

POLTTOAINEEN HINTAKRIISI RAPAUTTAA SUOMEN LOGISTISEN KILPAILUKYVYN

SKAL

Suomen Kuljetus ja
Logistiikka SKAL ry

SKALin Nuorten verkosto 12.8.2022
Power Truck Show
Toimitusjohtaja Anssi Kujala



Nuorten yrittäjien verkoston toiminnan tarkoitus ja tavoitteet

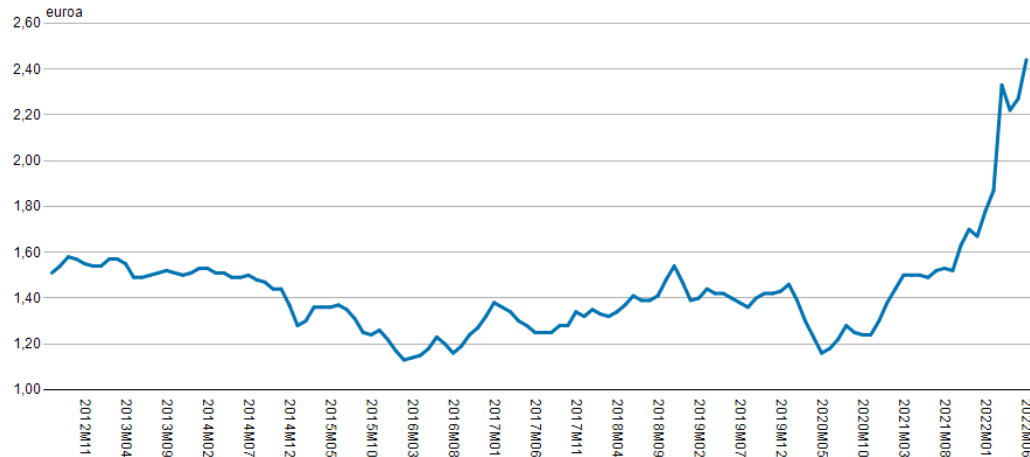
Kehittämällä SKAL Nuorten yrittäjien verkoston toimintaa pyritään

- turvaamaan järjestön tulevaisuus, sen elinvoimaisuus ja uusiutumiskyky
- saamaan nuorten yrittäjien ääni kuuluville järjestön toiminnassa
- tarjoamaan nuorille yrittäjille aito vaikuttamisväylä kuljetusalan asioihin
- luomaan nuorille yrittäjille mahdollisuuksia verkostoitumiseen alan muiden yrittäjien ja toimijoiden kanssa
- saamaan uusia näkökulmia järjestön toimintaan
- luomaan nuorekkaampi ja kiinnostavampi kuva järjestön toiminnasta
- saamaan uusia jäseniä järjestölle ja uusi nuorempi sukupolvi mukaan toimintaan



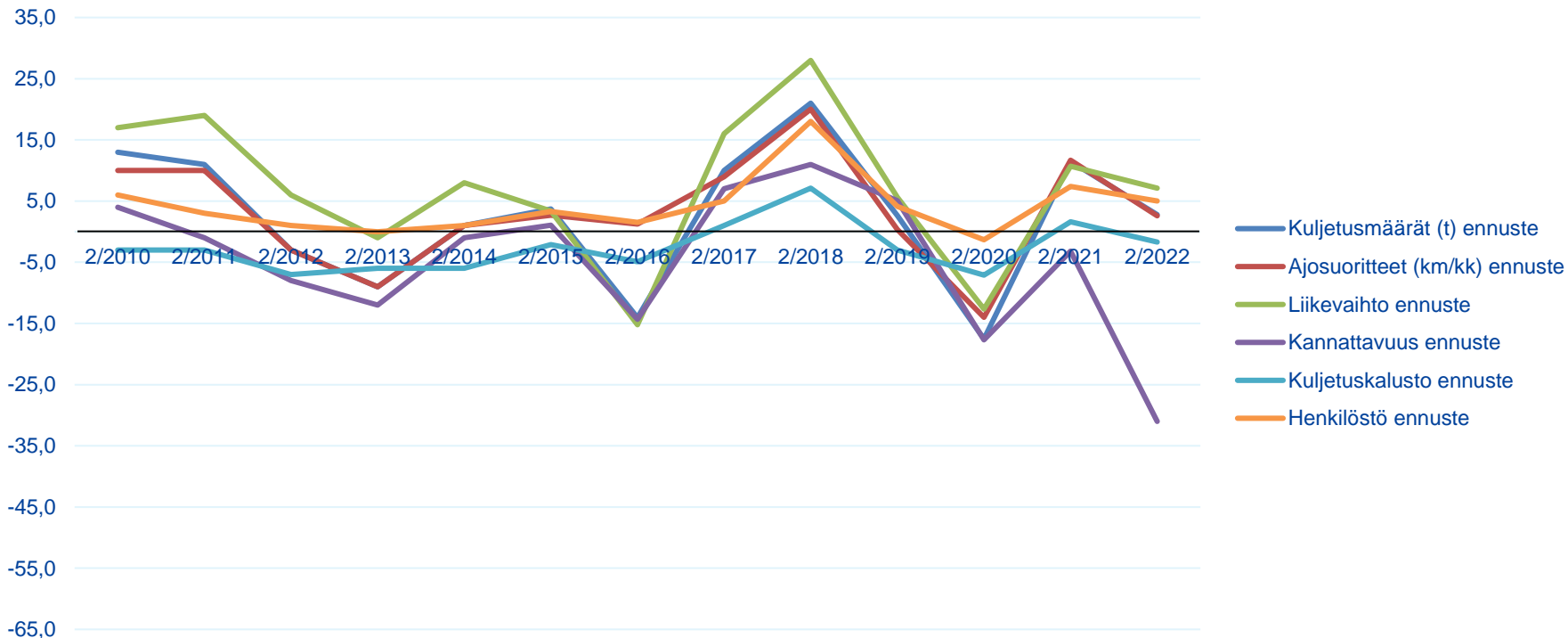
Koko logistiikkatoimiala murroksessa

- Globaalin ilmastohaasteen kanssa samaan aikaan uhkakuva energiakriisistä, vähintäänkin EU-tasolla
- Alalla joudutaan pohtimaan näiden osin eri suuntiinkin vetävien tekijöiden vaikutuksia
- Mikä on alan kulurakenne jatkossa, kyky investoida ja yleisemmin toimintamahdollisuudet
- Dieselin hinta räjähti keväällä käyden jopa 2,5 eurossa
- Samalla kuljetusalan kannattavuus ja investointikyky romahti



Dieselin hintakehitys 10 vuoden ajalta (06/2012 – 06/2022). Hinta nousi räjähdysmäisesti jopa 2,5 euron tasolle kesäkuussa 2022.

