

SUOMI LIIKENTEESSÄ – JA LIIKKEESSÄ

KULJETUS- JA LOGISTIIKKA-ALAN
TAVOITEOHJELMA 2023–2027



SKAL

Sisällys

Johdanto: Kuljetustoimialaa on puolustettava	4
Tiivistelmä SKALin esityksistä	6
1 Tehokkaasta logistiikasta Suomelle kilpailukykyä	8
1.1 Kilpailukyvyn 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 Tienpitotoimet 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 Säädosmuutoksiin malttia ja laatua	27
4.1 Ajoneuvosäädöksiä muutokset maltillisesti	27
4.2 Kuljetusalalle lisäsäätelyä vain tarpeesta	27

5	Työvoiman saatavuus turvattava	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

**Julkaisija**

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Päivämäärä

Julkaisu 10.6.2022.

Työryhmä

Anssi Kujala, Ari Herrala, Petri Murto, Janne Kojo, Heini Polamo ja Ulla Eskelinen

Taitto Jenga Markkinointiviestintä

Kannen kuva Shutterstock

Muut valokuvat SKAL, Shutterstock

ISBN 978-952-7246-28-3

Johdanto: Kuljetustoimialaa on puolustettava

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry edustaa suomalaisia alan yrityksiä ja sen tehtävänä on vaikuttaa alan toimintaedellytyksiin ja puolustaa kotimaista kuljetus- ja logistiikka-alaa sekä Suomessa, EU-tasolla, alueellisesti että paikallisesti.

Tässä asiakirjassa on järjestön näkemys siitä, mitä hallituskaudella 2023–2027 on huomioitava, jotta Suomi pidetään liikkeessä ja liikenteessä. Esitykset on tarkoitettu virikkeeksi eduskuntavaalikeskusteluun ja sittemmin hallituskaudella huomioitavaksi.

Kuljetus- ja logistiikka-alasta huolehtimalla on Suomi pidettävä kilpailukykyisenä.

Alalle kohdistuu suuria haasteita. Hyvän tiestön ja riittävien panostusten liikenneinfraan täytyy olla seuraavan hallituskauden painopistealueita. Koko Euroopassa kipuillaan lähi- ja kaukaenergian hinnasta. Sähkö, kaasu ja öljy ovat kallistuneet tavalla, joka haittaa kaikkia toimialoja.

Kuljetusala on runsaasti säädelty. Kaikessa sääntelyssä täytyy pitää mukana terve järki, ettemme hinnoitele tuotteitamme ulos markkinoilta. Digitalisaatio tuo mahdollisuuksia niin kuljetusten tehokkuuteen kuin liikenneturvallisuuteenkin.

Ilmastonmuutos koskettaa meitä kaikkia. Päästövähennyksiä on tehtävä, ja otamme asian alalla tosissamme. Näköpiirissä olevat päästövähennyskeinot kasvattavat kuljetuskustannuksia pitkällä aikavälillä. Nämä toimet haastavat koko logistiikkatoimialaa, mutta myös kansainvälistä kilpailukykyämme.

Kaikkien suomalaisten tahojen pitäisi olla nyt erityisen tarkkana, sillä kilpailukykyämme syrjäisenä maana suhteessa päämarkkinoihin perustuu kuljetusten ja logistiikan toimivuuteen. Ala ei voi investoida vähäpäästöisempään kuljetuskalustoon tai käyttää kalliimpaa uusiutuvaa dieseliä, jos yritystoiminta ei ole kannattavaa.

Kuljetusala ei kuitenkaan puolusta vain yhtä toimialaa. Liikenteen kustannukset, erityisesti päästövähennystoimien piteet ja niistä aiheutuvat korkeat kustannukset vaikuttavat kaikkiin yrityksiimme, työllisyyteemme, ulkomaankauppaamme ja koko yhteiskuntaamme muuta Eurooppaa enemmän.

Kysymys on myös Suomen houkuttelevuudesta investointiympäristönä. Liian usein yritykset sijoittavat ja sijoittavat

muihin maihin. Usein kuulemme, että perusteena näissä päätöksissä on ”painanut etenkin kuljetuskustannusten ero”, ”Suomi lähtee tässäkin kuuluisalta 1 500 kilometrin takamatkalta” ja vaikkapa ”esimerkiksi päästökaupan ulottaminen merenkulkuun kuitenkin kasvattaa kuljetusten kustannuksia”. Näin ei voi olla. Suomeen tehtävissä investoinneissa kuljetus- ja logistiikkakustannuksilla on iso merkitys. Tämä pitää nyt laajasti ymmärtää.

Kuljetuksien ja logistiikan kustannukset ovat Suomen kilpailukyvyyn kohtalonkysymyksiä. Suomalaisella liikenteellä ja logistiikalla pitää olla puolustajansa. Sen pitää näkyä vuonna 2023 alkavalla vaalikaudella.

SKAL tarjoaa tällä ohjelmalla keinoja, miten Suomi pidetään liikkeessä. Kuljetus- ja logistiikka-alasta huolehtimalla on Suomi pidettävä kilpailukykyisenä.

