävirasto on asettanut talvihoitourakoitsijoille tavoitteeksi raskaan liikenteen tyytyväisyyden parantamisen.

Teiden talvihoidosta perustietoja: <https://vayla.fi/kunnossapito/tieverkon-kunnossapito/talvihoito>



Väyläviraston näkökulmia ja johtopäätöksiä:

- Raskas liikenne on antanut sidosryhmätalouksissa ja edunvalvontaryhmien kautta kriittistä palautetta talvihoidosta
- Talvihoidon pitäisi pystyä nykyistä paremmin vastaamaan elinkeinoelämän ja raskaan liikenteen tarpeisiin

Väyläviraston toimenpiteitä:

Väylävirastossa on käynnissä maanteiden hoidon laatujohtamisen hanke 2023–2025, jossa eri näkökulmista (urakkasopimus, hoidon suunnittelu, osaaminen, laadunosittaminen, valvonta, työvälineet ja digitalisaation hyödyntäminen) tarkastellaan asioita ja etsitään parannuskeinoja sekä niiden toteuttamista.

- Maanteiden hoitourakoiden (MHU) kaupallisten asiakirjojen laajemmat muutokset seuraaviin hoitourakoihin
 - Raskaan liikenteen tyytyväisyyden kehittäminen - toteutusesitys 2024–25
1. Liukkaudentorjuntasuolaa koskevat uudet kirjaukset MHU-asiakirjoihin siten, ettei laatu vaarannu.
 2. Täsmähoitettavien kohteiden ja raskaan liikenteen ongelmapaikkojen valvonnan tehostaminen.
 3. Vuoropuhelu/foorumit ELY-keskuksissa raskaan liikenteen (ja elinkeinoelämän) kanssa.
 4. Väyläviraston asiakasvuoropuhelun tulosten tehokkaampi hyödyntäminen.
 5. VAK-pilotti (VAR ja KAS alueilla tienpinnan seuranta)
 6. Parhaiten raskaan liikenteen tyytyväisyyttä edistäneen ELY:n palkitseminen tienkäyttäjätyytyväisyysgaalassa ja tyytyväisyysbonuskokonaisuuden läpikäynti.
 7. Talvihoidon-fleet seuranta TEN-T ydinverkolla ja hyödyntäminen MHU-urakoissa.

MAL-sopimukset: Taukopaikat ja jakeluinfra on toteutettava EU-vaatimusten mukaisina

SKAL on edellyttänyt maakuntakaavoilta ja kunnilta maankäyttövarauksia raskaan kaluston taukopaikoille ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrale. Aiheeseen liittyvät EU-tasoiset TEN-T ja AFIR-asetukset sekä valtion ja seitsemän kaupunkialueen MAL-sopimukset¹.

SKAL on vaatinut, että TEN-T-vaatimusten mukainen taukopaikkaverkosto toteutetaan aikataulun ja vaatimusten mukaisena, riittävällä rahoituksella. TEN-T-verkon taukopaikkavaatimukset tulee yhteensovittaa AFIR-asetusehdotuksen vaatimuksiin uusien käyttövoimien jakeluinfraan. Erityyppiset taukopaikat tulee huomioida aiempaa vahvemmin osana tavarankuljetusten infraa.

SKAL on kerännyt tietoa alueittain raskaan liikenteen taukopaikoista ja lataus- ja jakeluinfraan erityisesti MAL-sopimusten näkökulmasta, mutta myös alueilta, jotka eivät ole MAL-sopimuksien piirissä. Tietoja on

¹ MAL-sopimuksilla tarkoitetaan Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun, Jyväskylän, Lahden ja Kuopion kaupunkiseutujen maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) kehittämistä koskevia sopimuksia. MAL-sopimusten valmisteluryhmät ovat tehneet ehdotukset MAL-sopimuksista vuosille 2024–2035.

kerätty MAL-sopimusluonnoksista, SKALin alueyhdistyksien toimitusjohtajilta ja muista lähteistä. SKAL on esittänyt panostuksia taukopaikkoihin ja jakeluinfraan useissa ohjelmissaan, esimerkiksi seuraavissa:

- [SKALin tiet kuntoon ohjelma](#)
- [skal_kayttovoimasiirtyma_raportti_20230110.pdf](#)

Sekä valtio että kaupunkiseudut hyväksyivät sopimukset joulukuussa 2024.

Lähes kaikissa MAL-sopimuksissa on kirjattu EU-vaatimuksia toteuttavat tavoitteet:

- Vuoden 2025 loppuun mennessä on varattava vähintään yksi alue raskaan kaluston sähkön latausasemalle
- Vuoteen 2030 mennessä on varattava yksi alue vedyn tankkausaseman tarpeisiin
- Lisäksi on varattava vähintään kaksi aluetta nesteytetyn metaanin jakelun tarpeisiin.

Sähkön jakeluverkon kapasiteetin osalta raskaalle liikenteelle osoitettavilla alueilla huomioidaan, että AFIR-asetuksen mukaisesti vuoden 2025 loppuun mennessä latauspisteiden yhteenlasketun antotehon on oltava vähintään 900 kilowattia ja vuoden 2030 loppuun mennessä 1 800 kilowattia.

2024 SKALin johto toimitti liikenne- ja viestintäministeriölle kirjelmän kiinnittääkseen huomiota CEF-liikennehakuihin sisältyviin taukopaikkojen ja jakeluinfran rahoitusmahdollisuuksiin, sekä kannustaakseen Suomea ja suomalaisia toimijoita hakemaan rahoitusta tauko- ja latauspaikkoihin.

Energian hintaan vaikuttaminen vaatii jatkuvaa työtä

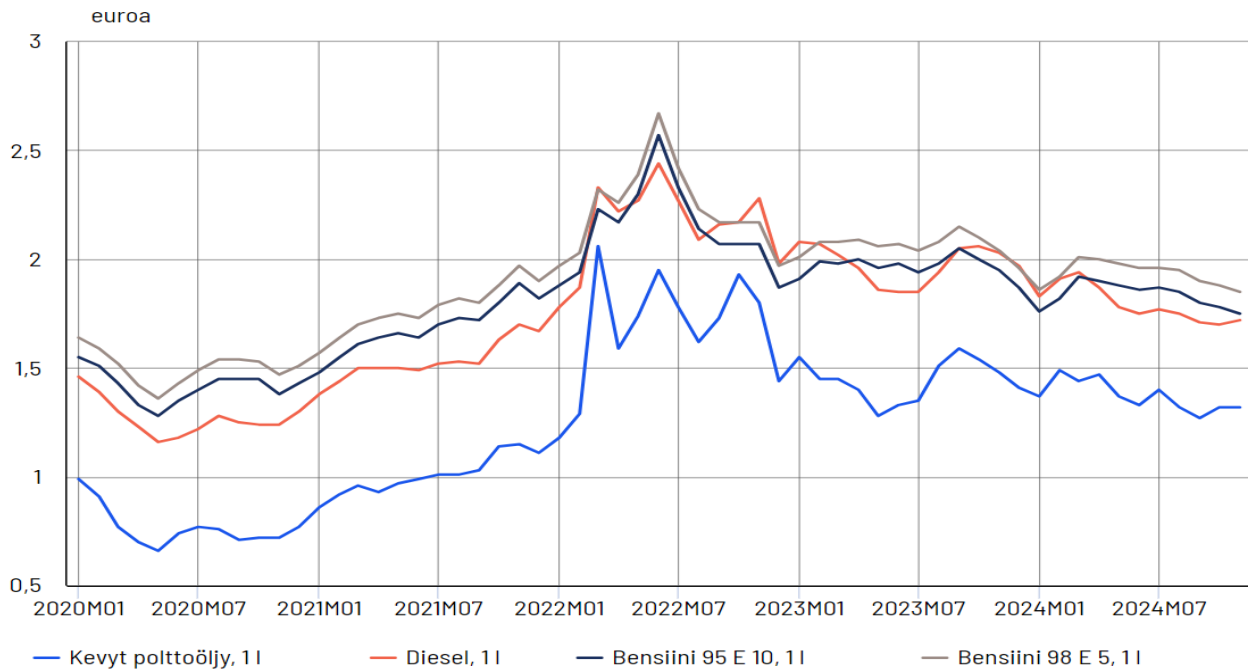
Dieselin hinta laskee vuonna 2024

SKAL teki määrätietoista vaikuttamistyötä polttonesteiden hinnan alentamiseksi jo vuonna 2022. Työtä tehtiin erityisesti vaalivuonna 2023 ja edelleen hallitusohjelmavaiheessa kuljetuskustannuksien alentamiseksi. Työ jatkui toimintavuonna 2024.

Oleellisia vaikutuksia ovat seuraavat:

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

Nämä ratkaisut näkyivät konkreettisesti pumppuhinnoissa vuonna 2024. Tilastokeskuksen mukaan dieselin verollinen keskihinta oli vuoden 2024 marraskuussa 1,7 euroa litralta, kun se viime vuoden marraskuussa oli reilut 2 euroa. Hinta on näin laskenut vuodessa 30 senttiä per litra, yli 15 prosenttia.



Kuva: Tilastokeskuksen polttonesteiden seuranta.

SKAL palautti ammattidieselin hallituksen agendalle

Vuonna 2023 hallitusohjelman suurin pettymys oli ammattidieselin jääminen sen ulkopuolelle, vaikka lähes kaikki puolueet kannattivat sitä SKALin kyselyissä ennen vaaleja.

Hallitus piti kehysriihen 15.–16.4.2024. SKAL valmistautui kehysriihen toimittamalla materiaalia päättäjille hyvissä ajoin.

Hallitus palautti ammattidieselin asialistalle kehysriihessä ja linjasi, että raskaan liikenteen ammattidiesel otetaan käyttöön, kun EU:n uusi polttoaineen jakelijoiden päästökauppa tulee voimaan vuonna 2027.

Tämä on täsmälleen se linjaus, jota SKAL on esittänyt ohjelmissaan: Kun päästökauppa otetaan käyttöön jo 2027 eikä myöhennetyksi vuonna 2031, tulee siitä syntyvät lisäkustannukset kompensoida ammattiliikenteelle. Kyseessä on logistisen kilpailukykyämme kannalta tärkeä ja välttämätön keino estää päästökaupan tuoma polttoaineen hinnan nousu raskaassa liikenteessä.

Tämän tiedämme tulevasta ammattidieselistä:

- Hallitus linjasi saattamaan sen voimaan tällä vaalikaudella.
- Yksityiskohdat selviävät valmistelun edetessä: jatkovalmistelussa tärkeää on se, että yritys voi hakea palautusta maksetuista polttoaineveroista riittävän usein, esimerkiksi kuukausittain.
- SKALin kannan mukaan palautuksen määrän tulee vastata päästökaupan aiheuttamaa hintanousua, joka tämänhetkisten arvioiden mukaan on dieselille yli 10 snt/litra.

Päästökauppa ei saa lisätä ammattiliikenteen kustannuksia

Tasavallan presidentti vahvisti 30.12.2024 lain fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta. Päästökauppa otetaan käyttöön direktiivin mukaisesti vuonna 2027 (ks. ed. sivu: ammattidiesel)

Lailla pannaan täytäntöön muutettu päästökauppaa koskeva direktiivi koskien rakennusten erillislämmitystä, tieliikennettä ja eräitä muita aloja.

Päästökaupan lisäksi on olennaista, mihin käytetään sosiaalisen ilmastonrahaston Suomelle tuleva osuus ja itse päästökauppatulot. SKAL on tehnyt vaikuttamistyötä, jotta tulevasta rahasta merkittävä osa käytettäisiin raskaan tieliikenteen päästöjä vähentäviin toimiin.

SKALin näkemys on, että vähitellen taakanjakosektorin erillistöimistä tulee luopua ja kaiken muun paitsi maankäytön tulee kuulua vähintään EU:n laajuiseen päästökauppaan.

SKALin liikenneveropoliittiset linjaukset kirkkaita

Suomen hallituksen piirissä valmistellaan liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistusta. Työ käynnistyi syyskuudella 2024 LVM:n ja VM:n yhteisenä työnä. Tarkoitus on, että esityksiä tulisi vuonna 2026.