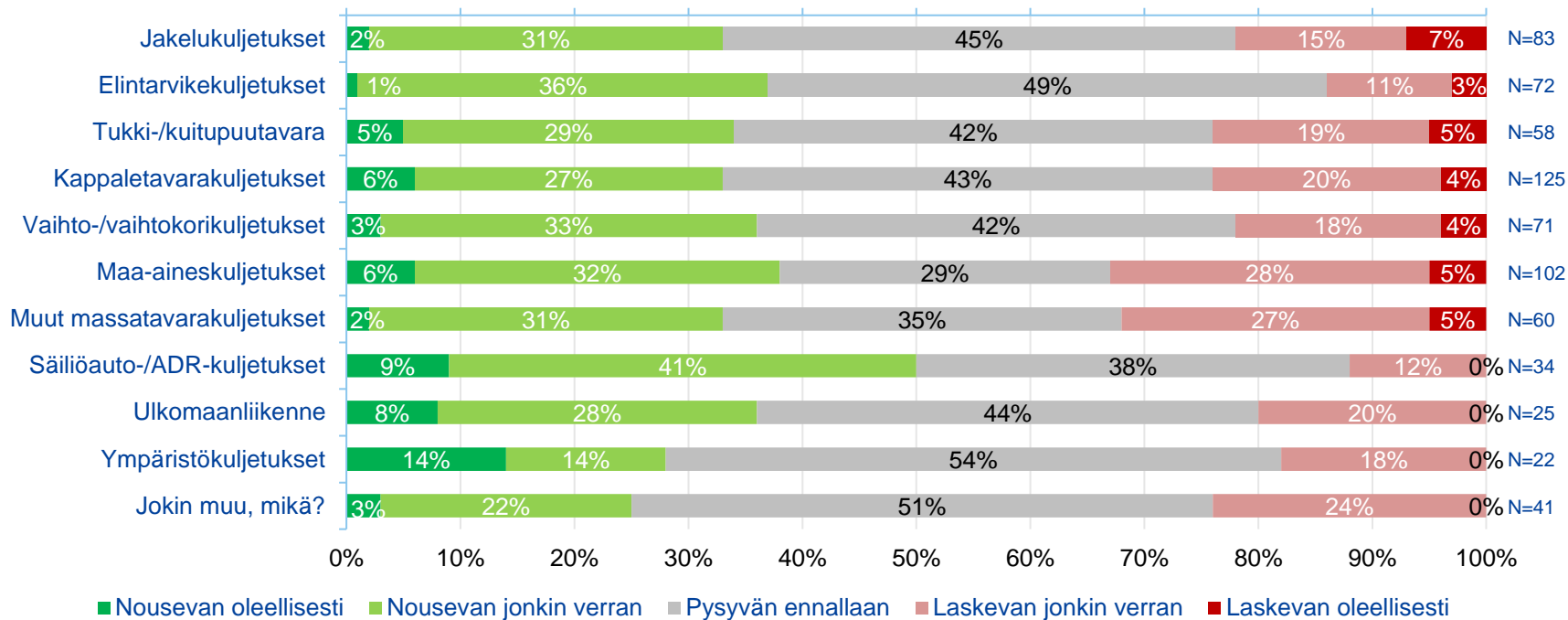
Kuljetusyrittäjien ennusteet tulevasta kesästä



Liikevaihdon ennuste kuljetuslajin mukaan

N=425

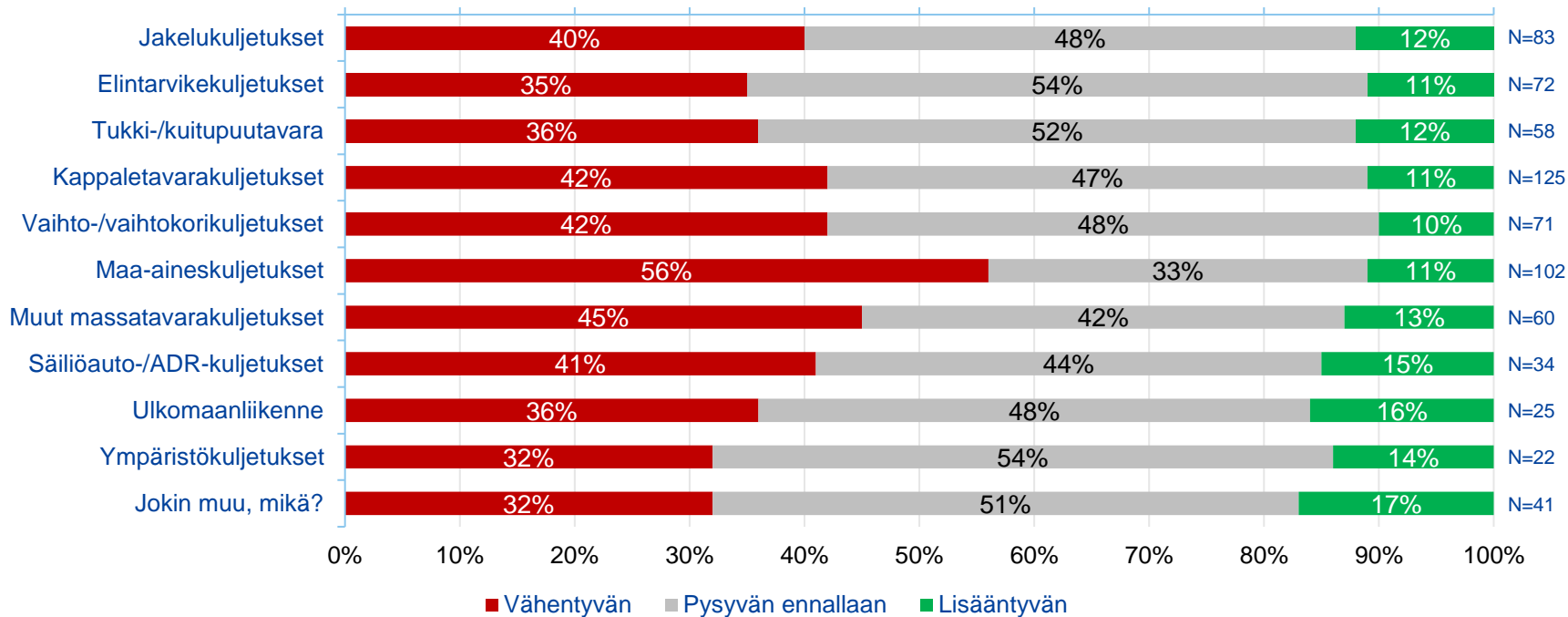
Arvioitko yrityksenne liikevaihdon seuraavan neljän kuukauden aikana (touko-elokuu 2022)



Kannattavuuden ennuste kuljetuslajin mukaan

Arvioitko yrityksenne kannattavuuden seuraavan neljän kuukauden aikana (touko-elokuu 2022)

N=425



Miten polttoaineen jyrkkä hinnan nousu viimeisten kahden viikon sisällä on vaikuttanut yrityksesi?

