

Valtioneuvoston jäsenet

Suomen Kuljetus- ja Logistiikka SKALin esityksiä hallituksen puoliväliriiheen

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL on koonnut tähän kirjelmään esityksiä hallituksen puoliväliriihessä tai muussa päätöksenteossa tarkasteltavaksi.

Esityksemme käsittelevät mm. energian hintaa, normien ja säännösten järkevöittämistä, infran rahoitusta, teollisista kilpailukykyä ja digitalisaatiota.

Kuljetus- ja logistiikka-alan merkitys Suomen kilpailukyvyllä on entistä merkittävämpi. Kuljetusten toimivuus on välttämätön teollisuuden ja kaupan toimivudelle. Kuljetuskustannukset korostuvat kansainvälisessä kilpailussa ja yritysten sijoittumisessa yhä vahvemmin.

Kuljetusyrietykset ovat tärkeässä roolissa myös huoltovarmuuden näkökulmasta. Kuljetusyrietykset turvaavat toimintoja myös häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Ne takaavat sen, että Suomessa voidaan joka päivä herätä rauhassa. Kaupassa on ruokaa ja juomaa. Sähkö- ja vesilaitokset pysyvät käynnissä. Tehtaat toimivat ja palvelut pelaavat.

Teollisuuspolitiikassa huomioon logistinen kilpailukyky

SKALin Logistista kilpailukykyä vahvistettava- ohjelmassa tuodaan esiin näkökulmia ja ratkaisuja teollisuuspolitiikkaan Suomen logistisen kilpailukyvyn vahvistamiseksi.

Suomen kilpailukyky syrjäisenä ja ”merentakaisena” maana perustuu monilta osin logistiikan ja kuljetusten tehokkuuteen. Suomeen tehtävissä investoinneissa kuljetus- ja logistiikkakustannuksilla on iso merkitys.

Hallitus on laatinut ohjelmansa mukaisesti teollisuuspoliittisen strategian. Strategian valmisteluun logistiikkaryhmässä osallistunut SKAL korostaa, että teollisuuspolitiikassa tulee kiinnittää huomiota logistisen kilpailukyvyn vaikutuksiin esimerkiksi yritysten sijoittumisessa Suomeen.

Seuraavassa tekijöitä, jotka on hyvä huomioida logistista kilpailukykyä kehitettäessä:

1. Logistisen kilpailukykymme perusedellytys on toimiva liikennejärjestelmä. Infrarahoitukseen on panostettava riittävästi.
2. Kustannustekijöihin ja energian hintaan on kiinnitettävä huomiota.

3. On panostettava EU-ennakkovaikuttamiseen. Suuri osa liikennettä ja tieliikennettä koskevista päätöksistä tulee EU-tasolta. Suomen EU-vaikuttamiseen tulee panostaa Suomen etu edellä.
4. Erilaiset logistiikkajärjestelmät on saatava toimimaan digitaalisesti yhteen.
5. Valtioiden välinen tukikilpailu vaikuttaa teollisuuden sijoittumiseen. Toimiva ja kustannustehokas logistiikka voi olla ratkaisemassa investointeja Suomeen.
6. Huomio logistiseen sijaintiin. Itärajamme on kiinni. Negatiiviset vaikutukset logistiikkaan on voitava kompensoida.
7. Globaalit muutokset. Huoltovarmuus ja sotilaallinen liikkuvuus korostavat logistiikan merkitystä.
8. Osaavan työvoiman turvaaminen. Erityisesti maantieliikenteen kuljettajapula vaivaa koko Eurooppaa.

Näkemyksemme täällä:

[SKALin teollisuuspoliittinen ohjelma](#)

Tiestön korjausvelkapakettiin panostettava jatkossakin

Vuonna 2024 on hallituksen investointiohjelman korjausvelkapaketin myötä tullut uutta päällystettyä yli 4000 km. Tänäkin vuonna saataneen päällystettyä reilut 3000 km. Korjausvelan kasvua on saatu hieman taitettua. Kiitämme näistä päätöksistä.

Tiestön ja siltojen rakenteellisen kunnon jatkuva ylläpitäminen on erittäin tärkeää. Rakenteen heikkeneminen johtaa pintakunnon heikkenemiseen ja tien monenlaisiin vaurioihin. Siitä taas aiheutuu raskaalle liikenteelle ylimääräistä energiankulutusta ja samalla syntyy lisää hiilidioksidia. Pintakunnosta huolehtiminen vaikuttaa myös tien rakenteeseen. Puutteellinen talvikunnossapito voi vaurioittaa paitsi tien pintaa myös tien rakennekerroksia.