Asiaan vaikuttamiseksi SKALissa on valmisteltu omia liikenneveropoliittisia näkemyksiä. Tällä keväällä 2025 julkistettavalla ohjelmalla SKAL muodostaa kantansa liikenteen verotuksen kehittämistarpeisiin seuraavan noin kymmenen vuoden ajalle. Ohjelman avulla tuotetaan tietoa Suomen hallituksen käynnistämälle työlle liikenteen verotuksen uudistamiseen liittyen.

SKALin liikenneveropoliittista ohjelma perustuu seuraaviin periaatteisiin:

- Liikenteen päästöjen väheneminen pienentää päästöihin perustuvaa liikenteen verotusta.
- Päästötöntä tai vähäpäästöistä liikennettä ei tule verottaa kuten aiemmin, eikä poistuvaa verokertymää tule siirtää nestemäisiä polttoaineita pisimpään käytävälle raskaalle liikenteelle.
- Päästöjen vähenemisen vuoksi poistuvaa verokertymää ei tule käsitellä liikennesektorin sisäisenä nollasummapelinä. Veroja tulee kerätä yhteiskunnassa sieltä, missä verotuksen haittavaikutukset ovat vähäisimmät. Liikenteen ja liikkumisen verottamiselle ei ole erityisiä perusteita, kun päästöt poistuvat ja ruuhkia Suomessa ei juuri ole.
- Polttoainejakelun päästökauppa nostaa nykyarvioiden mukaan dieselin hintaa noin 11 senttiä litralta voimaantuleessaan joko vuonna 2027 tai 2031. Tämän kustannusnousun vaikutuksia hillitsemään Suomessa tulee valmistella ja ottaa käyttöön ammattidiesel.
- Suomen tulee pyrkiä vaikuttamaan EU:n energiaverodirektiivin siten, että komission ehdottamalla tavalla uusiutuvaa dieseliä (HVO) voisi verottaa nykyistä minimiverotasoaa alemmin. Jos direktiivi tältä osin muuttuu, Suomen tulee hyödyntää HVO:n verotason alentamismahdollisuus. Lisäksi oikeus ammattidieseliin tulee säilyttää direktiivissä ja ammattidiesel tulee ottaa Suomessa käyttöön.

Tienkäyttömaksuihin SKAL suhtautuu varauksella, mutta pitää toisaalta tärkeänä periaatetta, että myös ulkomainen raskas liikenne maksaa tieverkon käytöstä.

Ohjelma keskittyy liikenteen verokysymyksiin, mutta siinä otetaan tarpeellisin osin ja pääpiirteittäin kantaa myös liikenteen rahoituskysymyksiin, joita on käsitelty myös Suomen tiet kuntoon -ohjelmassa.

Arvonlisäveron korotus vaikuttaa hieman myös kuljetuspalveluihin

Kevään 2024 kehysriihessä päätettiin yleisen arvonlisäveron korottamisesta 1,5 prosenttiyksiköllä. Korotus on suuri ja vaikuttaa myös polttonesteiden hintoihin. Korotus nostaa dieselin hintaa kuitenkin huomattavasti vähemmän kuin polttoaineveron alentaminen sitä vuoden alussa laski.

SKAL arvioi 1,5 prosenttiyksikön arvonlisäverokorotuksen nostavan dieselin hintaa 2,0–2,5 senttiä litralta, kun vuoden 2024 alussa toteutettu polttoaineveron alentaminen laski dieselin arvonlisäverollista hintaa 4,7 senttiä litralta.

Arvonlisäverotuksen korotus ei aina suoraan vaikuta kuljetusyritysten kustannuksiin, mutta se vaikuttaa lopulta kuluttajahintoihin korottaen myös kuljetuspalveluihin.

SKALin vaikuttamistyö laajaa kymmenissä kuljetusalan yksityiskohdissa

Päästövähennyslaitteiden toimintaongelmat esiin

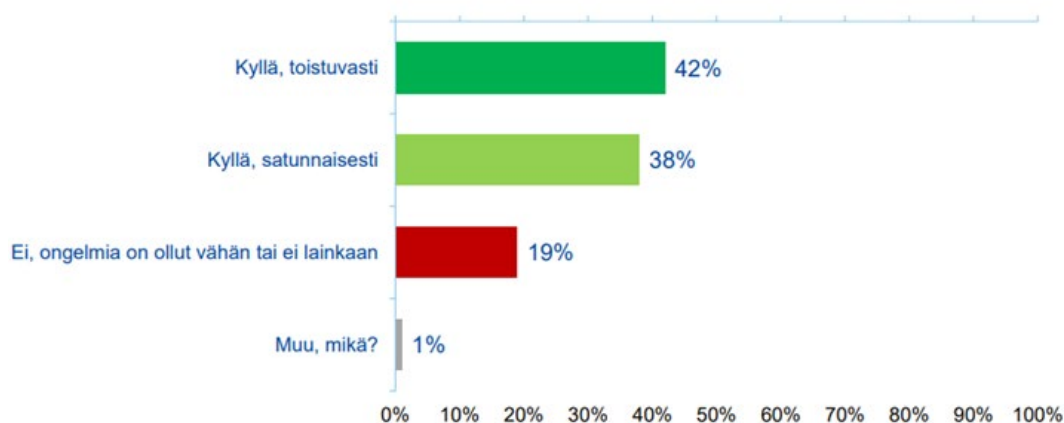
Kuorma- ja pakettiautojen päästövähennyslaitteiden (AdBlue-järjestelmät) toimintaongelmat erityisesti talviolosuhteissa herättivät keskustelua kuljetusalalla vuonna 2024.

SKAL selvitti autojen päästövähennyslaitteistojen käytännön toimintavarmuutta jäsenkyselyllä (28.2.–17.3.2024). Vastauksista ilmeni, että päästövähennyslaitteet toimivat huonosti Suomen talviolosuhteissa.

Kyselyyn vastanneista 854 yrityksestä 80 prosentilla oli ilmennyt autoissa normaalista poikkeavia ongelmia, jotka olivat liittyneet päästövähennyslaitteistojen toimintaan. Yli puolella tästä joukosta ongelmat olivat olleet toistuvia.

Onko yrityksenne autoissa ilmennyt normaalista poikkeavia ongelmia, jotka ovat liittyneet päästövähennyslaitteistojen (AdBlue) toimintaan?

N=847



SKALin selvitys oli tärkeä viesti EU-eliimiin. Europarlamentaarikko **Henna Virkkunen** (kok) esitti 15.4.2024 Euroopan komissiolle kirjallisen kysymyksen AdBlue:n soveltuvuudesta arktisiin olosuhteisiin. Komissio vastasi Virkkusen kysymykseen 27.5.2024 kertoen, että se ei ole tietoinen, että alhaisten lämpötilaolosuhteiden vuoksi jälkikäsitteilyjärjestelmiä jouduttaisiin korjaamaan Euro 6 -vaatimusten mukaisissa ajoneuvoissa, ja oli kiinnostunut saamaan lisätietoja suomalaisesta selvityksestä. Myös Myös MEP **Katri Kulmuni** teki aiheesta kirjallisen kysymyksen komissiolle joulukuussa 2024.

SKAL tapasi syyskuussa 2024 komission edustajia kertoen päästövähennyslaitteiden toimintaongelmista Suomen talviolosuhteissa. Komission edustajien kommentti tapaamisessa oli: SKALin kyselyn tulokset ovat silmiä avaavia ja tämä on aloituspiste asioiden saattamiselle paremmalle tolalle.

Asiasta jätettiin lisäksi useita kirjallisia kysymyksiä Suomen eduskunnassa. Kansanedustaja **Juha Mäenpää** esitti kirjallisen kysymyksen 2.7.2024 ajoneuvolain päästömanipulaatiokirjausten, lain tulkinnan ja Euroopan unionin ryhmäpoikkeusasetuksen välisestä ristiriidasta. Ministeri **Lulu Ranne** antoi vastauksen kirjallisen kysymyksen 13 erilliseen kohtaan 19.7.2024.

Vaikuttamistyö Suomen arktisten olosuhteiden huomioimisesta AdBlue- ja EURO-moottorivaatimuksissa jatkuu niin kansallisesti kuin EU-tasollakin.

Kansallinen jakeluinfraohjelma vaatii panostuksia

13.11 Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi kansallisen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelman.

Ohjelma toimitetaan EU-komissiolle 2024 aikana. Komissiolla on 6 kuukautta aikaa toimittaa mahdolliset huomionsa ohjelmaan. Lopullinen ohjelma käsitellään valtioneuvostossa ja toimitetaan komissiolle 2025 loppuun mennessä.

SKAL on ollut kuultavana valmistelun eri vaiheissa, osallistunut työpajoihin ja seminaareihin sekä toimittanut lausuntoja. SKAL on ottanut kantaa jakeluinfraan myös Käyttövoimasiirtymäraportissaan täällä:



[Millä energialla kuljetamme - käyttövoimaraaportti](#)

On tärkeää, että vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran rakentumista edistetään. Teollisuus ja uudet investoinnit edellyttävät, että raskaalle liikenteelle sopivia latausasemia on riittävästi saatavilla. Ilman tätä yritysten on mahdotonta investoida vähäpäästöiseen kalustoon.

Vaihtoehtoisin polttoaineisiin siirtyminen edellyttää, että kalustolle on riittävästi latausasemia ympäri Suomea. Jakeluinfra on keskeinen tekijä yritysten investointien varmistamiseksi. Esimerkiksi Itä-Suomeen on suunnitteilla vähemmän teollisia investointeja kuin muualle maahan. Jakeluinfran puutteellisuus korostuu siellä nyt muuta maata enemmän.

Jakeluinfraohjelman tavoitteet ja toimenpiteet siltä osin, kun ne koskevat maanteiden tavaraliikennettä ovat SKALin esitysten mukaisia. Esitettyjen toimenpiteiden toteuttaminen on välttämätöntä.

SKALin esitysten mukaisesti ohjelmassa esitetään, että jakeluinfraan on panostettava EU:n uudistetun jakeluinfra-asetuksen (AFIR) mukaisesti ja jakeluinfraa toteutettaessa tulee taukopaikkavaateet yhdistää jakeluinfran vaatimuksiin. Siten on saavutettavissa myös monipuolisia synergiaetuja.

Edelleen SKALin esitysten mukaisesti ohjelmassa esitetään, että kansallista infrastruktuurin rakentamistukea tulee ohjata raskaan liikenteen latauspisteille ja vedyn tankkausasemille ja on tuettava myös nesteytetyn kaasun tankkausasemaverkoston rakentamista. Hallitus päätti jo syksyllä 2024 lisäpanostuksista raskaan liikenteen latauspisteille. Samalla on hyödynnettävä myös EU:n rahoitusmahdollisuudet yleisesti saatavilla olevan sähkön latausinfra ja vedyn tankkausinfra rakentamiseksi.

SKALin esityksen mukaisesti ohjelmaan on lisätty myös vaikuttaminen EU-tasolla biometaanin ja synteettisen metaanin liikennekäytön edellytysten säilyttämiseksi ja vahvistamiseksi. Lisäksi ohjelmassa esitetään kaasu- ja sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintatuen jatkon selvittämistä.

Mitta- ja massadirektiivin käsittely jatkuu

Euroopan Komissio esitti kesällä 2023 mitta- ja massadirektiivin uudistamista. Komission heinäkuinen ehdotus oli Suomen kannalta huono. Sen mukaan Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä muun muassa ajoneuvojen korkeutta olisi jouduttu madaltamaan 40 sentillä. SKAL teki vahvaa vaikuttamista ehdotuksen muuttamiseksi yhteistyössä EU-edunvalvontatoimistonsa FinMobilityn ja suomalaismeppien kanssa.

Direktiivin käsittely jatkuu vuonna 2024 niin neuvostossa kuin EU-parlamentissakin. Näistä kahdesta EU-elimestä parlamentti muodosti kantansa asiaan vuoden 2024 aikana. Kannassaan parlamentti muutti komission ehdotusta siten, että Suomen ja Ruotsin välisen rajan ylitys voisi jatkua nyt käytössä olevalla kuljetuskalustolla myös tulevaisuudessa.

SKAL teki paljon vaikuttamistyötä sen eteen, että parlamentin poliittinen koneisto saatiin ymmärtämään säädösehdotuksen ongelmallisuus Pohjoismaiden rajat ylittävään liikenteeseen ja tarttumaan teemaan. Parlamentin kanta oli tärkeä työvoitto mitta- ja massadirektiivin käsittelyn aikana. Saavutuksen merkittävyyttä nostaa se, että Euroopan parlamentti vaihtui vaaleilla kesällä 2024.