N=547

14.3.2022

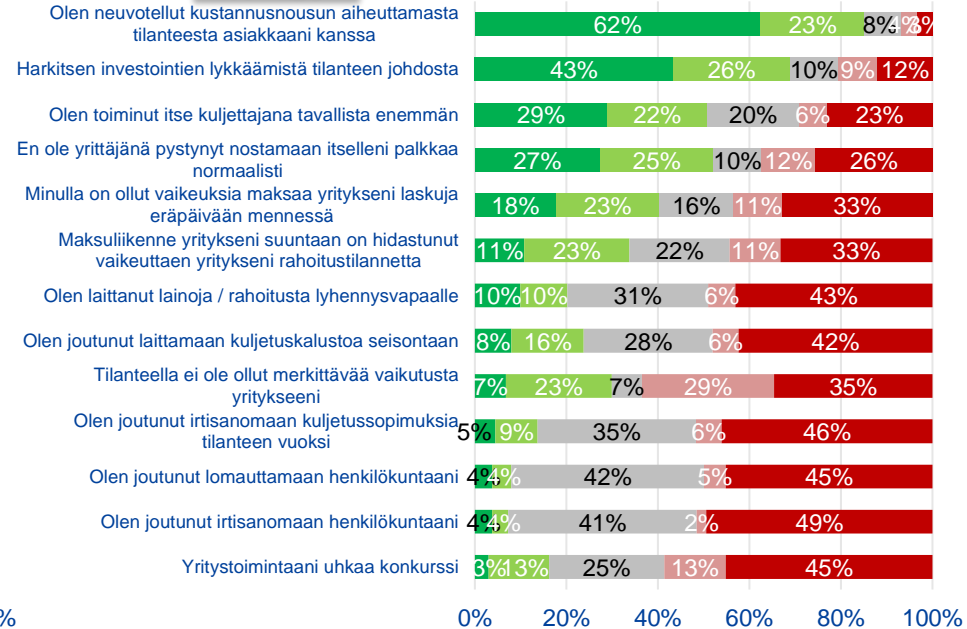


■ Täysin samaa mieltä ■ Osittain samaa mieltä ■ Ei koske yritystäni
 ■ Osittain eri mieltä ■ Täysin eri mieltä

Miten polttoaineen jyrkkä hinnan nousu helmikuun lopusta alkaen on vaikuttanut yrityksesi?

N=425

8.6.2022

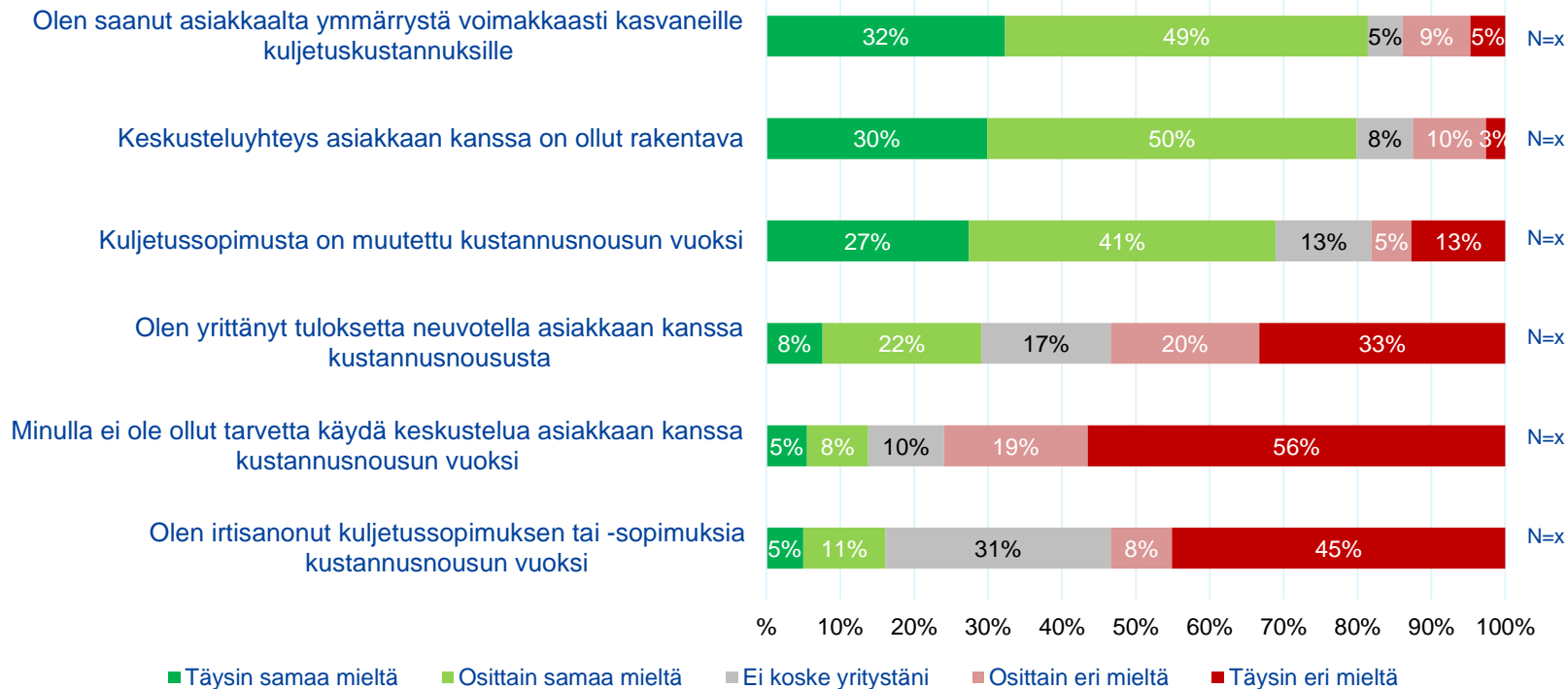


■ Täysin samaa mieltä ■ Osittain samaa mieltä ■ Ei koske yritystäni
 ■ Osittain eri mieltä ■ Täysin eri mieltä

Miten seuraavat väittämät vastaavat asiakassuhteitasi kevään kustannusnousun aikaan?