On erittäin tärkeää saada korjausvelan rahoitus jatkumaan tulevinakin vuosina vähintään samalla tasolla.

- SKAL esittää tiestön korjausvelkapaketin jatkamista 300 miljoonan euron lisärahoituksella vuosina 2026 ja 2027.

Uudessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tiestölle riittävä rahoitus

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteissa on tärkeää tunnistaa toimintaympäristön muuttuminen ja muutostekijät. Huomioitavaa on, että Suomen liityttyä NATO:n jäseneksi Suomelle tulee uusia vaatimuksia, mutta myös mahdollisuuksia väylien ylläpitämiseen. Ne mahdollisuudet pitää hyödyntää maksimaalisesti. Maantiekuljetukset ovat keskeisin osa kuljetusjärjestelmää ja yleisin tavarankuljetuksen muoto. Noin 90 % tavarasta kuljetetaan kuorma-autolla.

Olemme jättäneet lausuntomme liikennejärjestelmäsuunnitelmaan:

[Lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta - SKAL](#)

Kaiken muun lisäksi liikennejärjestelmäsuunnitelma on kuljetusalan ammattilaisten työturvallisuussuunnitelma.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on luonnoksessa asetettu kolme tavoitetta; toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. SKALin mielestä nämä ovat oikeita tavoitteita, mutta niihin päästäkseen tarvitaan enemmän rahoitusta tiestölle. Tiestön korjausvelka on kasvanut jo 2,5 miljardiin euroon.

Entistäkin tärkeämpää on varautua toimitusketjuja koskeviin poikkeustilanteisiin ja häiriöihin, mukaan lukien meriliikenteen riskit. Itämeren poikkeusoloja varten tulee kehittää vaihtoehtoisia reittejä Ruotsin ja Norjan liikenneväylien ja satamien kautta.

Uudessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on huomioitava mm. seuraavia tarpeita:

- Rahoituksen painopistettä on siirrettävä rautateiltä tiestölle sekä ylläpidossa että kehittämisessä.
- Tiestön rahoitukseen tulee tehdä miljardin euron tasokorotus: 300 miljoonaa euroa perustienpitoon, 300 miljoonaa korjausvelan poistamiseen ja 400 miljoonaa kehittämisinvestointeihin
- Joka vuosi päällystettävä vähintään 4000 kilometriä, korjausvelan korjaaminen edellyttää ajoittain suurempiakin kilometrimääriä
- Tavaraliikenteen uusiutuviin käyttövoimiin siirtymistä edellyttävä energian jakeluinfra on toteutettava
- Raskaan liikenteen taukopaikkaverkosto on laitettava kuntoon, taukopaikkaverkoston ja uusien käyttövoimien jakeluinfran yhdistäminen tulee huomioida
- Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet ja huoltovarmuuden tarpeet on huomioitava. Suomen on tavoiteltava laajamittaisesti NATO:n rahoitusmahdollisuudet tiestölle
- EU-rahoitus on hyödynnettävä maksimaalisesti uudella monivuotisella rahoituskaudella. EU-ennakkovaikuttamiseen tulee kiinnittää huomiota.
- Tiestön talvihoitoa tulee kehittää ennakoivampaan suuntaan ja laatutason toteutumista tulee valvoa aiempaa tarkemmin.
- Tiestön kunnan vaikutukset päästövähennyksiin tulee huomioida ja asettaa tiestön kunnolle selkeät päästövähennystavoitteet.

[SKALin tiet kuntoon ohjelma](#)

Säädöksiä sujuvoitettava

Kuljetusala on vahvasti säännelty toimiala. Usein sääntely on tarpeen liikenneturvallisuuden ja työolojen sekä tasapuolisten kilpailuedellytysten varmistamiseksi, mutta sen on tärkeää olla laadukasta. Norminpurkutyössä on tärkeää arvioida

erityisesti tulevia säädöshankkeita ja valmistella ne siten, että ei synny uutta hallinnollista taakkaa.