Mitta- ja massadirektiivin osalta vaikuttamistyö jatkuu Euroopan neuvostossa.

70 miljoonaa näpyttelyä vähemmän: ajopiirtureiden lastaus- ja purkutoiminnon käyttäminen ei Suomen sisäisessä liikenteessä ole pakollista

SKAL teki lokakuussa 2023 yhdessä Logistiikkayritysten Liiton, Autoliikenteen Työnantajaliiton sekä Linja-autoliiton kanssa liikenne- ja viestintäministeriölle esityksen, jossa vaativat, että piirturisäädösten tulkinnassa olisi vältettävä kohtuuttoman hallinnollisen taakan syntymistä kuljettajille. Järjestöjen esityksen perustelujen mukaan ajopiirturin lastaus- ja purkutoiminnon käyttäminen ei EU-asetuksen perusteella olisi kuljettajan velvollisuus. Järjestöjen esityksen pohjalta LVM selvitti asiaa Euroopan komissiolta.

Järjestöjen esitykseen ja komission liikenne- ja viestintäministeriölle toimittamaan vastaukseen perustuen lopputulema on, että Suomen sisäisessä liikenteessä kuljettajalla ei ole säädöksiin perustuvaa velvollisuutta käyttää ajopiirturin lastaus- ja purkutoimintoa.

Järjestöjen esitys oli tarpeellinen. Kun perustellusti todettiin, että lastaus- ja purkutoiminnon käyttäminen ei Suomessa ole kuljettajan lakisääteinen velvollisuus, säästetään tulevaisuudessa jopa 70 miljoonaa turhaa piirturin näpyttelyä vuodessa.

SKAL edisti ajo- ja lepoaikoihin joustavuutta

SKAL teki liikenne- ja viestintäministerille keväällä 2024 esityksen ajo- ja lepoaikojen muuttamiseksi.

Esityksen pääkohtia olivat:

- Ajo- ja lepoaika-asetusta on muutettava joustavampaan suuntaan ja valmistelutyö aloitettava.
- On kartoitettava erityisesti latausten sekä latausinfran vaikutuksien mukaisia muutosesityksiä ajo- ja lepoaikoihin.
- Taukojen jaksotuksen järjestyksen tulee olla vapaa.
- Kokonaisajoaika tulee pidentää (ilman työhön sidonnaisuuden kasvattamista).
- On oltava mahdollisuus kahteen peräkkäiseen lyhennettyyn viikkolepoon myös kansallisessa liikenteessä.

Esityksen jälkeen SKAL on käynyt lukuisia keskusteluita LVM:n edustajien kanssa. Keskustelujen pohjalta ministeriö selvittää mahdollisuuksia EU:n ajo- ja lepoaika-asetuksen muuttamiseksi ja kansallisten poikkeusten laajentamiseksi. SKAL on tekemässä vielä täsmennetyn esityksen poikkeuksista liittyen harvaan asuttuihin alueisiin ja poikkeuksellisiin olosuhteisiin.

Vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvän tilapäisen säilytyksen ohjeeseen selkeyttä

Uuden vaarallisten aineiden kuljettamista koskevan lain myötä tilapäistä säilyttämistä koskevaa lainsäädäntöä muutettiin. Tavoitteena oli selkiyttää VAK-lain mukaisen tilapäisen säilytyksen ja kemikaalilain mukaisen varastoinnin eroa.

Traficommin ohje ja tulkinta tilapäisestä säilyttämisestä ja siihen liittyvästä pelastussuunnitelmasta oli johtamassa kohtuuttomuuksiin erityisesti polttonesteiden säiliöautokuljetuksissa ja olisi aiheuttanut suuria lisäkustannuksia kuljetusyriyksille ja kuljetusten tilaajille.

SKAL otti asian esille Traficomien johdon kanssa, ja sovitun mukaisesti toimitti asiaa koskevan kirjelmän Traficomisiin. Asiasta käytiin keskustelua eri tilaisuuksissa, vaihdettiin sähköposteja ja pidettiin palaveri Traficomien kanssa. Traficom on muuttamassa tilapäistä säilytystä koskevaa ohjettaan siten, että säiliöautokuljetuksia harjoittaville yrityksille tulee vain vähäisiä muutoksia.

Aiottuja täsmennyksiä ovat:

- Kuljetuksen luonteeseen liittyvä perävaunun irrottaminen ja jättäminen seisomaan, kun viedään vetoautolla kuormaa kohteeseen ei edellytä pelastussuunnitelman tekoa
- Jos samassa paikassa säilytetään toistuvasti useampia, saman kuljetuksen suorittajan kuljetusyksiköitä tai perävaunuja tulee tehdä pelastussuunnitelma
- Kuljetukseen liittyvä, olosuhteista johtuva matkan väliaikainen keskeytyminen tai pysähdys ei ole tilapäistä säilytystä
- Kuljettajan tavanomaisten taukojen edellyttämä ajon keskeytys ei ole tilapäistä säilytystä

Kansainvälisessä liikenteessä digipiirtureiden sanktioihin helpotuksia alkuvuonna 2025

Kansainvälisessä liikenteessä on analogiset ja ei-älykkäät digipiirturit (käyttöönnotto ennen 6/2019) vaihdettava toisen sukupolven älykkääseen ajopiirturiin viimeistään 31.12.2024.

EU-jäsenmaiden viranomaisten tieliikennekomitea (Committee on Road Transport) on päättänyt suositella uusimman sukupolven ajopiirtureista (versio 2), että 28. helmikuuta 2025 asti täytäntöönpanon valvonnassa tien päällä keskityttäisiin jakamaan tietoa asennusvelvollisuudesta sen sijaan, että sovellettaisiin seuraamuksia tai rangaistuksia tienvarsilla niiden toimijoiden osalta, jotka eivät eri syistä ole vielä onnistuneet asentamaan ajopiirturia jälkiasennuksena.

Kysymys on vain suosituksesta valvonnalle, eikä lainsäädäntö anna lisäaikaa tai poikkeusmahdollisuutta uusimman sukupolven ajopiirturin jälkiasennuksesta.

Jätelain uudistamisella rajataan kuntavastuuta

Hallitusohjelman mukaan jätelakia muutetaan kolmessa eri vaiheessa. Ensimmäisen lakiuudistuksen mukaan kunnan vastuu jätehuollosta rajataan kotitalousjätteisiin. Hallituksen esitys oli lausunnoilla maaliskuussa ja hallitus antoi esityksensä eduskunnalle syyskuun lopussa. Valiokuntakuulemiset pidettiin loka-marraskuun aikana. Eduskunta hyväksyi hallituksen esityksen joulukuussa 2024.

Asiassa keskeinen toimija on ollut SKAL Ympäristöyritykset ry.

Ongelmaksi jäävät edelleen vapaa-ajan kiinteistöt, jotka ovat ammattimaisen vuokraustoiminnan piirissä. Nämä tulkittaisiin edelleen kuntavastuun piiriin. SKAL on edellyttänyt, että ammattimainen erillisen y-tunnuksen alla tapahtuva vuokraustoiminta on yritystoimintaa ja sillä perusteella kyse on myös yritysätteestä.

Jätelain toisen ja kolmannen vaiheen valmistelu on käynnistetty. Niissä pureudutaan reilumpaan kilpailuun jätehuoltomarkkinoilla. Kuntayhtiöiden mahdollisuuksia markkinaehtoiseen toimintaan kavennetaan. Kolmannessa vaiheessa jätelaki on tarkoitus uudistaa kiertotalouslaiksi.

Lisäksi ympäristöministeriö on pyytänyt lausuntoa jätelain ja ympäristösuojelulain muuttamisesta loppuvuodesta 2024. Esityksen mukaan jätelaissa säädettäisiin uudesta hyväksymismenettelystä, jossa aineen tai esineen haltija voisi hakea aineen tai esineen luokittelua sivutuotteeksi tai jätteeksi luokittelun päättymistä. Ehdotettu uusi menettely korvaisi ympäristösuojelulain mukaisen ympäristölupamenettelyn arvioitaessa aineen luokitusta sivutuotteeksi tai jätteeksi luokituksen päättyessä. Ehdotettu uusi menettely olisi asiantuntijalähtöinen eikä siihen sisältyisi yleisön kuulemista. Hakemusten käsittely uudessa menettelyssä keskitettäisiin vuonna 2026 toimintansa aloittavaan Lupa- ja valvontavirastoon. Valitusoikeus viraston päätöksestä rajoittuu asianosaisiin ja yleistä etua valvoviin viranomaisiin.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2026 alusta.

Lähtökohtaisesti SKAL on pitänyt hyvänä, että lainsäädäntö kehittyi selkeämmäksi, jotta teollisten prosessien sivuvirtoja ja jäteperäisiä materiaaleja saadaan paremmin hyödynnettäviksi kiertotalouden piiriin. Hallituksen esityksen taustoituksessa onkin selkeästi huomioitu se, että sivutuotteeksi luokittelun tai jätteeksi luokittelun päättymisessä on kyse pohjimmiltaan tuotehyväksynnästä. Nykyinen jätelaki ja ympäristösuojelulaki soveltuvat tähän tarkoitukseen melko huonosti.

Teollisuuspoliittinen strategia huomioi logistiikan merkityksen

Pääministeri **Petteri Orpon** hallitus päätti ohjelmassaan laatia teollisuuspoliittisen strategian, joka sisältää vientiteollisuudelle olennaiset politiikkakokonaisuudet ja jonka tavoitteena on kasvuhakuisten, työllistävien ja vientiin tähtäävien yritysten kasvu sekä työpaikkojen säilyminen Suomessa. Toimeksiannossa huomioitiin logistiikan merkitys. Strategia valmistui 4.12.2024.

Työhön on liittynyt LVM-vetoinen logistiikkaryhmä, jossa mukana ovat olleet SKALin ja Logistiikkayritysten Liitto ry:n edustajat. Tämän työryhmän työ päättyi lokakuussa 2024.

SKAL on vaikuttanut työryhmän näkemyksiin kokousten ja kommentointien lisäksi laatimalla oman ohjelman ”Logistista kilpailukykyä vahvistettava”, jossa on SKALin näkemyksiä teollisuuspolitiikkaan.



Keskeinen viestimme oli, että yritystoiminnan perusedellytys on toimiva ja tehokas logistiikka. SKAL korostaa, että teollisuuspolitiikassa tulee kiinnittää painokkaasti huomiota logistisen kilpailukyvyn vaikutuksiin esimerkiksi yritysten sijoittumisessa Suomeen. Kuljetuskustannukset korostuvat kansainvälisessä kilpailussa ja yritysten sijoittumisessa yhä vahvemmin.

SKALin viesti teollisuuspolitiikkaan voidaan tiivistää kahdeksaan ehdotukseen logistisen kilpailukyvyn vahvistamiseksi:

1. Logistisen kilpailukykyimme perusedellytys on toimiva liikennejärjestelmä. Tarvitaan hyvässä kunnossa oleva väyläinfrastruktuuri. Infrarahoitukseen on panostettava riittävästi. Julkinen rahoitus on jatkossakin liikenneverkon rahoituksen keskeinen lähde.
2. Kustannustekijöihin ja energian hintaan kiinnitettävä huomiota. Kuorma-autoliikenteen kustannusindeksin mukaan suurimmat kustannustekijät ovat palkat, polttoaineet ja ajoneuvon hankinta, huolto ja muu ylläpito.
3. Panostuksia EU-ennakkovaiuttamiseen. Yleisesti liikennettä ja tieliikennettä koskevista päätöksistä tulee EU-tasolta. Suomen EU-ennakkovaiuttamiseen on panostettava.
4. Erilaiset logistiikkajärjestelmät. Ne kytkeytyvät teollisuuteen ja muuhun elinkeinoelämään niin fyysisesti kuin digitaalisesti: esimerkiksi kuljetusten tarvitsemat tiedot syntyvät teollisuuden toiminnanohjausjärjestelmissä ja tämä prosessi tuli olla mahdollisimman automaattinen.
5. Valtioiden välinen tukikilpailu. Kilpailu vaikuttaa teollisuuden sijoittumiseen – toimiva ja kustannustehokas logistiikka voi olla ratkaisemassa investointeja Suomeen.
6. Huomio logistiseen sijaintiin. Itärajamme on kiinni ja olemme entistä enemmän logistisella takamatkalla. On tarkasteltava, miten sen negatiiviset vaikutukset logistiikkaan voidaan kompensoida.
7. Globaalit muutokset. Huoltovarmuus ja sotilaallinen liikkuvuus korostavat logistiikan merkitystä.
8. Osaavan työvoiman turvaaminen. Työvoiman saatavuus tulee olemaan myös logistiikan haaste. Erityisesti maantieliikenteen kuljettajapula vaivaa koko Eurooppaa.