N=425

Monivalinta



Tuloksekasta työtä
kuljetusyrityksien puolelsta



SKALin edunvalvonta

Kärkiesimerkkejä SKALin vaikuttamisen tuloksista 2022

- Aloitteestamme ammattidieseljärjestelmä eteni valmisteluun
- Kuljetusalalle esittämämme kustannustuki otettiin hallituksen keinovalikoimaan
- Dieselpolttoaineen jakeluvuoroitusta alennetaan määräaikaikaisesti 2022-2023 esityksemme mukaisesti

Kärkiesimerkkejä SKALin vaikuttamisen tuloksista 2021

- Kabotaasiliikenteelle uusia rajoituksia
- Tilaajille lisää vastuuta ylikuormissa sekä ajo- ja lepoaikasäädöksissä
- Kuormanvarmistuksen siirtymäaika
- VAK-lain tietojen avaamisen estäminen
- Hankintatukea myös alle 16 tonnin kaasukuorma-autoille
- Torjuimme ff55-esityksen verotasojen harmonisoinnista



Realismia FF55-pakettiin

SKAL torjui dieselin 26 sentin veronkorotuksen

- Suomi otti kielteisen kannan EU:n energiaverodirektiivissä bensiinin ja dieselin verokantojen yhdistämiseen.
- Mikäli EU:n energiaverodirektiivi pakottaisi ehdotetulla tavalla yhdistämään dieselin ja bensiinin verotuksen, nostaisi muutos dieselin veroa ja sitä kautta hintaa 26 sentillä per litra.

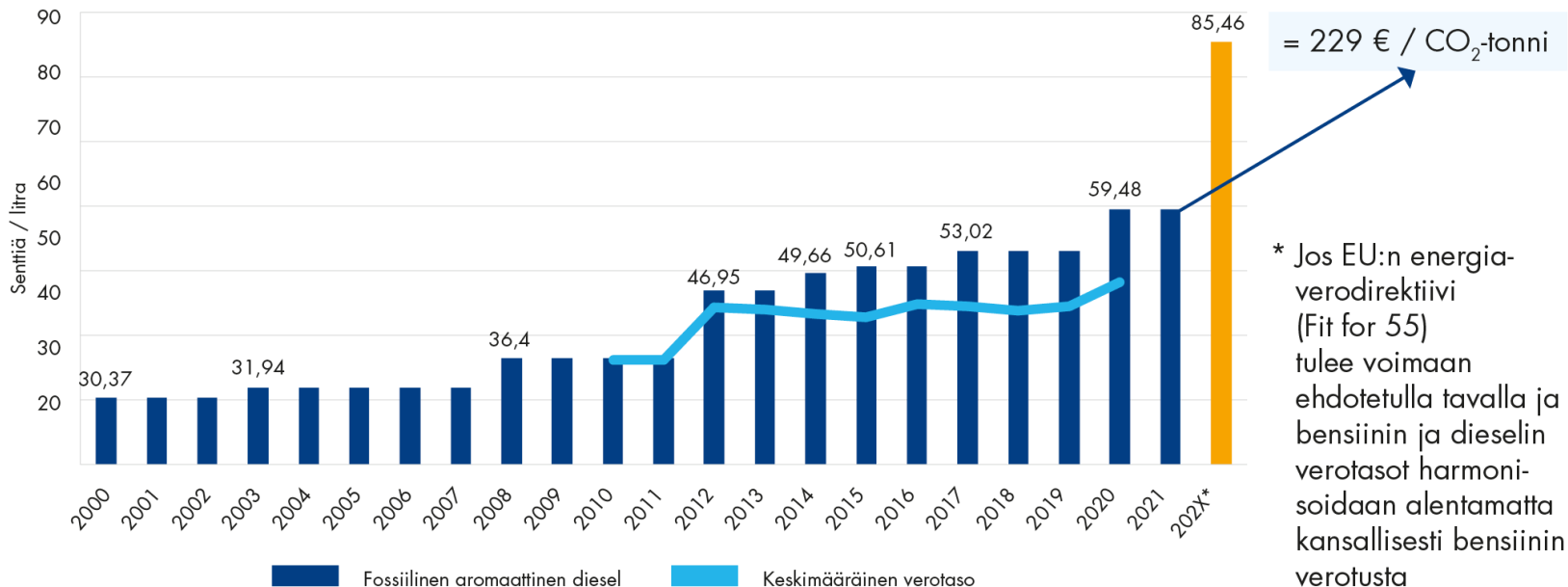
Näin vaikutimme: SKAL tunnisti em. ongelman ehdotetussa säädöksessä ja sai asian eduskuntakäsittelyssä Suomen virallisen kannan käännettyä vastustamaan tätä muutosta. Olimme ainoa toimija, joka nosti uhan esiin konkreettisella laskelmalla. Suomi pystyy kannallaan estämään EU:ssa ehdotetun muutoksen toteutumisen, joten vaikuttamistulos oli todella merkityksellinen. Pelissä oli satoja miljoonia euroja.

Hyödynsimme vaikuttamistyössä muun muassa kiiteltä ilmasto-ohjelmamme: www.skal.fi/ilmastopaketti



Dieselin verotus ja FitFor55

Dieselin polttoainevero Suomessa



Energiaverodirektiivi pakottaisi jäsenmaan verottamaan fossiilista dieseliä enemmän kuin fossiilista bensiiniä. Muutos nostaisi dieselpolttoaineen veroa Suomessa 26 sentillä per litra.

Ammattidiesel SKALin esityksestä valmisteluun

Ammattidiesel on käytössä seuraavissa EU-maissa (maaliskuu 2020)

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

Ammattidiesel - "Tarvittavia lainmuutoksia koskeva hallituksen esitys on tämän hetkisen arvion mukaan tarkoitus antaa eduskunnalle syksyllä 2022".

Jakeluvuorituksen alentaminen vaikutti kesällä hintoihin

- Eduskunta hyväksyi kesäkuussa SKALin ajaman jakeluvuorituksen alentamiseksi vuonna 2022 7,5 prosentilla.
- Muutos vaikutti polttonesteiden hintaan selkeästi (muitakin tekijöitä, öljyn hinta)
- Keskihinta SKALin hintaseurannan mukaan oli 22.6 **2,516** euroa per litra, 3.8 **2,065** 10.8 **1,962** euroa per litra.
- Polttoaine.netin hintaseurannan mukaan edeltävän päivän keskihinnat kehittyivät jakeluvuorituksen alentamisen myötä: 1.7 **2,545**, 2.7 2,421, 3.7 2,376 5.8 **2,154** ja 10.8 **2,092**
- Hinta on reilussa kuukaudessa laskenut näin ollen noin 50 senttiä per litra.