SKALin mukaan kaikessa sääntelyssä on huomioitava kustannusvaikutukset kuljetus- ja logistiikka-alalle. Sääntely itsessään ei ole ongelma, kun se on laadukasta ja sillä luodaan tasavertaista toimintaympäristöä. Siksi tarvitaan myös riittäviä päätöksen perusteluja ja niiden ymmärrettävyyttä.

SKAL esittää seuraavia säädöksiä sujuvoittavia toimenpiteitä:

1. Joustoja ajo- ja lepoaikoihin kansallisen harkintavallan puitteissa
2. Yksinkertaistetaan kuljettajan ammattipätevyyden koemallin järjestämisen ehtoja
3. Helpotetaan ammattipätevyyden hyväksymisasiakirjan myöntämistä
4. Työelämälähtöiset oppimisympäristöt ammatillisen koulutuksen näyttöpäikoiksi
5. Porrastetaan oppisopimusaikainen palkkaus vastaamaan osaamisen kehittämistä
6. Ajoneuvosäädösten muutokset tehtävä maltillisesti
7. Palkka vai työkorvaus? (mahdollistetaan oikeudenmukainen verotus)
8. Yhtenäistetään sidosyksiköiden ulosmyyntirajat
9. Turvataan kilpailuneutraaliteetti jätahuollon toimialalla
10. Kuntien vastuu rajattava jätelaissa vain asumisessa syntyvään jätteeseen
11. Jätehuoltorekisteriin rekisteröitymisen valuviat korjattava
12. Digitaalinen asiointi ensisijaiseksi, tiedon on riitettävä toimitettavaksi vain kerran
13. Päästövähennyslaitteiden sääntelyn varmistettava toiminta talviolosuhteissa
14. VAK-lainsäädännön tulkinta laitettava kuntoon
15. Vauhditetaan investointien luvitusmenettelyitä

[SKALin norminpurkuohjelma](#)

Ammattidieselin valmistelu käyntiin, päästökauppatulot päästöjen vähentämiseen

Hallituksen kehysriihen 15.4.2024 päätökseen mukaan, kun EU-direktiivin mukainen polttoaineiden jakelijoiden päästökauppa tulee voimaan vuonna 2027, otetaan käyttöön raskaan liikenteen ammattidiesel. Kuten linjattua, tarvittava lainsäädäntö on saatettava voimaan tämän vaalikauden aikana.

Ammattidiesel on tarpeellinen estämään logistiikkakustannusten nousua. Vielä 2030 SKALin arvion mukaan noin 90 prosenttia maanteiden tavaraliikenteen energiankulutuksesta on dieseliä. Päästökauppa nostaisi hallituksen esityksen arvion perusteella päästöoikeuden 50 euron tonninhinnalla dieselin sekoitehintaa 11 senttiä litralta vuonna 2030.

Maanteiden tavaraliikenne kuluttaa dieselpolttoainetta vuodessa noin 1,2 miljardia litraa. Yhden sentin vaikutus kuljetuskustannuksiin vuositasolla on noin 12

miljoonaa euroa. Suomi verottaa dieseliä keskimäärin 17 senttiä litralta enemmän kuin EU:n energiaverodirektiivi edellyttää, minkä vaikutus kuljetuskustannuksiin on noin 200 miljoonaa euroa vuodessa.

Mikäli palautuksen määrä olisi 9,5 senttiä litralta, olisi SKALin arvion mukaan kustannusvaikutus valtiolle 110...120 miljoonaa euroa vuodessa. On huomattava, että energiaverodirektiivin puitteissa ammattidieselin palautusmäärä voisi olla keskimääräisestä verotasosta laskien 17 senttiä litralta

SKAL korostaa, että päästökaupan voimaantumoon liittyy riski myös tätä huomattavasti suuremmalle polttoaineen hinnan nousulle. Koska polttoaineiden kysynnän hintajousto on varsin pieni, voi polttoaineiden tarjonnan keinotekoinen rajoittaminen päästökauppamekanismilla nostaa polttoaineen hintaa huomattavasti enemmän kuin nyt esitetyt arviot. Tämän hinnannousun vaikutuksia tasaamaan tarvitaan ammattidiesel, eli polttoaineveron palautus kuorma-autojen haltijoille.

Lisäksi katsomme, että päästökaupasta ja sosiaalisesta ilmatorahastosta tulevasta rahasta merkittävä osa tulee käyttää toimiin, joilla voidaan vähentää erityisesti raskaan tieliikenteen päästöjä.