SKALin näkemyksen mukaan Suomen teollisuuspoliittinen strategia sisältää hyvin SKALin näkemykset.

Lisäksi SKAL esittää, että teollisuuspoliittinen strategia vietäisiin eduskuntaan selontekona, jotta puolueet pääsisivät tarkastelemaan kansallista kilpailukykyä. Huomio pitäisi kiinnittää yritysten sijoittumiseen ja työpaikkojen pysymiseen Suomessa.

SKALin esitys Traficomille päästölaskennan ohjeistuksesta

Kuljetusyritysten asiakkaiden kysymykset päästöjen raportoinnista ovat lisääntyneet. Yksi syy tähän on kestävyysraportoinnin CSRD-direktiivi, joka jo vaatii isoja yrityksiä raportoimaan jo vuodelta 2024 välillisistä kuljetuksista syntyvät päästöt vuonna 2025. Lähivuosina raportointivaatimus laajenee asteittain koskemaan yhä pienempiä yrityksiä.

SKAL Kuljetusbarometrin perusteella päästöjen laskemisessa, arvioinnissa ja raportoinnissa on kuljetusyritysten välillä suuria eroja. Yritykset, joilla on isoja kansainvälisiä asiakkaita, ovat raportoineet päästöjä jo useamman vuoden ajan. Pelkästään pienten kotimaisten asiakkaiden kanssa asioivilla kuljetusyrityksillä päästöjen raportointi on harvinaisempaa. Osalle yrityksistä asia on lähes tuntematon.

Logistiikka- ja kuljetusalalle keskeinen on EU:n komission asetusehdotus kuljetuspalveluiden kasvihuonepäästöjen laskemiselle (CountEmission EU). Tämän keskiössä on standardiin EN ISO 14083:2023 perustuva päästöjen laskentamenetelmä. Asetusehdotus ei velvoita päästöjen laskentaan ja raportointiin, mutta niin tehtäessä päästöt tulee laskea ja raportoida aloitteen mukaisesti. Päästöjen laskennassa on erilaisia joustoja etenkin pk-yrityksille ja pitkä siirtymäaika – 3,5 vuotta hyväksymisestä.

Raportointivaatimus koskee kokonaishiilidioksidipäästöjä kuljetuspalveluittain sekä tavaraliikenteeltä vähintään hiilidioksidipäästöt tonnikilometriä tai vastaavaa yksikköä kohden. Laskennan on oltava luotettavaa, jolloin päästöt tonnikilometriä kohti ovat parempi mittari kuin kokonaishiilidioksidipäästöt.

Jos laskentaa ja raportointia ei harmonisoida, lopputuloksena voi olla lukuisia erilaisia raportointitapoja. Esimerkiksi kauppa ja teollisuus voivat päätyä omiin ohjeistuksiinsa, mikä monimutkaistaisi raportointia. On tärkeää luoda yksi yhtenäinen tapa ja samalla poistaa riskiä useista eri laskentatavoista.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on esittänyt, että Traficom...

- ottaisi keskeisen roolin tiedonvälittäjänä logistiikka- ja kuljetusyrityksille päästöjen laskennassa ja raportoinnissa, huomioiden myös kuljetusyritysten asiakkaiden tarpeet.
- kannustaisi viestinnässä eri tahoja käyttämään EN ISO 14083:2023-standardia Count Emission EU -esityksen mukaisesti laskennassa ja raportoinnissa.
- lisäisi verkkosivuilleen tietosivun ja ohjeita koskien päästöjen laskentaa ja raportointia.
- tuottaisi yksinkertaisen laskentatyökalun sekä erilaisia mallilaskentaesimerkkejä.
- rakentaisi uudestaan yksikköpäästötietokannan tarvittaessa yhdessä muiden viranomaisten kanssa.
- julkaisisi verkkosivuillaan myös liikenteen päästöintensiteettitiedot.

Esitysten mukaisesti Traficomilla on käynnissä hanke päästölaskentaohjeistuksen tuottamiseksi kuljetusyrityksille. Hankkeen valmistuttua keväällä 2025 SKALissa arvioidaan tarve ja mahdollisuudet tuottaa ohjeistuksen perusteella päästölaskentakonfiguraattori jäsenyrityksien käyttöön.

SKALin matkapuhelinverkkoselvitys osoitti haasteet

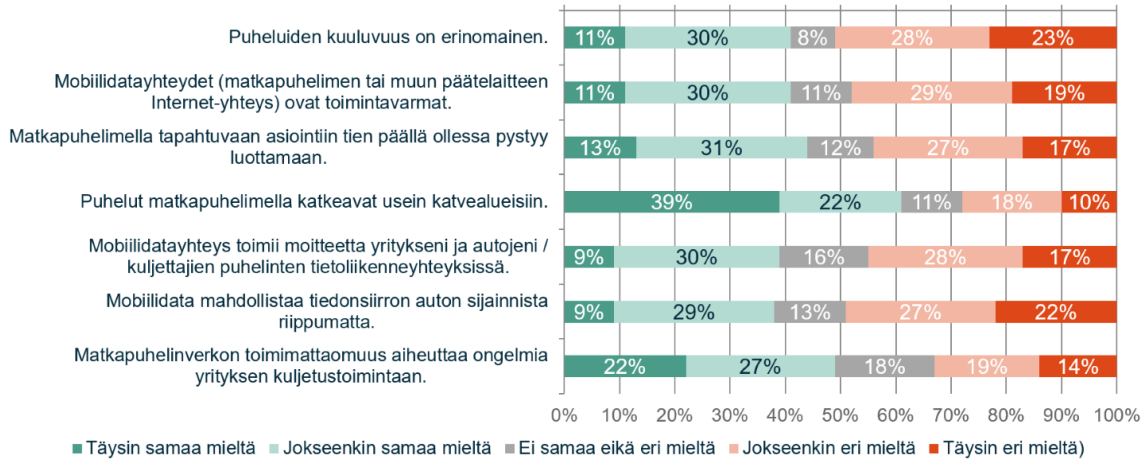
SKAL selvitti marraskuussa jäsenkyselyllä matkapuhelinverkkojen toimintaongelmia saamansa jäsenpalautteen vuoksi. Jäsenkyselyyn vastasi 356 kuljetusrittäjää. Heistä yli 90 prosenttia kertoi käyttävänsä puhelinverkkoa tiedonsiirtoon ajoneuvoissa joko kuljettajien matkapuhelimissa tai muissa päätelaitteissa. Kyselyn perusteella matkapuhelinverkkojen toimintavarmuus heikentynyt, ja se aiheuttaa vakavaa haittaa kuljetusyrityksille. Luotettava mobiilidatansiirto on välttämätön kuljetusten hoidossa, kuten ajojärjestelyssä. Lisäksi matkapuhelinten toimivuus on työturvallisuuskysymys.

Lähes puolet vastaajista arvioi, että matkapuhelinverkon toimimattaomuus aiheuttaa ongelmia yrityksen kuljetustoiminnalle. Vain joka kymmenes vastaajista oli täysin samaa mieltä siitä, että mobiilidata mahdollistaa tiedonsiirron auton sijainnista riippumatta. Yli 60 prosenttia raportoi puheluiden katkeavan usein katvealueisiin.

Matkapuhelinverkon ongelmia havaitaan erityisesti alempiasteisella tiestöllä sekä yksityis- ja metsäautoteillä, harvaan asutussa Suomessa. Taajamien katuverkolla ongelmia on selvästi vähemmän. Alueellisesti ongelmia on erityisesti Itä-, Keski- ja Pohjois-Suomessa. Näillä alueilla matkapuhelinverkon toimivuus oli myös heikentynyt eniten aiempaan verrattuna.

Arvioi yrityksesi mobiililiikenteen toimivuutta tällä hetkellä

N=355



SKAL

SKAL vaatii tiedotteessaan 25.11.2024, että puhelinverkkojen toimintavarmuus tulee taata kaikkialla Suomessa. Selvityksen perusteella puhelinverkkojen toimivuus ei vastaa sille kohtuudella asettuja odotuksia. Tiedote levisi varsin laajasti mediaan ja siitä keskusteltiin eduskunnassa.

Hankintatuelle saatiin hetkeksi jatkoa

Koska vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävät ajoneuvot ovat selvästi dieselkäyttöisiä autoja kalliimpia, yritykset jakavat investoinnit tyypillisesti useille vuosille. Vaikka kuljetusyritysten investointiaikeet ovat vielä verrattain matalalla tasolla, kiinnostus kaasukuorma-autoihin on ollut selvässä kasvussa. Hankintatuen hakuajan jatkaminen ja näkymät pitkäaikaisesta kannusteesta parantaisivat merkittävästi yritysten investointivarmuutta.

Kaasukuorma-autojen hankintatuki päättyi EU-säädösten muutosten takia vuoden 2023 lopussa. SKALin ja autoalan yhteistyöllä mahdollisuus hankintatukeen palautettiin lakimuutoksella. Tukeen varattu määräraha käytettiin kuitenkin nopeasti loppuun, eikä uutta määrärahaa tuleville vuosille ole myönnetty.

Julkisten työvoimapalveluiden järjestäminen kuntien muodostamille yhteistoiminta-alueille, SKALilta ohjelma työvoiman saatavuuteen

Julkisten työvoimapalveluiden järjestämisvastuu siirtyi valtion työ- ja elinkeinotoimistoilta kunnille ja kuntien muodostamille yhteistoiminta-alueille 1.1.2025. Tässä yhteydessä muun kuin tutkintoon johtavan ammatillisen koulutuksen hankinta siirtyi näille työllisyysalueille. Tähän saakka ELY-keskuksilla on ollut rahoitusta, jonka ne ovat käyttäneet muun muassa kuljettajakoulutuksiin. Muutoksen myötä tämä raha on kunnilla ilman korvamerkintää, joilla ne voivat käyttää rahat myös kunnan muihin menoihin.

Muutoksen riskinä on, että kuljettajakoulutuksen rahoitus pienenee, jos kunnissa ei haluta ohjata rahoitusta kuljettajakoulutukseen. Tämä vaarantaa myös kuljettajien koulutukseen suuntautuneen

yksityisen koulutuksen tulevaisuuden. Uudistuksen yhteydessä on varmistettava kuljettajakoulutuksen jatkuvuus.

Lisätietoja työllisyysalueista täältä: <https://tem.fi/tyollisyysalueet>



Työtä harmaan talouden torjumiseksi

SKAL on toiminut vuonna 2024 yhdessä laajan viranomaisverkoston harmaan talouden ilmiöiden kitkemiseksi. Yhteistyötä on tehty esimerkiksi poliisin, Tullin, verottajan, työsuojeluviranomaisten ja Traficomien kanssa. Työn seurauksena viranomaiset ovat puuttuneet räikeimpiin tapauksiin.

Termit yritysvastuu, yhteiskuntavastuu ja vastuullinen liiketoiminta esiintyvät yhä useammin. Kaikilla kuitenkin viitataan kolmeen vastuuseen, jotka kiteytetään taloudelliseen, ekologiseen ja sosiaaliseen vastuuseen.

Yritystoiminnan näkökulmasta taloudellinen vastuullisuus on tärkein ja se tarkoittaa liiketoiminnan kannattavuuden varmistamista. Kannattava yritys pystyy täyttämään muut vastuunsa, kuten maksamaan työntekijöille TESSin mukaista palkkaa ja investoimaan vähäpäästöisempään kalustoon.

SKAL Kuljetusbarometrin mukaan yrittäjät havaitsevat esimerkiksi kabotaasisäädöksiä kierrettävän tai vaikkapa kerrotaan 45 tunnin viikkolevon viettämisestä satamien liepeillä autoissa. Joskus luvanvaraista kuorma-autoliikennettä harjoitetaan ilman liikennelupaa tai halutaan tulkita löysästi luvanvaraisuuden rajoja.