Muuta ajankohtaista polttoaineen hinnasta

- SKAL antoi 9.8 kattavan lausunnon lakiesitykseen, jossa käsitellään vuoden 2023 jakeluelvoitteen alentamista ja seuraavien vuosien jakeluelvoitteen korottamisesta.
- Julkistimme näkökulmamme tiedotteella, joka kytkettiin budjettiriiheen
- Lakiesityksessä esitetään jakeluelvoitteen nostamista vuonna 2024 peräti 28 prosenttiin.
- Tämä tarkoittaisi noin/vähintäänkin 20 sentin korotusta dieselin hintaan. Tämä esitys tulee torjua.

- Polttoaineveron alentaminen:

- Kantoa teemalle ei tunnu löytyvän

- Parafiinisen dieselin veronkorotus -23

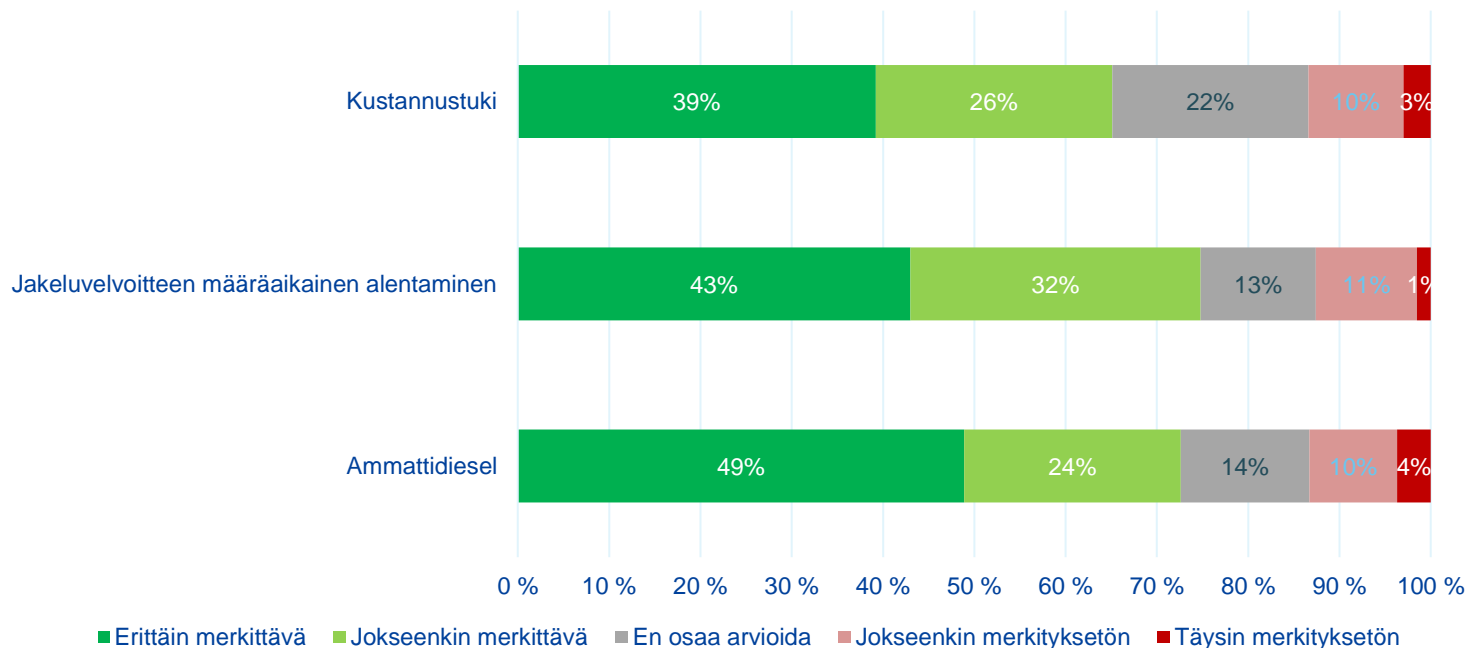
| Vuosi | Nykyinen jakeluelvoite | Uusi jakeluelvoite |
|-------|------------------------|--------------------|
| 2023 | 21,0 | 13,5 |
| 2024 | 22,5 | 28,0 |
| 2025 | 24,0 | 29,0 |
| 2026 | 25,5 | 29,0 |
| 2027 | 27,0 | 30,0 |
| 2028 | 28,5 | 31,0 |
| 2029 | 30,0 | 32,0 |
| 2030 | 30,0 | 34,0 |

- Polttoainetuki kuljetusyrityksille: koulutusta jäsenyrityksille

- Energiakriisi: **varautuminen talvikaudelle**

SKALin vaikuttamistyö keväällä 2022: miten jäsenyrittäjät arvioivat päätöksiä kuljetusalan tukemiseksi tuloksia yritystoimintasi kannalta?

N=134





Suomi liikenteessä – ja liikkeessä
tavoiteohjelmamme 2023-2027

Katse eteenpäin: SKAL Tavoiteohjelma hallituskaudelle 2023-2027

| | |
|---|----|
| Johdanto: Kuljetusmaailma on puolustettava | 4 |
| Tiivistelmä SKALin esityksistä | 6 |
| 1 Tehokkaasta logistiikasta Suomelle kilpailukykyä | 8 |
| 1.1 Kilpailukyyn mahdollistaa tehokas logistiikka | 8 |
| 1.2 Suomen logistinen kilpailukyky seuraavan hallituksen kärkiteemaksi | 9 |
| 1.3 Liikennedigitalisaatio strategioista kohti konkretiaa | 9 |
| 1.4 Liikenne ansaitsee puolustajansa – Suomi tarvitsee liikenne- ja logistiikkaministerin | 10 |
| 1.5 Suomella oltava EU-linjauksissa voimakas liikenteen tahtolinja | 10 |
| 2 Liikenneinfra kuntoon ja määrärahat oikealle tasolle | 11 |
| 2.1 Tiestön kuntoon panostettava | 11 |
| 2.2 Tiestön kehittäminen vaatii pitkäjänteisyyttä | 12 |
| 2.3 Tienpitoimet vaikuttavat päästövähennyksiin – kaikki voittavat | 16 |
| 3 Energian hinta ja verotus pidettävä kohtuullisena | 19 |
| 3.1 Energian hinta ja sen merkitys | 19 |
| 3.2 Ammattidieselin toteutuminen varmistettava | 21 |
| 3.3 Vinjettimaksu käyttöön myös Suomessa | 21 |
| 3.4 Liikenteen verotus pidettävä kohtuullisena | 23 |
| 3.5 Muu alaan liittyvä verotus | 23 |
| 3.6 Päästöjen vähentäminen ja liikenteen uudet käyttövoimat | 23 |
| 4 Säästömuutoksiin malltia ja laatua | 27 |
| 4.1 Ajoneuvosäädöksiin muutokset mallillisesti | 27 |
| 4.2 Kuljetusalalle lisäsääntelyä vain tarpeista | 27 |
| 5 Työvoiman saatavuus hurrattava | 28 |
| 5.1 Ammatillisten oppilaitosten kuljettajakoulutus, logistiikan perustutkinto | 28 |
| 5.2 Ammattipätevyyden koemalli aidosti käyttöön | 29 |
| 5.3 Puolustusvoimien kuljettajakoulutus kuljetusalalle tärkeä | 30 |
| 6 Taattava tasapuoliset ja toimivat markkinat | 31 |
| 6.1 Kaikki julkiset hankinnat pk-yritysten ulottuville | 31 |
| 6.2 Jätelakia uudistettava | 32 |
| 7 Keskeisiä käsitteitä | 33 |