Kesäkuussa 2022,

Jani Ylälehto
puheenjohtaja

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry



SKALin toimitusjohtaja Anssi Kujala ja puheenjohtaja Jani Ylälehto. Kuva: Kimmo Brandt.



Tiivistelmä SKALin esityksistä

SKAL Tavoitteet kaudelle 2023–2027 tiivistettynä

Tähän on tiivistetty keskeiset Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n näkemykset ja esitykset. Esitykset käsitellään tarkemmin ohjelmassa.

Tehokkaasta logistiikasta Suomelle kilpailukykyä

- Koko Suomen kilpailukykyyn ja elinvoiman säilyttämiseksi on kaikessa päätöksenteossa tarkasteltava ja otettava huomioon yritysvaikutukset kuljetus- ja logistiikkatoimialalle aiempaa vahvemmin, koska kustannusvaikutukset kuljetusalalle kertautuvat moninkertaisina monelle muulle alalle.
- Lainsäädännön arviointineuvosto ottaa keskeiset alaan liittyvät lainsäädäntökokonaisuudet käsittelyyn.
- On laadittava laaja hallituksen ja elinkeinoelämän yhteinen näkemys ja toimenpideohjelma, jossa arvioidaan Suomen kansainvälistä logistista kilpailukykyä, kuljetuskustannusten kehittymistä muun muassa päästövähennystoimien myötä sekä niiden vaikutusta Suomessa tehtäviin investointeihin, työpaikkoihin ja suoraan kuljetusalan yritysten toimintaan.
- Valtiovarainministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö sekä työ- ja elinkeinoministeriö yhdessä tuottavat kattavan arvion liikenteen merkityksestä suomalaiselle yritystoiminnalle.
- Suomi tarvitsee erillisen liikenne- ja logistiikkaministerin, joka puolustaa liikenteen ja logistiikan toimivuutta.
- Seuraavissa hallitusohjelmaneuvotteluissa on sovittava erillisestä liikenne- ja logistiikkaministeristä.
- On muodostettava selkeä tilannekuva logistiikan digitalisaatiosta, mahdollisuuksista ja potentiaalisista hyödyistä.
- On tunnistettava nykytilanne – mitkä tahot ja toimijat ovat keskeisimpiä muutoksessa ja kenellä on merkittävimmät vaikutusmahdollisuudet.
- Avoimen datan kautta saatavan, muun muassa väyläverkkoa koskevan, datan laatua on parannettava nykyisestä.
- Kaikessa EU-tasoisessa liikennettä koskevassa päätöksenteossa on huolehdittava riittävästä vaikutustenarvioinnista Suomen näkökulmasta.
- Kattavammat tavoitteet EU-tasoiseen päätöksentekoon on listattu SKALin ja FinMobilityn yhteisessä ”EU-vaikutamisen painopisteet 2022” -ohjelmassa.

Liikenneinfra laitettava kuntoon ja määrärahat oikealle tasolle

- Liikenne 12 -suunnitelmaa on päivitettävä siten, että tiestömme ei enempää rapistuisi.
- Tiestön ylläpitorahoitus on saatettava kestäväille tasolle, jolla pystytään päällystämään vähintään kor-

jausvelan edellyttämä 4 000 km pysyvästi vuosittain sekä pysäyttämään korjausvelan kasvu muiltakin osin ja myös kääntämään se laskuun. Korjausvelan hoitaminen on investointi tulevaisuuteen, ei vain kuluerä. Se on myös päästövähennyskeino.

- Tiestön miljardin euron tasokorotus tehdään seuraavasti: 300 miljoonan euron tasokorotus perustienpidon rahoitustasoon siten, että asfaltointimäärät nostetaan pysyvästi 4 000 kilometrin tasolle. Lisäksi 300 miljoonaa euroa vuosittain tiestön korjausvelan poistamiseen ja suurin erä, 400 miljoonaa euroa, tasokorotukseksi tiestön kehittämisinvestointeihin.
- Tiestön kehittämiseen on osoitettava riittävä rahoitus, sillä myös digitalisaatio, kehitys kohti autonomisempaa ajamista, erilaiset ajonavustinjärjestelmät sekä uudet liikenteen energiamuodot edellyttävät merkittäviä panostuksia myös infraan.
- Liikenne 12 -suunnitelman toteuttamisen edellyttämä rahoitus on turvattava, jotta tavoiteltu pitkäjänteisyys liikenteen kehittämisessä saavutetaan. Tämä tarkoittaa Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyihin toimiin nähden alimitoitettujen rahoituksen nostamista esitettyjen toimenpiteiden vaatimalle tasolle – perustienpidon osalta 300 miljoonaa euroa vuodessa ja korjausvelan vähentämiseen erillinen 300 miljoonan euron vuotuinen ohjelma.
- Tieverkon kehittämisessä tulee huomioida erityisesti digitalisaation, päästöjen vähentämisen ja uusien käyttövoimien tarpeet sekä Liikenne 12 -suunnitelman mukaiset investoinnit (on turvattava konkreettisempien investointiohjelman ja perusväylänpitoa ohjaavan perussuunnitelman toteutus).
- Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa tulee tehdä aidossa ja vaikuttavassa vuorovaikutuksessa toimijoiden, erityisesti elinkeinoelämän kanssa.
- Liikennejärjestelmäsuunnittelussa on huomioitava vahvemmin myös tavaraliikenne ja tulevat muutokset, joiden johdosta tieliikenteen kehittämisessä tulisi yhä selvemmin painottaa tavaraliikenteen tarpeita, sillä tavaraliikenteen osalta tieliikenteelle ei juuri ole korvaavia kulkumuotoja henkilöliikenteen tavoin.
- Tiestön talvihoidon tulee kehittää ennakoivampaan suuntaan ja talvihoidon tasoa tulee korottaa.
- Hyvään tienhoitoon liittyy myös tienhoitourakoiden koon pienentäminen hankintalain 2 §:n mukaisesti.
- Teiden hoitourakoiden sisällön ja laajuuden on oltava riittävällä tasolla ja talvihoidon on vastattava paremmin yhä suurempien ja raskaampien tavaraliikenteen ajoneuvoyhdistelmien liikennöinnin tarpeeseen.
- Erilaisten tieverkon suunnitteluratkaisujen vaikutukset päästöihin on arvioitava kattavammin ja yhtenä aiempaa selvempänä kriteerinä on pidettävä sitä, kuinka toimenpide vaikuttaa tavaraliikenteen matkapuuden vaihteluihin.