Pitkällä tähtäimellä epäterve kilpailu vaarantaa koko alan toimintamahdollisuudet. Tilanne, jossa osa toimijoista toimii eri säännöillä, asettaa vastuulliset yritykset mahdollittomaan tilanteeseen. Jos yksi yritys väistelee omia velvoitteitaan, se tarkoittaa, että kannattavan toiminnan tavoittelu tulee vaikeaksi muillakin.

Myös kuljetuspalveluiden tilaajilla on laissa määritelty rooli reilun kilpailun turvaamisessa. Liikennepalvelulain mukaan tilaajan on varmistettava, että palvelun tarjoaja täyttää tietyt lakisääteiset velvoitteensa. Halvinta vaihtoehtoa valitessaan tilaaja saattaa tietämättään tukea harmaata taloutta.

Se, että säädöksiä on noudatettava, ei poista oikeutta tarkastella niiden toimivuutta ja maalaisjärkisyyttä. Iso osa alamme koskevista säädöksistä on EU-lähtöistä. Tyypillistä on, että EU-tasolla pohjoisen maamme olosuhteiden huomioiminen jää katveeseen. Etujemme valvominen vaatii jatkuvaa työtä – sitä työtä me SKALissa teemme.



SKAL julkaisee vuoden 2025 alussa päivitetyn **Reilu kuljetus -oppaan**, joka tarjoaa käytännönläheisiä vinkkejä sekä kuljetusyrityksille että kuljetuspalveluiden tilaajille.

Oppaan tavoitteena on selkeyttää pelisääntöjä, joilla reilu kilpailu ja vastuullisuus kulkevat käsi kädessä. Reilun kuljetuksen periaatteiden noudattaminen ei ole vain yksittäisen yrityksen etu, vaan koko alan kilpailukyvyyn ja maineen perusta.

skal.fi/reilukuljetus (vko 3, 2025)

Poliittiset lakot vaikeuttivat yritysten toimintaa – SKAL edisti huoltovarmuutta

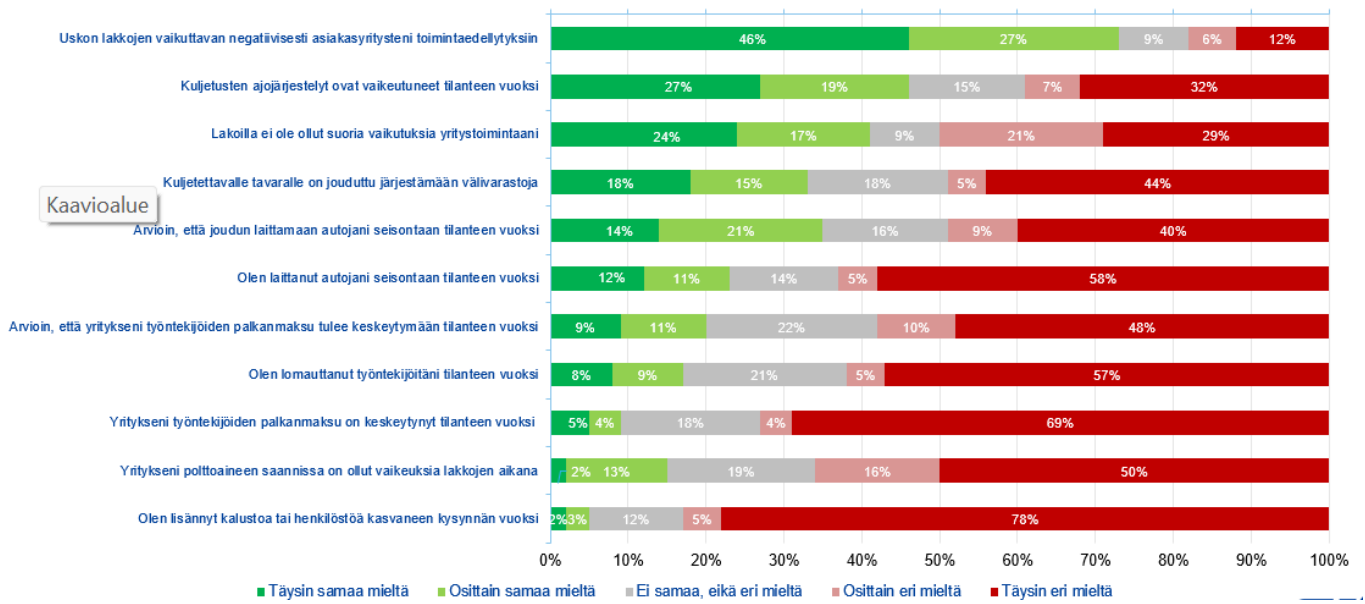
Poliittiset lakot vaikuttivat kuljetusyritysten toimintaan maaliskuussa 2024. Tämän myötä SKALissa toimintaa suunnattiin lakkojen myötä tulleiden tarpeiden mukaisesti.

Toimintamuotoina olivat muun muassa lisääntynyt viestinnän tarve eri kysymyksistä, perustiedon antaminen työsuhdekysymyksissä, pikabarometrin tekeminen ja siitä viestiminen, koulutuswebinaarin järjestäminen ja polttoainejakeluun vaikuttaminen.

SKAL vaikutti niissä toimissa, jotka järjestön elinkeinopoliittisessa roolissa olivat mahdollisia. Yhteistyötä tehtiin alan muiden järjestöjen sekä Huoltovarmuuskeskuksen ja sen maakuljetuspoolin kanssa.

SKAL toi esiin ylimääräisen barometrin myötä lakkojen haittatekijöitä.

11.3.2024 alkaneiden lakkojen suorat vaikutukset ylimääräisen SKAL kuljetusbarometrin mukana:



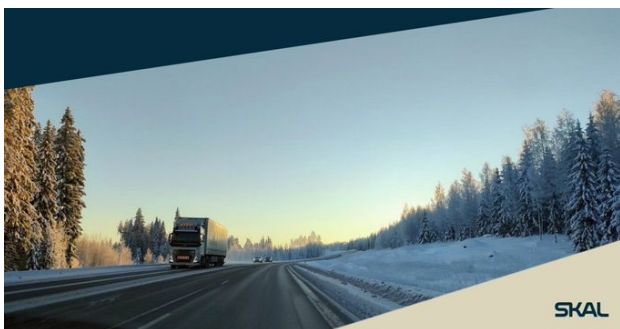

Tiedote ja barometriaineisto lakon vaikutuksista:
Ylimääräinen SKAL
Kuljetusbarometri 26.3.2024

Tähtäimessä kevään 2025 puoliväliriihi, SKALilta esitykset hallituksen kasvuryhmälle

Hallitus käynnisti syksyllä 2024 hankkeen kasvua edistävien toimenpiteiden tunnistamiseksi. Hankkeen tavoitteena on tuottaa hallituksen puoliväliriiheen huhtikuulle 2025 konkreettisia ratkaisuehdotuksia, joilla voidaan vauhdittaa yksityisen yrityssektorin kasvua.

Hankkeen toteuttamisesta ja politiikkasuositusten tuottamisesta vastaa asiantuntijoista koostuva valmisteluryhmä. Sen puheenjohtajaksi pääministeri on kutsunut Varman toimitusjohtajan **Risto Murrin**.

Ryhmän asettamispäätöksessä todetaan: laajaa valmistelutyötä vaativien reformien lisäksi tarvitaan ehdotuksia nopeista ja pienemmistä mikrotason ratkaisuista.



SKALin esitykset kasvuryhmälle
 SKAL toimitti 78 esitystä kasvuryhmälle joulukuussa 2024. Verkossa:
[SKAL-esitykset-kasvuryhmälle.pdf](#)
Tiedote 19.12.2024:
[SKAL: Kuljetusalalta kymmeniä ehdotuksia Risto Murrin kasvuryhmälle](#)

Ryhmän jäsenille toimitettiin myös SKALin painetut ohjelmat.

SKALin esitykset käsittelevät muun muassa energian hintaa, normien ja säännösten järkevöittämistä, infran rahoitusta, teollisista kilpailukykyä ja digitalisaatiota. SKALin esityksien pääkohtia ovat:

- Teollisuuspolitiikassa on huomioitava logistinen kilpailukyky
- Säädöksiä on sujuvoitettava
- Tiestön korjausvelkapakettiin on panostettava jatkossakin
- Uudessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on taattava tiestölle riittävä rahoitus
- Ammattidieselin valmistelu tulee käynnistää ja ohjata päästökauppatulot päästöjen vähentämistoimiin
- Jakeluvelvoitteen tasossa on otettava huomioon sen hintavaikutus
- Esityksiä työvoiman saatavuuden parantamiseen
- Digitalisaatiosta kilpailukykyä

SKAL on korostanut, että Suomen kaltaiselle maalle energian hinta on tärkeä kilpailutekijä: päästövähennyskeinojen päällekkäiset kulut tulee arvioida ja kohtuuttomat polttoaineen hinnan nousut välttää. SKALin mukaan Suomessa tulee varautua aktivoimaan erilaisia toimia, mikäli esimerkiksi päästökauppa nostaa polttoaineen hintaa huomattavasti enemmän kuin nyt arvioidaan.

Esitykset on toimitettu myös pääministerille ja julkaistu tiedotteella vuoden 2024 lopussa.

Uusi hanke käyntiin: Lisää motivoituneita nuoria opiskelemaan logistiikkaa

Kuljetusala on työvoimaintensiivinen. Ala tarvitsee vähintään 3 000 uutta kuljettajaa vuodessa. Se ei toteudu nykyisillä alalletulon kanavilla. Ikäluokkien pienentyessä moni muu toimiala kilpailee samasta työvoimasta. Siksi ”hankimme alalle uusia osaajia” kuuluu SKALin keskeisiin strategisiin valintoihin.

SKAL valmisteli yhteistyökumppaneiden kanssa vuoden 2024 lopussa konkreettisen hankkeen alan työvoiman saatavuuden parantamiseksi. SKAL haki Reijo Rautauoman säätiöltä rahoitusta hankkeelle, jonka työnimi on **Nuoria kuljetusalalle**. SKAL neuvotteli hankekumppaneiksi ja -rahoittajiksi lisäksi Linja-autoliitto ja Autoliikenteen Työnantajaliitto.

Yhteishankkeen kohderyhmänä ovat peruskoulussa opiskelevat ja tulevaisuuden valintojaan pohtivat nuoret. Ensisijainen kohderyhmä on kahdeksannella ja yhdeksännellä luokalla opiskelevat, jotka pohtivat toisen asteen ammatillisiin opintoihin suuntautumista.

Kun kilpailu työpaikoista on kovaa, kuljetus- ja logistiikkatoimialasta on tarjottava mahdollisimman laaja ja monipuolinen kuva ja lisätä logistiikka-alan houkuttelevuutta. Se edellyttää pitkäjänteistä työtä ja viestintää nuorille. Keskeinen toimenpide on luoda toimintamalli, jonka myötä kohderyhmän nuoret pääsevät tutustumaan logistiikka-alaan ja sitä tarjoaviin oppilaitoksiin. Hankkeen kytkös alan yrittäjyyteen huomioidaan siksikin, että alalla näkyy yrittäjien ikääntyminen ja yrittäjien määrä vähenee. Myöhemmässä vaiheessa tarkoituksena on kytkeä SKALin nuorten verkosto ja omistajanvaihdostoiminnot osaksi alalle tulon toimia.

Ammatillinen koulutus, kuten koko toisen asteen koulutus, on kuntien vastuulla. SKAL on vaatinut, että kuntien ja alueiden tulee varmistaa koulutuksen rahoitus ja vahvistaa työelämäyhteistyötä.

Alueyhdistyksemme tekevät työtä monin paikoin, mutta käytännön toimet vaativat nyt vauhdittamista.