SKAL esittää ammattidieselin käyttöönottoa seuraavasti:

- SKAL edellyttää, että hallitus aloittaa pikaisesti ammattidieselin valmistelun. Ammattidiesel on keskeinen osa sitä poliittista päätöstä, jolla päästökauppa on Suomessa päätetty ottaa käyttöön vuonna 2027.
- SKAL edellyttää, että ammattidieselin (palautuksen) arvo kattaa vähintäänkin päästökaupasta aiheutuvat lisäkustannukset ja palautusjärjestelmä tehdään hallinnollisesti kevyeksi ja mahdollisuuksien mukaan automaattisesti tehtäväksi.
- SKAL edellyttää, että palautusta tulee voida hakea kuukausittain sähköistä asiointia hyödyntäen. Esimerkiksi kahdesti vuodessa palausrytmi on yksiselitteisesti liian harva, ja voi johtaa ongelmiin kuljetusyritysten kassanhallinnassa.
- SKAL esittää, että Suomi hakee komissiolta poikkeusluvan soveltaa uusiutuvaan dieseliin (HVO:n) ammattidieseliin 33 senttiä alemmaa verokantaa. On tärkeää, että ammattidiesel voidaan ulottaa samalla tavalla koskemaan HVO:ta kuin laadultaan muutakin dieseliä.

Suomessa on tarpeen eri tavoin varautua toimiin, jotka aktivoidaan, mikäli päästökauppa alkaa nostaa polttoaineen hintaa huomattavasti enemmän kuin nyt arvioidaan.

Jakeluvuorituksen tasossa otettava huomioon sen hintavaikutus

On tärkeää, että päästövähennyskeinojen päällekkäiset kulut arvioidaan ja kohtuuttomat polttoaineen hinnan nousut pyritään välttämään.

Vuoden 2022 heinäkuussa tehty jakeluelvoitteen määräaikainen laskeminen ja hallitusohjelmassa sovittu jakeluelvoitteen maltillinen taso ovat hyvä esimerkki tämän periaatteen noudattamisesta. Toimenpiteillä on ollut selkeä vaikutus polttonesteiden, erityisesti dieselin, hintoihin. Tämä on alentanut kuljetuskustannuksia ja parantunut kansalaisten liikkumismahdollisuuksia mm. työn vastaanottamisen kynnystä alentaen.

Eduskunnassa oleva hallitusohjelman mukainen hallituksen esitys jakeluelvoite-tasosta vuosille 2025–2027 toteuttaa maltillisen tason. Tulevina vuosina on tarpeen seurata polttoainemarkkinoiden kehittymistä ja jakeluelvoitteen hintavaikutusta. SKAL pitää erittäin hyvänä sitä, että polttoaineen hinnan nousua estetään lieventämällä jakeluelvoitetta suhteessa toistaiseksi voimassa olevaan lainsäädäntöön.

SKAL kuitenkin korostaa, että näillä suhteellisen maltillisillakin jakeluelvoitteen tasoilla jakeluelvoitteen hintavaikutus dieseliin on vuonna 2027 yhteensä noin 20 senttiä litralta. Tämä tarkoittaa noin 240 miljoonan euron kustannusta maanteiden tavaraliikennettä harjoittaville yrityksille.

Vuodesta 2027 vuoteen 2028 jakeluelvoite on kiristymässä 22,5 prosentista 31 prosenttiin ja lopulta 34 prosenttiin vuonna 2030. Tämä nousu on erittäin jyrkkä ja osuu ajallisesti päällekkäin vuonna 2027 voimaan tulevan fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan kanssa.

SKALin esityksiä jakeluelvoitteesta:

- Päästövähennyskeinojen osalta on aina tarkasteltava myös niiden vaikutuksia energian ja sitä kautta kuljetusten ja muun liikkumisen hintaan.
- SKAL pitää hyvänä ja edellyttää yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitetun uusiutuvan liikennesähkön lisäämistä osaksi jakeluelvoitetta
- SKAL esittää, että julkisiin latauspisteisiin tulee lukea myös sellaiset raskaan liikenteen uusiutuvan sähkön latauspisteet, jotka sijaitsevat terminaaleissa tai satamissa ja ovat niissä eri toimijoiden käytössä. Tämä edesauttaisi latausinfraan kehittymistä raskaalle liikenteelle tärkeissä ympäristöissä.
- SKAL esittää, että RFNBO polttoaineille asetetaan RED III-direktiivin mukainen 1 %:n vähimmäisosuusvelvoite. Direktiiviä suurempi velvoite pitää SKALin arvion mukaan sisällään myös merkittävän hintariskin
- SKAL edellyttää, että tulevina vuosina seurataan polttoainemarkkinoiden kehittymistä ja jakeluelvoitteen hintavaikutusta. Vuodesta 2027 vuoteen 2028 jakeluelvoite on kiristymässä erittäin jyrkästi osuen ajallisesti päällekkäin vuonna 2027 voimaan tulevan fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan kanssa. Mikäli päällekkäisten keinojen yhteistuloksena