SUOMI LIIKENTEESSÄ – JA LIIKKEESSÄ

KULJETUS- JA LOGISTIIKKA-ALAN TAVOITEOHJELMA 2023–2027



EU-vaikuttamisen ohjelmamme

- Fitfor55-ilmastopaketti
- Raskaiden hyötyajoneuvojen (kuorma- ja linja-autot) CO2 -standardien uudistaminen
- EU:n yhdenmukaistettu laskentamalli liikenteen, kuljetusten ja logistiikan päästöjen mittaamiselle
- Raskaiden ajoneuvojen mittoja ja massoja koskevan direktiivin uudistaminen
- Yhdistettyjen kuljetusten direktiivi
- Ajokorttidirektiivin uudistaminen
- Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan direktiivin uudistaminen
- Traktorit maanteiden tavaraliikenteessä – Suomen lainsäädännön ja EU-säädösten mahdolliset ristiriidat
- TEN-T -liikenneverkko
- Tiemaksujen uudistaminen

Jopa 80 % liikenteen lainsäädännöstä EU:sta





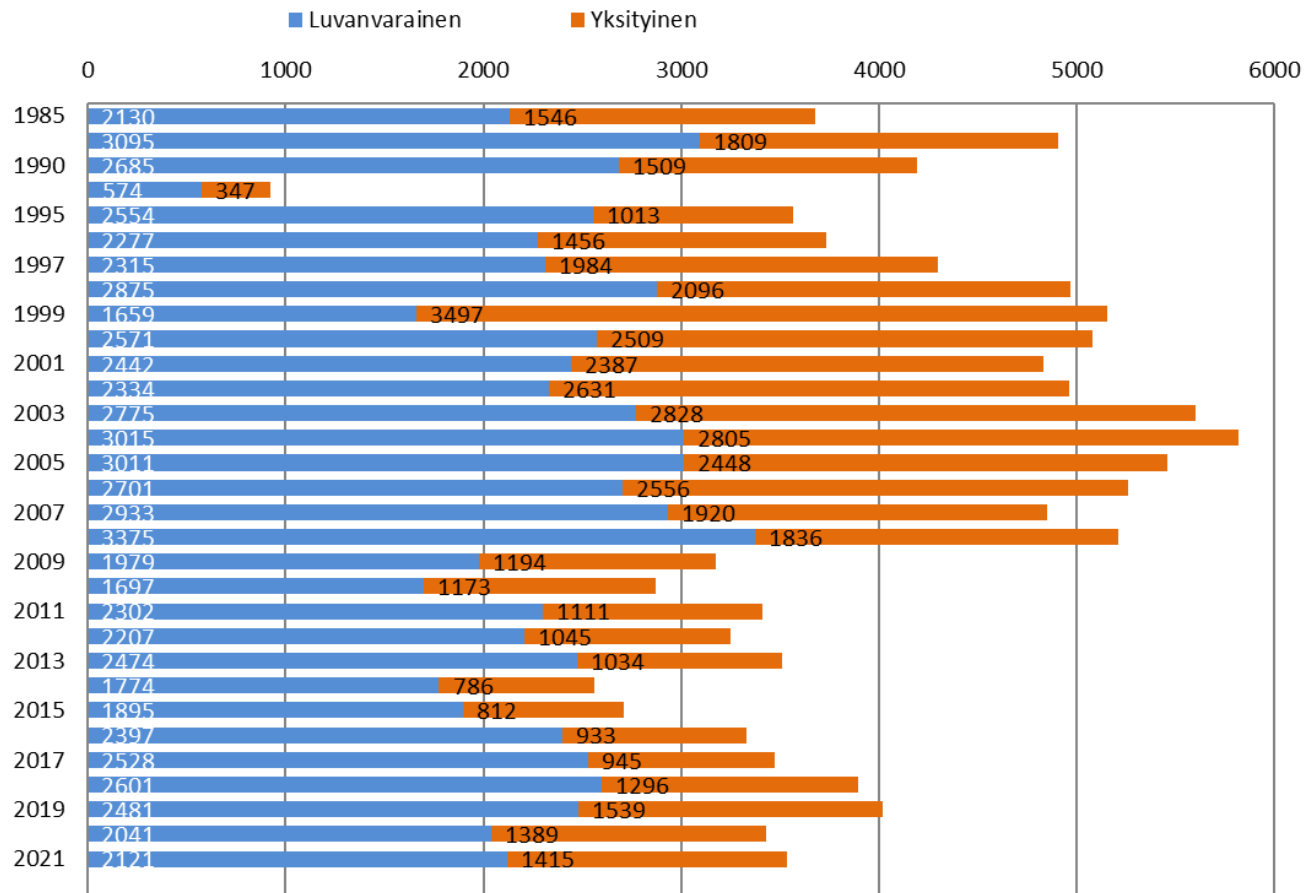
Näkökulmia raskaan
kaluston
käyttövoimasiirtymään

Ajoneuvojen lukumäärät ja ensirekisteröinnit

- 95 000 autoa liikenteessä
- Reilut 3 000 uutta autoa rekisteröidään vuosittain
- Vuonna 2021 rekisteröitiin 3536 kuorma-autoa
 - 3297 dieseliä
 - Kaasukäyttöisiä 96
 - Sähkökäyttöisiä 2
 - Bensiinikäyttöisiä 141 (”jenkkiavolavat”)
- Vuoden 2008 jälkeen investointitaso tipahti reilun 5000 tasolta eikä ole noussut.