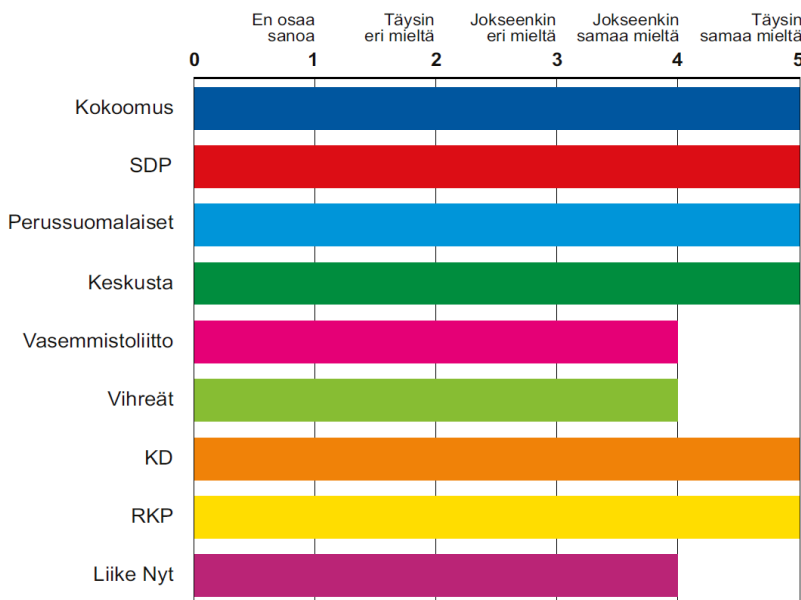
SKAL Kuljetusbarometrin (3/2024) mukaan työvoiman saatavuuden haasteet ovat kasvamassa. Ammatillinen koulutus on tärkein kanava, joka tuottaa uusia kuljettajia. Tämän vuoksi ammatilliset oppilaitokset ovat erittäin tärkeässä asemassa ja on tärkeää, että ammatillinen koulutus pystyy vastaamaan työelämän tarpeisiin. Kuljettajakoulutuksen ja logistiikka-alan koulutuksen kehittäminen on välttämätöntä työvoiman saatavuuden turvaamiseksi.

EU-vaikuttaminen jatkuvaa

EU-Vaalit 2024

Vuonna 2024 SKAL teki työtä myös EU-vaaleissa vaikuttamiseksi. SKAL julkaisi EU-ohjelman.

EU-vaalivaikuttamisen yhteydessä SKAL lähestyi eduskuntapuolueita eurovaaliviesteillään ja kysyi niiden näkemyksiä liikenne- ja logistiikka-alaan. Kaikki puolueet vastasivat. Puoluekysely julkaistiin vuoden ensimmäisessä Kuljetusyrittäjä-lehdessä sekä SKALin verkkosivuilla, tiedotteella, uutiskirjeellä ja somekanavissa.



SKALin kysely puolueille:

Suomalaisen kuljetus- ja logistiikka-alan sekä ajoneuvojen erityispiirteet (muun muassa neljä vuodenaikaa, pitkät välimatkat, poikkeuksellisen suuret ja energiatehokkaat yhdistelmät) on huomioitava vahvemmin EU-päätöksenteossa.

[Koko eurovaalikysely verkossa](#)

Kyselyn lisäksi vaikuttamistyö sisälsi mediapaketin laadinnan, jota toimitettiin vaalitenttien vetäjille. Vaaliohjelma jaettiin SKALin sidosryhmille, päättäjille ja kaikille ehdokkaille. Lisäksi SKAL viesti ehdokkaille sekä valituille mepeille kampanjan eri vaiheissa sekä julkaisi vaaliohjelman verkossa.

LiikenneSuomi eli SKALin, Taksiliiton ja Linja-autoliiton yhteinen kampanja sisälsi ulostuloja tieliikenteen aiheista. Järjestöt pitivät EU-vaaliseminaarin toukokuussa 2024, jossa oli puhumassa muun muassa vastavalittu komissaari Henna Virkkunen ja MEP Elsi Katainen.

EU-ohjelma 2024

SKALin EU-ohjelma määrittelee kuljetusalan keskeiset vaikuttamistavoitteet lyhyellä ja pitkällä aikavälillä ([Ohjelma verkossa](#))

Suomen on nostettava kansallisen edun puolustamisen Euroopan unionissa jokaisen ministeriön keskeiseksi prioriteetiksi. Tässä työssä pitää ottaa huomioon yritysvaikutukset kuljetus- ja logistiikkatoimialalle.

SKALin mielestä Suomen etu on aina tärkein:

- Suomen kilpailukyky syrjäisenä maana perustuu logistiikan ja kuljetusten tehokkuuteen.
- Suomeen tehtävissä investoinneissa kuljetus- ja logistiikkakustannuksilla on iso merkitys.
- Suomen kilpailukyky ja elinvoiman säilyttäminen on otettava huomioon kaikessa päätöksenteossa.
- Suomen pitää panostaa EU-päätöksenteossa ennakkovaikuttamiseen.



Uusi komissio 2024–2029 aloitti toimikautensa

Komission puheenjohtaja **Ursula von der Leyen** on käsitellyt laajasti tulevan kauden painopisteitä parlamentille pitämässään esittelypuheessaan. Päällimmäiseksi nousi uuden komission ensimmäinen merkittävä hanke: kilpailukykykompassi (Competitiveness Compass), joka ohjaa komission toimintaa tulevalla kaudella. Kompassin perustana ovat **Mario Draghin** komissiolle laatimassa raportissa esitetyt kolme pilaria:

- kurotaan EU:n ja Kiinan välille revennyt innovaatiokuilu umpeen
- pidetään kiinni ilmastotavoitteista pragmaattisin toimin ja laaditaan puhtaan teollisuuden ohjelma
- kohennetaan kokonaisturvallisuutta ja laaditaan *turvallisuuspoliittinen Valkoinen kirja*

Uuden komission ensimmäinen, aloitekohtainen vuotuinen työohjelma vuodelle 2025 julkaistaan ennakkotietojen mukaan ensimmäisten 100 päivän aikana.

Suomen komissaariksi nimettiin Henna Virkkunen, jolle Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry luovutti tammikuussa 2024 vuoden 2023 Kuljetuskuutio-palkinnon. Perustelimme palkinnon myöntämistä muun muassa seuraavasti: *Liikenteen ja erityisesti logistiikan kilpailukykyyn teemoihin perehtynyt Virkkunen on toiminut EU-päätöksenteossa monessa Suomen kannalta ratkaisevassa kysymyksessä aktiivisesti kansallisia etujamme puolustaen.*

Hän perehtyi liikenteen säännöksiin niitä valmistelevan liikenne- ja matkailuvaliokunnan TRAN jäsenenä ja on vaikuttanut aktiivisesti maanteiden tavaraliikenteen kannalta keskeisiin säädöksiin vuosien ajan. Hänen käsiensä kautta ovat kulkeneet muun muassa mitta- ja massadirektiivi – jota työestetään jälleen – raskaiden ajoneuvojen CO₂-standardien uudistaminen sekä liikkuvuuspakettiin ja ajo- ja lepoaika-asetukseen, johon saatiin suomalaisten kynästä lähtenyt joustopykälä.

Vaikuttamista Brysselissä FinMobilityn avulla

SKAL:n EU-edunvalvontaa käytännön tasolla hoitaa FinMobility ry, joka toimii myös seitsemän muun keskeisen suomalaisen liikennealan yrittäjä- ja työnantajajärjestön edustajana Brysselissä. SKALin yhteydenpito ja vaikuttaminen FinMobilityn luomassa laajassa verkostossa kattaa EU-toimielimet ja Brysselissä toimivat sidosryhmät.

EU-edunvalvonnan painopisteet perustuivat SKAL:n laatimaan EU-ohjelmaan "*Toimivat sisämarkkinat – toimiva logistiikka*". Lisäksi SKAL määritteli keskeiset tavoitteensa FinMobilityn jäsenjärjestöjen yhteisiin viesteihin, jotka muodostivat Suomen tieliikenteen painopisteet tulevan komissiokauden 2024–2029 työohjelmaan.

FinMobilityn verkosto ulottuu laajalle EU-komission eri pääosastoihin, komissaarien kabinetteihin ja virkakuntaan. Tämä mahdollisti SKAL:lle kohdennetut edunvalvontatoimet niin ennakkovaikuttamisessa kuin käynnissä olevien liikennealoitteiden osalta.

FinMobilityn tiimi tapaa aktiivisesti Euroopan parlamentin jäseniä ja heidän avustajiaan eri jäsenmaista ja poliittisista ryhmistä. Tämä yhteistyö mahdollisti SKAL:lle suoran vaikuttamisen parlamentin päätöksentekoon liikenteen teemoissa. Erityisen tiivistä yhteistyötä tehtiin suomalaisten europarlamentaarikkojen kanssa, joilla oli vahva edustus päättyneellä parlamenttikaudella 2019–2024 liikenne- ja matkailuvaliokunnassa (TRAN), teollisuus- ja energiavaliokunnassa (ITRE) sekä ympäristövaliokunnassa (ENVI). Kesän 2024 EU-parlamenttivaalien jälkeen luotiin välittömästi kontaktiverkosto uusien parlamentin jäsenten sekä heidän tiimiensä kanssa.

FinMobilityn kautta SKAL kytkeytyi myös liikenteen teemoihin liittyvään neuvostotason päätöksentekoon hyödyntäen yhteyksiä Suomen pysyvään EU-edustustoon ja muiden jäsenmaiden EU-edustustoihin Brysselissä.

SKAL mukana pohjoismaisessa verkostossa

Vaikutimme EU-lainsäädäntöön tiiviisti myös Tanskan, Norjan ja Ruotsin sisärjestöjen yhteisen Nordic Logistic Association NLA:n kautta. NLA:lla on toimisto Brysselissä ja läheinen yhteistyö Saksan järjestön BGL:n ja Ranskan järjestön FNTR:n kanssa. SKAL on NLA:n liittännäisjäsen, ja SKALin toimitusjohtaja osallistui NLA:n hallituksen kokouksiin asiantuntijajäsenenä.



Kuva: NLA:n vuosikokous 23.9.2024 Kööpenhaminassa, teemana raskaan kaluston käyttövoimakehitys pohjoismaissa.

Kuusi ohjelmaa ja lähes 40 lausuntoa

Kuusi uutta tavoitteellista ohjelmajulkaisua vuonna 2024

SKAL on luotettava asiantuntija ja rohkea uudistaja. Järjestön näkemykset perustuvat ajantasaisimpaan tietoon, kuljetusbarometrien avulla kerättyihin alan yrittäjien näkemyksiin ja punnittuun näkemykseen. Vuonna 2024 julkaisi kuusi uutta ohjelmaa:

- [Toimiva logistiikka, toimivat sisämarkkinat / EU-ohjelma 2024](#)
- [Tiivistelmä EU-vaikuttamisen tavoitteista](#)
- [Suomen tiet kuntoon-ohjelma](#)
- [Järkevillä normeilla kasvua ja kilpailukykyä](#)
- [Logistista kilpailukykyä vahvistettava](#)
- [Työvoiman saatavuuden turvaaminen](#)



Kuljetus- ja logistiikka-alan työvoiman turvaaminen



Logistista kilpailukykyä vahvistettava



Järkevillä normeilla kasvua ja kilpailukykyä



Suomen tiet kuntoon



EU-vaikuttamisen painopisteet 2024



Digiohjelma



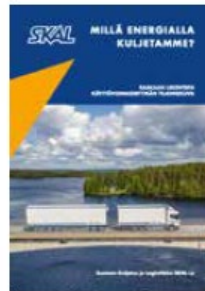
Talvihoito



EU-vaikuttamisen painopisteet 2023



Työvoiman saatavuus



Millä energialla kuljetamme



Suomi liikkeessä



Ammattidiesel



EU:n ilmastopaketti Fit For 55

Aiemmat ohjelmat: [Logistiikan digitalisaation toimenpideohjelma](#) | [Maanteiden talvihoidon haasteet](#) | [EU-vaikuttamisen painopisteet](#) | [Työvoiman saatavuusohjelma](#) | [Millä energialla kuljetamme - käyttövoimaraaportti](#) | [Suomi liikkeessä – ja liikenteessä](#) | [Ammattidiesel käyttöön](#)

Ohjelmien tavoitteena on tuoda ennakoiden esiin kuljetus- ja logistiikkayritysten näkökulma ja luoda edellytyksiä kannattavalle liiketoiminnalle, joka vahvistaa koko Suomen logistista kilpailukykyä. SKALin ohjelmissa käsitellään alalle tärkeitä teemoja.

Kaikki ohjelmat ovat luettavissa SKALin verkkosivuilla skal.fi/ohjelmajulkaisut.

SKALilta lähes 40 lausuntoa lakiesityksiin

SKAL lausui säädösesityksiin sekä erilaisiin arviomuistioihin ja ohjelmiin vuonna 2024 lähes 40 kertaa. Lausuntojen aiheet käsittelivät muun muassa liikenneturvallisuutta, polttoaineen hintaa, liikenteen päästöjä, Suomen taloutta, elinvoimaa, ilmastopolitiikkaa ja huoltovarmuutta.