polttoaineen hinta alkaa Suomessa nousta huomattavasti verrattuna kilpailijamaihin, tätä mahdollista hinnan nousua kaikin keinoin torjuttava

Mikäli päällekkäisten keinojen yhteistuloksena polttoaineen hinta alkaa Suomessa nousta huomattavasti verrattuna kilpailijamaihin, on eri poliittisin keinoin tätä mahdollista hinnan nousua torjuttava. Tämä voi edellyttää jakeluvoitteen tason alentamista tämän vuosikymmenen viimeisille vuosille.

Esityksiä työvoiman saatavuuteen

Kuljetusbarometrimme mukaan 26 prosenttia yrittäjistä kokee, että yrityksellä on ollut vaikeuksia henkilökunnan palkkaamisessa viimeisen vuoden aikana. Alimmillaan osuus oli vuoden 2024 alussa 18 prosenttia

Kun kilpailu työpaikoista on kovaa, pitää yritysten pystyä osoittamaan olevansa hyviä ja haluttuja työpaikkoja. Ammatilliseen koulutukseen tarvitaan riittävästi rahoitusta, aloituspaikkoja ja erityisesti motivoituneita opiskelijoita.

Kuljettajan ammattiin on tietyt muodolliset vaatimukset eli ajokortti ja kuljettajan ammattipätevyys. Joustoja tarvitaan esimerkiksi ottamalla ammattipätevyuden koemalli aidosti käyttöön. Ammattipätevyuden suorittamista koemallilla koskevia säädöksiä pitää keventää.

SKALin ratkaisuesityksiä työvoiman saatavuuteen:

1. Arvostetaan kuljetus- ja logistiikka-alaa
2. Tehdään kuljetus- ja logistiikka-alasta haluttu ala opiskelupaikkaa harkitsevien ja työelämään siirtyville.
3. Maahan muuttaville on luotava polku opiskella, kielitaito mukaan lukien, ja saada työpaikka alalta.
4. Kuljetus- ja logistiikkayritysten rekrytoinnin ja henkilöstöjohtamisen osaamisen tasoa on nostettava.
5. Lisätään kuljetus- ja logistiikka-alan esittelyä eri koulutusasteille.
6. Suunnataan säännöllistä tiedottamista opoille.
7. Ammatillista koulutusta kehitettävä ja rahoitus turvattava.
8. ELY-keskusten kilpailuttaman koulutuksen rahoituksen jatkuvuus uusien työllisyysalueiden tehtävänä on turvattava.
9. Ajokorttikoulutusta uudistettava ja ammattipätevyuden hankkimiseen joustoa.
10. Mahdollistettava kuljettajan ammatin kokeilu ja harjoittelu.
11. Oppisopimuskoulutukseen liittyvä palkanmaksu uudistettava.
12. Puolustusvoimien kuljettajakoulutukseen koemalli käyttöön.

[SKALin työvoiman saatavuus -ohjelma](#)

Digitalisaation merkitys laajasti käsitettynä kaikessa liiketoiminnassa kasvaa koko ajan. Näin myös kuljetusalalla.

[SKALin Logistiikan digitalisaatio-ohjelma](#)

Kuljetus- ja logistiikka-alan kaikki ohjelmat löytyvät kootusti osoitteesta:

[Ohjelmajulkaisut - SKAL](#)

Toivomme, että huomioitte eri tavoin päätöksenteossa toimivan logistiikan merkityksen.

Kunnioitavasti

Anssi Kujala
toimitusjohtaja



Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Finnish Transport and Logistics SKAL

Nuijamiestentie 7, 00400 Helsinki Finland

skal.fi | skal@skal.fi

<https://x.com/SKALry>

www.facebook.com/skalry

<https://www.instagram.com/skalry/>