Uusien kuorma-autojen rekisteröinnit (kpl) 1985 - 2021



Käyttövoimasiirtymän perusedellytykset

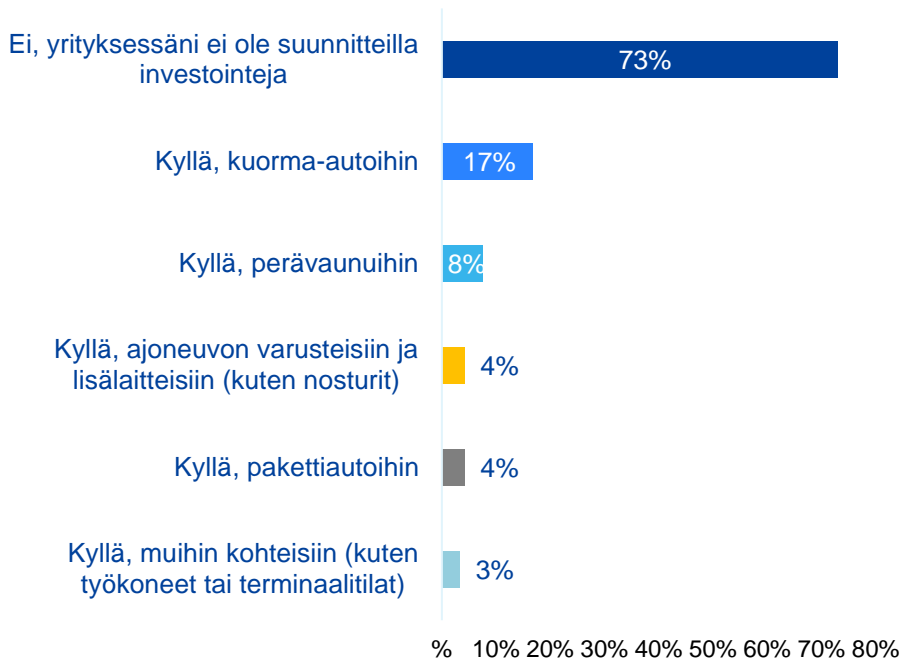
- Nykyisellä kiertonopeudella vaihtuu **35 000 autoa 10 vuoden aikana**
 - Näistä 34 000 ammattiliikenteessä
 - Investoinnit painottuvat ammattiliikenteeseen
 - Kuljetusbarometrin perusteella 95% dieselkäyttöisiin
- Luodaan toimintaympäristö, joka nostaa yritysten investointitason 5 000-7 000 autoon vuodessa.
 - Yhtä yksittäistä ratkaisua ei ole, alan kustannuskilpailukyvyn säilyttävä



Aikooko yrityksesi investoida touko-elokuun aikana?

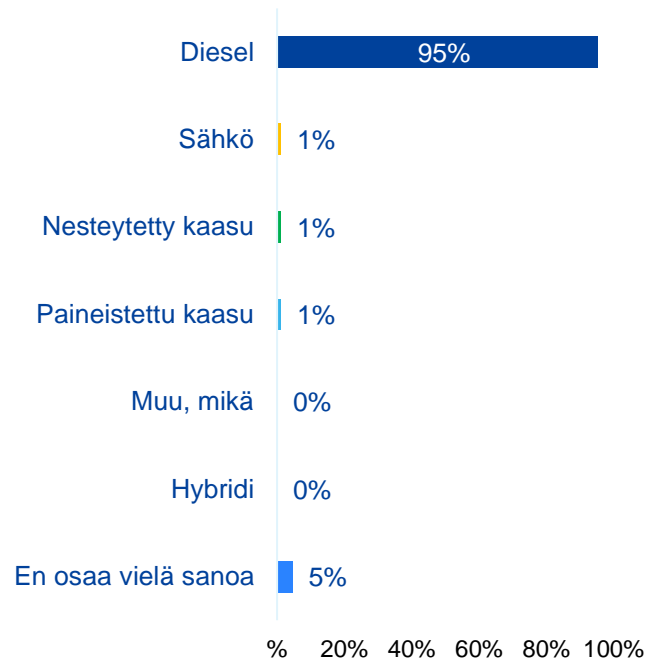
Monivalinta

N=425



Monivalinta

N=86



Vaihtoehtoja dieselille

- Dieselille on hyvin kattava olemassa oleva tankkausinfra, mutta jo lähtökohtaisesti sen hyötysuhde on monia kestäviä energiaratkaisuja huonompi.
 - Bensiinimoottorin hyötysuhde on vain 30 prosentin luokkaa, dieselmoottorinkin 45% luokkaa eli pääosa käytetystä fossiilisesta polttoaineesta kuluu muuhun kuin ajoneuvon liikuttamiseen.
 - 500 hv dieselmoottorista hyötykäyttöön saadaan noin 230 hv.
- Kaasu (metaani)
 - Maakaasu, fossiilinen polttoaine, vaikkakin CO₂-päästöt alhaisemmat kuin öljypohjaisten polttoaineiden
 - Biokaasu, riittävyys laajamittaisessa käytössä?
- Sähkö
 - Haasteita raskaassa tavaraliikenteessä: Akkujen koko sekä latauksen vaatima aika. Akku- sekä lataustehokkuus paranee kuitenkin koko ajan.
- Vety (polttokennoteknologia)
 - Suomessa ei vielä vedyn jakeluinfraa
 - 2020-luvun jälkipuoliskolla vetyä käyttävistä polttokennoteknologista voi tulla varteenotettava vaihtoehto raskaassa ja pitkämatkaisessa tavaraliikenteessä