Kaikki lausunnot ovat luettavissa [SKALin verkkosivuilla](#).

Lista lausunnoista

1. Väylävirastolle: lausunto luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2025–2032
2. Työ- ja elinkeinoministeriölle: lausunto arviomuistiosta päästökauppadirektiivin toimeenpanosta (Uusi EU:n fossiilisten polttoaineiden jakelua koskeva päästökauppa)
3. Työ- ja elinkeinoministeriölle: Lausunto luonnoksesta valtioneuvoston päätökseksi huoltovarmuuden tavoitteista
4. Liikenne- ja viestintävaliokunta kuuleminen: U 94/2023 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle tavaroiden intermodaalikuljetusten (yhdistetyt kuljetukset) tukikehystä ja ulkoisten kustannusten säästöjen laskemista koskevasta ehdotuksesta
5. Liikenne- ja viestintävaliokunta kirjallinen lausunto: Lausunto Valtioneuvoston selvityksestä: Suomen avaintavoitteet EU-vaalikaudelle 2024–2029 (E 58/2023 vp)
6. Liikenne- ja viestintäministeriölle: Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta (kaasu- ja sähköautojen hankintatuki)
7. Väylävirastolle: Lausunto ohjeen Tasoliittymät, TIEH 2100001-01 päivitysluonnokseen
8. Liikenne- ja viestintävaliokunnalle: Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikennevakuutuslain, Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain ja vakuutusyhtiölain muuttamisesta
9. Ympäristöministeriölle: Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi jätelain muuttamisesta
10. Liikenne- ja viestintävaliokunta kuuleminen: E 10/2024 vp Valtioneuvoston selvitys: Komission tiedonanto - EU:n vuoden 2040 ilmastotavoite sekä eteneminen kohti ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä
11. Liikenne- ja viestintäministeriö: Lausunto Luonnoksesta hallituksen esitykseksi EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönnotosta annettua asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi
12. Liikenne- ja viestintäministeriö: Lausunto tieliikenteen automaation edellyttämiä lainsäädäntömuutoksia koskevasta arviomuistiosta
13. Liikenne- ja viestintäministeriö: Lausunto muutoksista liikenteen palveluista annetun lain tietosäätelyyn
14. Liikenne- ja viestintäministeriö: Lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle tieliikennettä koskevan yleissopimuksen muutosten hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi
15. Opetushallitus: Lausunto opetushallituksen luonnokseen määräyksestä Tutkintokohtaiset terveydentilavaatimukset ammatillisessa koulutuksessa
16. Ympäristöministeriö: Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ympäristönsuojelulain muuttamisesta
17. Liikenne- ja viestintäministeriö: Lausunto Arviomuistiosta tieliikenteen automaation edellyttämät lainsäädäntömuutokset Suomessa
18. Liikenne- ja viestintävaliokunta: Lausunto hallituksen esityksestä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönnotosta annettua EU:n asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi
19. Liikenne- ja viestintävaliokunta: Lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta (HE46/2024 vp)
20. Työ ja elinkeinoministeriö: Lausunto Valtioneuvoston asetuksesta sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022-2025 annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta
21. Työ ja elinkeinoministeriö: Lausunto hallituksen esityksestä laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta
22. Liikenne- ja viestintäministeriö: Lausunto Taksiliikenteen arviomuistiosta
23. Väylävirasto: Maantieverkon nopeusrajoitusohjeen päivittäminen, lausuntopyyntö kriteerien vaikutuksista

24. Työ ja elinkeinoministeriö: Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta (jakeluvelvoite)
25. Liikenne- ja viestintäministeriö: Lausunto Kansallisen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelmasta
26. Liikenne- ja viestintäministeriö: Lausunto yksityistielain arvioinnista ja muutostarpeista
27. Liikenne- ja viestintävaliokunta: Lausunto ja kuuleminen Valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle komission ehdotuksesta maa- ja multimodaaliliikennettä koskevien valtioneuvoston päätösten suuntaviivoiksi (U 37/2024 vp)
28. Liikenne- ja viestintävaliokunta: Lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2025 (HE 109/2024 vp)
29. Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto: Lausunto ja kuuleminen hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2025 (HE 109/2024 vp)
30. Talousvaliokunta: Lausunto ja kuuleminen hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta (HE 119/2024 vp)
31. Talousvaliokunta: Lausunto ja kuuleminen hallituksen esityksestä laeiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi (HE 121/2024 vp)
32. Traficom: Lausunto erikoiskuljetusmääräyksestä
33. Liikenne- ja viestintäministeriö: Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi ajoneuvolain ja rikosrekisterilain muuttamiseksi
34. Liikenne- ja viestintävaliokunta: Kirjallinen lausunto Valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle (U 56/2021 vp jatkokirje) komission ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan unionin kehyksen uudistamisesta (uudelleenlaadittu energiaverodirektiivi)
35. Liikenne- ja viestintäministeriö: Lausuntopyyntö asetusmuutosluonnoksista koskien liikenne- ja viestintäministeriön asetuksia Liikenne- ja viestintäviraston maksuista ja maksullisista suoritteista
36. Työ- ja elinkeinoministeriö: Lausuntopyyntö luonnoksesta työ- ja elinkeinoministeriön asetuksesta Energiaviraston maksullisista suoritteista vuosina 2023–2025 annetun asetuksen muuttamisesta
37. Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi
38. Liikenne- ja viestintäministeriö: Lausunto Suomen ja Kosovon välisen kansainvälistä maantieliikennettä koskevan sopimuksen luonnoksesta

SKALin edustajat olivat kymmeniä kertoja myös kuultavana eduskunnan eri valiokunnissa.

Kuljetusbarometrit tuottavat tietoa yrittäjiltä

SKAL Kuljetusbarometrit

SKAL tekee kolme kertaa vuodessa kuljetusbarometrikyselyn, jolla mitataan jäsenyritysten näkemyksiä nykyhetkestä ja lähitulevaisuuden näkymistä. Kyselyn kohderyhmänä ovat noin 4 000 jäsenyrittäjää ja vastausprosentti on yleensä korkea. Kysely tarjoaa kattavan kuvan toimialan tilasta.

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

Barometrikyselyiden ohella SKAL tekee säännöllisesti erilliskyselyitä alaan merkittävästi vaikuttavista asioista, kuten verotuksen tai kalustosäädösten muutoksista, työtaistelutilanteiden vaikutuksista.

SKAL Kuljetusbarometri verkossa: skal.fi/kuljetusbarometri

Kuljetusbarometri 1/24 | 22.12.2023-7.1.2024 | 532 vastausta

- Ajankohtaisosiossa selvitimme kuljetusyrittäjien havaintoja harmaan talouden ilmiöistä sekä sitä, miten kuljetusy yrityksissä mahdollisesti toteutetaan CO2-päästöjen seuranta ja millaisia odotuksia asiakkaat ovat asettaneet päästöraportoinnille.
- [SKAL Kuljetusbarometri 1/2024](#)
- [Tiedote 12.1.](#) | [Tiedote 30.1.](#) | [Tiedote 2.2.](#)

Kuljetusbarometri 2/24 | 23.5.-9.6.2024 | 501 vastausta

- Ajankohtaiskysymykset koskivat kuljetusy yritysten kokemuksia poliisiin suorittamasta raskaan liikenteen valvonnasta sekä liikenneturvallisuutta.
- [SKAL Kuljetusbarometri 2/2024](#)
- [Tiedote 25.6.](#) | [Tiedote 6.8.](#) | [Tiedote 28.10.](#)

Kuljetusbarometri 3/24 | 18.9.-6.10.2024 | 529 vastausta

- Kysymykset koskivat talouden näkymiä, osaavaa työvoimaa ja yritysten investointiaikeita.
- [SKAL Kuljetusbarometri 3/2024](#)
- [Tiedote 14.10.](#)



Ylimääräinen SKAL Kuljetusbarometri, Ad Blue - ja puhelinverkkokysely

Ylimääräinen SKAL Kuljetusbarometri lakon vaikutuksista

- 22.-26.3.2024 | 583 vastausta
- [Ylimääräinen Kuljetusbarometri -diat](#)
- [Tiedote 26.3.](#)

Selvitys päästövähennyslaitteiden toiminnasta | 28.2.–17.3.2024 | 854 vastausta

- [AdBlue-kyselyn diat](#)
- [Tiedote 10.4.](#)

Kysely matkapuhelinverkkojen toimivuudesta | 31.10.–11.11.2024 | 356 vastausta

- [Kysely matkapuhelinverkoista -diat](#)
- [Tiedote 21.11.](#)



SKAL vaikuttaa monin keinoin ja edistää vuoropuhelua

Päättäjien ja valmistelijoiden jatkuvaa kontaktointia

SKAL vaikuttaa jatkuvasti monin eri keinoin päättäjiin. SKALin ohjelmat ja tiedotteet menevät kaikille kansanedustajille. Valmistelevia virkamiehiä lähestytään ja tavataan säännöllisesti tapauskohtaisesti.

Esimerkiksi syksyllä 2024 SKAL lähestyi hallituksen kaikkia ministereitä, valtiosihteerejä ja erityisavustajia esityksillä puoliväliriiheen. Samalla toimitettiin tuoreimmat ohjelmat kirjepostilla kaikille näille, noin 150 henkilölle.

Vaikuttamistyötä säädellään entistä tarkemmin. Suomessa otettiin vuonna 2024 käyttöön avoimuusrekisteri ts. lobbarirekisteri, jonka myötä ilmoitetaan eduskuntaan ja ministeriöihin kohdistuvasta vaikuttamistoiminnasta sekä sen neuvonnasta. Tavoitteena on parantaa päätöksenteon läpinäkyvyyttä, torjua epäasiallista vaikuttamista sekä vahvistaa kansalaisten luottamusta valtionhallintoon ja demokratiaan.

SKAL on ottanut käyttöön järjestelmän, jonka avulla kerätään tiedot SKALin tekemistä vaikuttamista, jotka kohdistuvat eduskuntaan ja ministeriöihin. Tällä tavoin kerätyt tiedot vietiin kesällä avoimuusrekisteriin säädöksen ensimmäisen ilmoittamisvelvollisuuden mukaisesti.

Näkemykset esiin tilaisuuksissa ja tapaamisissa

SKAL järjestää vuosittain useita tilaisuuksia, joissa tuomme poliittiset päättäjät ja viranomaiset saman pöydän ääreen kuljetusyrittäjien kanssa.

Vuoden 2024 kohokohtia olivat:

- Kuutiopäivän seminaari, jossa puhujina muun muassa europarlamentaarikko Henna Virkkunen ja ympäristö- ja liikenneministeri Kai Mykkänen.
- Liittokokouksemme Tahkolla, jossa juhlapuhujana oli maa- ja metsätalousministeri Sari Essayah ja liittokokouksessa puhui kansanedustaja Marko Kilpi
- SKAL Forumin seminaarissa olivat mukana muun muassa kansanedustajat Jouni Ovaska ja Juha Mäenpää sekä Väyläviraston toimialajohtaja Virpi Anttila.
- Tavaraliikenteen ajankohtaispäivä, jossa esiintyivät muun muassa Traficomien pääjohtaja Jarkko Saarimäki ja valtiosihteeri Mika Nykänen
- Lisäksi useiden ministeriöiden ja viranomaisten asiantuntijoita osallistui esiintyjinä ja keskustelijoina SKALin eri tilaisuuksissa.

Edellä mainittujen lisäksi alue- ja paikallistasolla järjestetään runsaasti tilaisuuksia, joissa käydään vuoropuhelua ja tuodaan alan näkemyksiä päätöksentekijöiden tietoon. Kummiyrittäjämme pitävät säännöllisesti yhteyttä omiin kansanedustajiinsa.

SKALin luottamushenkilöt ja toimihenkilöt tapaavat vuosittain laajan joukon päättäjiä ja viranomaisia.

Kansanedustajien kummiyrittäjät vaikuttavat alan puolesta

SKAL lähestyi kummiyrittäjiä vuoden 2024 aikana kohdennetulla vaikuttamisviestillä kolme kertaa. Viestien keskeisinä teemoina ovat olleet kehysriiheen vaikuttaminen, EU-vaalit ja liikennejärjestelmäsuunnitelma. Kummiyrittäjiä kutsuttiin myös omalla erillisellä kutsulla SKAL Forumiin Seinäjoelle.