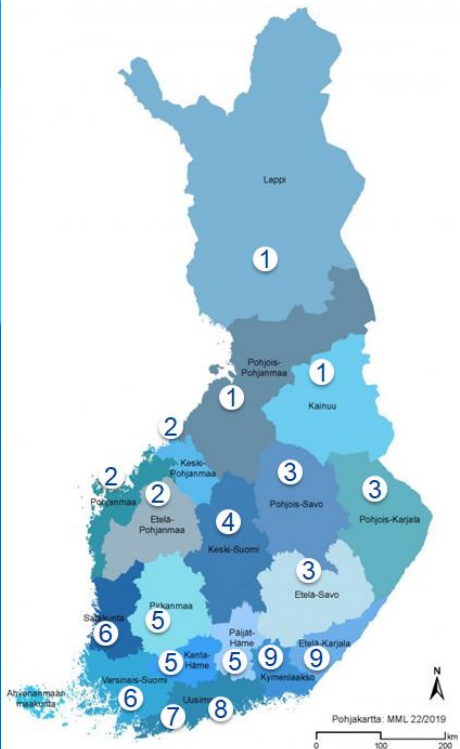
SKAL johtopäätökset

- Aikaa, aikaa, aikaa
- Jakeluvolvoite hyvä – mutta ei näillä hinnoilla. Uusiutuvan dieselin riittävyys globaalisti myös suuri haaste
- Ammattidiesel välttämätön sopeutumisvaiheeseen
- Käyttövoimasiiirtymässä oltava malttia ja realismia – puhutaan kymmenistä vuosista
- Suomen kilpailukyky huomioitava
- Jakeluinfra ensin kuntoon – yhteiskunnan investoitava
 - Löydettävä malli, jolla latausinfraa kehitetään ja toteutetaan tehokkaasti ja ripeällä aikataululla, mikäli sähköön siirtymistä halutaan vauhdittaa. Sama koskee vetyä tulevaisuudessa.
 - Tarvitaan julkisen ja yksityisen tahon tiivistä yhteistyötä
- Jotta sähköiseen kuljetuskalustoon alettaisiin uskaltaa investoida lähivuosina, tarvitaan kattava ja suuritehoinen latausinfra ja vähintäänkin luotettava näkymä sen toteutumisesta.
- Kuljetusalan toimintaedellytykset, kannattavuus ja investointikyky on turvattava myös siirtymäaikana.



Mitä SKAL on?

Vahva valtakunnallinen verkosto



4 erikoisjärjestöä

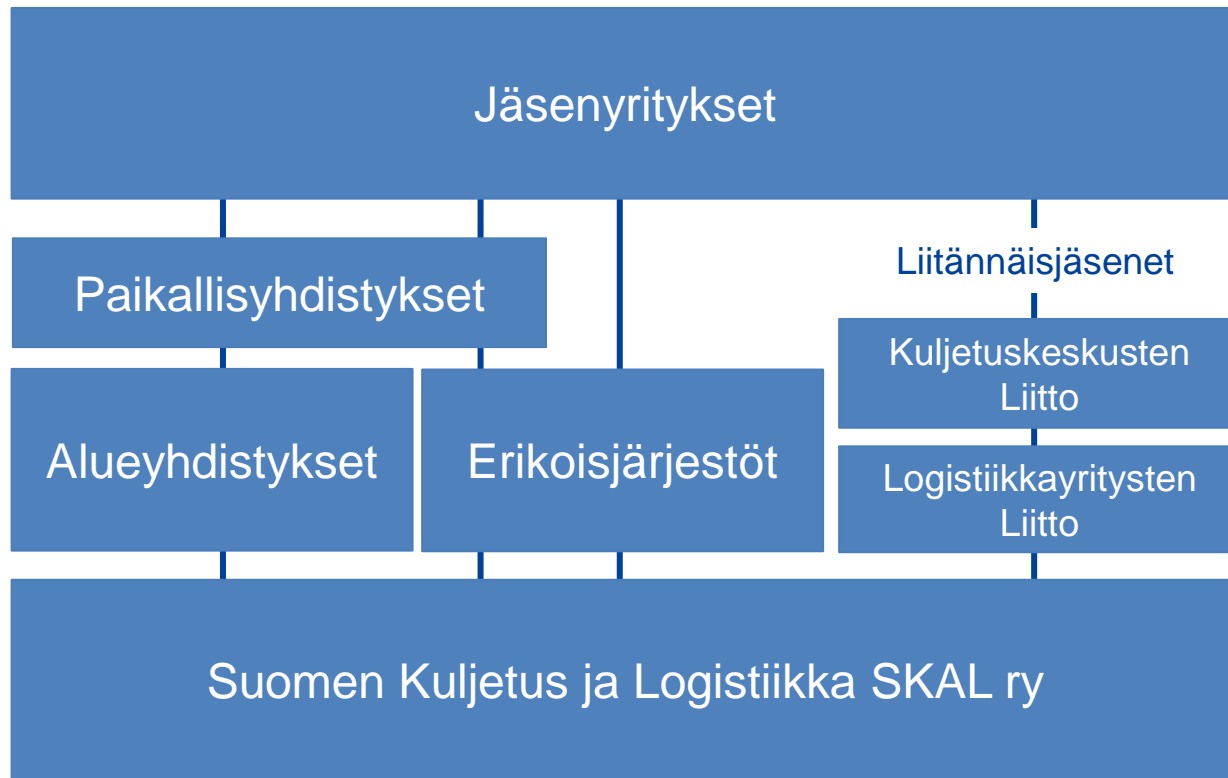
9 alueyhdistystä

35 asian-tuntijaa

160 paikallis-yhdistystä

Olemme lähellä sinua

SKALin organisaatio



Alueyhdistykset ja erikoisjärjestöt

Etelä-Suomen
Kuljetusyrittäjät ry

Mikko Voutilainen

Helsingin Seudun
Kuljetusyrittäjät ry

Mikko Voutilainen

Kaakkois-Suomen
Kuljetusyrittäjät ry

Eeva-Maija Koponen

Sisä-Suomen
Kuljetusyrittäjät ry

Pia Vuori

SKAL Pohjanmaa -
Österbotten ry

Riikka Kauppinen

Länsi-Suomen
Kuljetusyrittäjät ry

Tero Siitonen
Mirjami Tervonen

SKAL Pohjois-Suomi ry

Taavi Heikkinen
Mervi Saukkoriipi*

SKAL Keski-Suomi
ry

Heikki Lappalainen

SKAL Itä-Suomi ry
Heikki Lappalainen

Metsäalan
Kuljetusyrittäjät ry

Kari Palojarvi
Salla Laurin*
Mervi Saukkoriipi*

Elintarvikealan
Kuljetusyrittäjät ry

Seppo Tolonen

SKAL suoritealat ry

Jari Harju
Hanni Tuomaala
Mervi Saukkoriipi*

SKAL Ympäristöyritykset
ry

Tarja Anttonen

Alueyhdistys

Erikoisjärjestö

Toimitusjohtaja
Anssi Kujala

| | | | | |
|--|---|---|---|---|
| Leila Pänkäläinen Sanna Vakkuri | Edunvalvonta Ari Herrala | Järjestötoiminta ja palvelut Anne Valtonen | Asiantuntijapalvelut ja SKAL Kustannus Petri Murto | Viestintä ja Kuljetus-yrittäjä-lehti Heini Polamo |
| | Janne Kojo | Nina Anttila Sanna Hämäläinen Salla Laurin* Mervi Saukkoriipi* | Mika Anttila Matti Grönfors Hanna-Liisa Hammarén Tiina Lehtinen Sami Svinhufvud Alexander Tashtanbekov | Ulla Eskelinen Kirsi-Mari Peltopakka Antti Pulkkinen Meri Kullas |

* jaettu resurssi

EU-edunvalvonta / FinMobility ry
Pasi Moisio, Mira-Mari Kontkanen, Siiri Valkama



Kiitos