Kummiyrittäjäpostit 2024

- 19.9. Vaikuttamista vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran rakentamiseksi
- 11.4. Kehysriihivaikuttamista tiemäärärahojen puolesta
- 5.3. Lähesty päättäjääsi nyt, tässä ohjeistus (kehysriihi, tiestörahojen turvaaminen)

Kummiviesteissä oli muun muassa seuraavia sisältöjä:

- Mallikirjeitä kansanedustajille muokattaviksi
- SKALin ohjelmajulkaisuja ja muita materiaaleja käyttöön
- Webinaareja ja tapahtumakutsuja
- Strategiaan liittyviä kyselyjä
- Kehotusta ja vinkkejä päättäjätapaamisiin

EU-vaalien myötä tuli uusia kansanedustajia ja entisiä poistui. Uusille kansanedustajille on katsottu kummiyrittäjät ja he ovat olleet yhteydessä. Osa on kuljettanut uuden edustajan tai ottanut mukaan, kun

yrittäjä suorittaa kuljetuksia, vaikka yleistä eduskuntakuljetusta ei järjestettykään, kuten eduskuntavaalivuonna.

Kuten edellä on todettu, kummiyrittäjämme pitävät säännöllisesti yhteyttä omiin kansanedustajiinsa. Heille toimitetaan aineistoa ja vinkkejä siitä, mikä kulloinkin on ajankohtaista vaikuttamisen osalta.

Yhteistyötä oleellisten virastojen kanssa

SKAL on pyrkinyt viime vuosina lisäämään yhteistyötä alan toimintaedellytyksiin vaikuttavien tahojen kanssa. Yhteistyötä on lisätty muun muassa liikenne- ja viestintäministeriön alaisten virastojen kanssa.

Tapaamisia on järjestetty johtoryhmätasolla mm. Väyläviraston ja Traficomien kanssa.

Tässä kuvassa tavoiteltu toimintamalli SKALin ja Traficomien yhteistyölle:

SKAL-Traficom yhteistyö



Strateginen taso

- Johtoryhmätapaamiset kaksi kertaa vuodessa



Operatiivinen taso

- Johdon tapaamiset 3-4 kertaa vuodessa



Toimeenpaneva taso

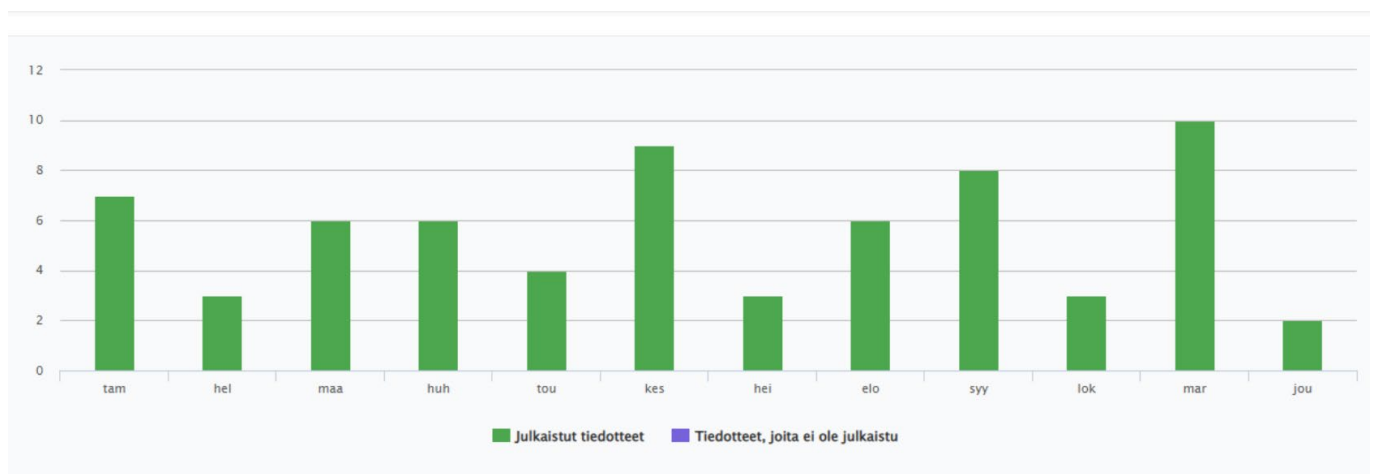
- Jatkuva asiantuntijayhteistyö

Vaikutimme mediassa, viestimme jäsenille

Lähes 70 tiedotetta

SKAL on viestinyt aktiivisesti mediaan vuoden 2024 aikana. Julkaisimme 67 mediatiedotetta. Tiedotteitamme avasi yli 25 000 vastaanottajaa, 25 prosenttia vastaanottajamäärästä. Osumia digitaalisissa tiedotusvälineissä kertyi 734.

Vilkkaimmat tiedottamiskaudet olivat kesäkuu ja marraskuu. Selittävinä tekijöinä olivat liittokokous ja SKAL Forum, joihin liittyi paljon tiedotettavaa.



Tutkittu tieto puri mediassa. Eniten mediaosumia, 20 kpl, tuotti 26.3. julkaistu *SKAL selvitti: poliittinen lakko vaikuttaa haitallisesti suoraan yli puoleen kuljetusyrityksistä*. Toiseksi eniten, 18 kpl, mediassa näkyi 25.6. julkaistu *SKAL Kuljetusbarometri: Teiden huono kunto johtaa vaaratilanteisiin liikenteessä*.

Olemme täyttäneet mediatilaa eri teemoista, joskus ongelmistakin kertoen. 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.

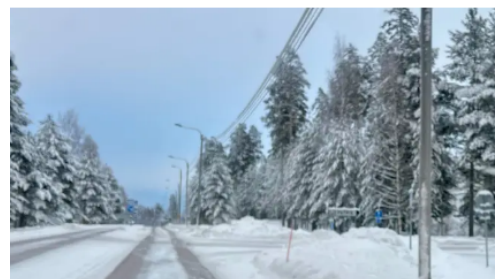
- 734 mediaosumaa
- 67 edunvalvontatiedotetta
- Kuusi uutta julkaisua ja niistä tehdyt tiedotteet
- Tapasimme keskeisiä medioita, muun muassa STT Lehtikuvan ja Talouselämän

AUTOT

Poliittiset lakot ovat viemässä kuljetusyrittäjiä jopa konkurssiin, varoittaa SKAL – kalusto seisoo ja kulut juoksevat

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n mukaan muun muassa Suomen satamia koskeva poliittinen lakko vaikuttaa haitallisesti jo yli puoleen kuljetusyrityksistä.

JAA TALLENNA KOMMENTIT



Lakot vaikuttavat voimakkaasti kuljetusalaan, vaikka kuljetusyritykset eivät olekaan suoraan lakon kohteena. KUVA: SUSANNA TIKKANEN

Jäsenille tietoa säännöllisesti

SKAL viestii aktiivisesti jäsenilleen eri kanavissa:

- Uudistettu Kuljetusyrittäjä-lehti 6 kertaa vuodessa
- Vähintäänkin kaksi jäsen uutiskirjettä joka kuukausi.
- Uutena viestintäkanavana koulutus- ja tapahtumauutiskirje
- JärjestöExtra-uutiskirje jäsenyhdistysten luottamushenkilöille, kansanedustajien kummiyrittäjille ja muille vaikuttamistyöstä kiinnostuneille
 - Extra sisältää enemmän taustatietoa ja käytännön järjestötoiminnan asiaa.
 - Mikäli jakeluun liittyminen kiinnostaa, ole yhteydessä viestinta@skal.fi



Kuljetusyrittäjä-lehti uudistui

Uudistimme perinteikkään jäsenmediamme jäsenpalautetta lukijamentoreita kuunnellen. Uudistus on saanut erinomaista palautetta.

Mediamme verkossa:

kuljetusyrittaja.fi

Uusi, vaikuttavampi brändi ja uudenlaista tekemistä

SKAL loi yhteydessä strategiauudistukseen myös uuden SKAL-brändin. Sekin toteutettiin tiiviissä yhteydessä jäsenistöön. Kaikki jäsenet kutsuttiin määrittelemään SKALin luonteenpiirteitä, joiden pohjalta designtoimisto Werklig kehitti uuden järjestöilmeen.

Vuoden 2024 aikana SKAL omaksui uudenlaisen videoviestinnän osaksi jäsenviestintää. Lokakuusta alkaen jäsen uutiskirjeissä on ollut videotervehdys SKALin johtohenkilöltä. Myös sosiaalisen median puolella videoiden käyttö on ollut aktiivista niin viestinnässä kuin markkinoinnissa.



Uusi strategia määrittää painopisteet

Vuoden 2024 merkittävin päätös SKALin tulevaisuuden kannalta oli uuden strategiamme hyväksyminen Liittokokouksessa kesäkuussa. Valmistelimme strategiaa hyvin laajan osallistamisen kautta yli vuoden kestäneessä prosessissa. Teimme laajan jäsenkyselyn, työstimme strategiaa useissa työpajoissa henkilöstön, luottamushenkilöiden ja muiden sidosryhmien kanssa. Työpajoihin osallistui vuoden aikana yli 100 henkilöä. Strategian pääkohdat on tiivistetty yhteen kuvaan:

Strategian kokonaisuus



Strategian toteutus on alkanut heti syksyn 2024 aikana.

Strategisten valintojen konkreettiseen toteutukseen on nimetty kehitystiimit, joihin osallistuvat kaikki SKALin toimihenkilöt niin keskusjärjestöstä kuin jäsenyhdistyksistä. Kehitystiimien toimintaa ohjataan OKR-mallilla ja niistä raportoidaan säännöllisesti mm. SKALin hallituksen jokaisessa kokouksessa.

Strategiset valinnat

Vaikutamme logistiikka-alan toimintaedellytyksiin ennakoiden oikeissa paikoissa

- Vaikuttamistyö on jäsenten mielestä SKALin tärkein tehtävä. Kehityksen painoituksina on suuntaaminen entistä enemmän ennakoivaan vaikuttamiseen ja EU-tason vaikuttamiseen. Unohtamatta vuonna 2025 tulevia kuntavaaleja.

Nostamme alan liiketoimintaosaamisen tasoa.

- Alan yritysten keskikoko kasvaa ja yritysten keskimääräinen kannattavuus on suhteellisen alhainen. Liiketoimintaosaamisen kasvattamiselle on iso kysyntä.

Kasvatamme SKAL brändin vaikuttavuutta

- Uudistimme strategiatyön yhteydessä koko SKALin visuaalisen ilmeen, joka tukee viestintämme vaikuttavuutta ja vahvistaa koko organisaation toiminnan yhtenäisyyttä.

Vahvistamme paikallisen toiminnan elinvoimaa

- Yksi SKALin toiminnan peruspilareista on vahva paikallinen ja alueellinen organisaatio. Tuemme paikallistason organisaation uudistumista ja aktiivisuutta monin tavoin.

Hankimme alalle uusia osaajia

- Osaavan työvoiman saatavuus ja uusien yrittäjien saaminen ovat alan kehittymisen kannalta kriittisiä tekijöitä.

Teemme vastuullisuudesta alan kilpailuedun

- Vastuullisuuden osa-alueita ovat taloudellinen sosiaalinen ja ekologinen vastuu, joita kaikkia tulee kehittää tasapainossa. Konkreettisenä teemana jäsenyrityksiä puhuttaa päästöraportoinnin tulo yhä pienempien yritysten agendalle.

Strategian toteuttaminen on vasta alussa, mutta jo vuoden 2024 aikana kehitystiimien työstä on tullut uusia palveluita jäsenille. Hyvä esimerkki on joulukuussa julkistettu SKALkulaattori, jonka avulla SKALin jäsenyritykset voivat helposti kehittää kustannuslaskentaansa ja vertailla esimerkiksi eri käyttövoimien vaikutusta omiin kustannuksiinsa.

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 Herralala
Edunvalvontajohtaja
+358 9 4789 9400
+358 50 368 4248
ari.herralala@skal.fi



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



Outi Nietola
Logistiikkajohtaja
+358 40 194 4776
outi.nietola@skal.fi



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

Lähteet

SKALin eri ohjelmat, kirjelmät, esitykset, lausunnot ja tiedotteet.

Hallituksen linjaukset, esitykset ja tiedotteet

Eduskunnan päätökset.

Lisää tästä aiheesta

skal.fi/vaikuttaminen



SKAL

skal.fi