Taukopaikkoja kehitettävä osana liikenneinfraa

- Erityyppiset taukopaikat osana tavarankuljetusten infraa on huomioitava aiempaa vahvemmin liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelussa yleistasoisesta kaavoituksesta alkaen.
- Myös pienempien taukopaikkojen tai levähdysalueiden sekä perävaunun jättöpaikkojen tarve tulee arvioida kattavasti muiden liikenteen kehittämishankkeiden yhteydessä jo suunnitteluvaiheessa. Erityisesti kasvavilla kaupunkiseuduilla on perävaunun tilapäisiin pysäköintipaikkoihin panostettava liikenneturvallisuuden ja ympäristöpäästöjen nimissä.
- Taukopaikka-asia on otettava vahvasti esille kaupunkiseutujen MAL-sopimuksissa. Koska kyse on seudullisesti haasteesta, on sitouduttava ja osoitettava rahoitusta sen ratkaisemiseen seudullisissa MAL-sopimuksissa. MAL-sopimukseen on kirjattava konkreettiset toimenpiteet ja lukumääräiset tavoitteet esimerkiksi uuden pysäköintikapasiteetin toteuttamiseksi aiemmin laadittuihin tarveselvityksiin pohjautuen.
- Uusien raskaan liikenteen taukopaikkojen ja nykyisten palvelualueiden laajentamiseen on kohdistettava rahoitusta.

Liikenteen vero- ja energiaratkaisujen on oltava kestäviä ja kannattavia

- Polttoaineverojen korotuksia ei tule tehdä alkavalla hallituskaudella.
- Kansallisin päätöksin ei tule korottaa ammattiliikenteen käyttämien käyttövoimien (diesel mukaan lukien) hintaa suhteessa kilpailijamaihin. Kuljetusalan investointikyvystä on huolehdittava niin, että puhtaampien käyttövoimien teknisten ratkaisujen kehittyessä riittävän pitkälle yrityksillä säilyy edellytykset investoida näihin.
- Jakeluelvoitteen tasoa on tarkasteltava yhtenäisesti Euroopassa. Suomen tulee pitää jakeluelvoite maltillisena.
- On varmistettava, että Suomessa otetaan monen muun EU-maan tavoin käyttöön ammattidieseljärjestelmä vuoden 2023 aikana.
- Suomessa tulee monen muun EU-maan tavoin ottaa käyttöön raskaan liikenteen aikaperusteinen tiemaksu.
- Kansallisilla veropäätöksillä ei saa lisätä kuljetuskustannuksia koskien myös dieselpolttoaineen verotusta.
- Kotitalousvähennys tulee ulottaa koskemaan muuttokuljetuksia.
- Tuloverolain 72 a §:ssä on säädettävä oikeus maksaa työntekijälle matkakustannusten korvauksia, kuten päivärahoja, kilometrikorvauksia ja majoituskorvauksia neljän vuoden ajalta (nykyään kolme vuotta).
- Siirtymäaika kohti yhä vähähiilisempää liikennettä tulee edistää, mutta sitä ei tule tehdä tavaraliikenteen dieselkaluston kustannuksia nostamalla, sillä raskaimmassa tavaraliikenteessä ei dieselille ole toistaiseksi toimivia käyttövoimavaihtoehtoja, jolloin tämänkaltaiset toimet syövät vain alan kannattavuuden ja investointikyvyn tulevaisuudenkin ratkaisuilta.
- Tulee etsiä keinoja, jotta jakeluelvoitteen toteuttaminen onnistuisi kustannustehokkaasti Suomessa tuotetulla uusiutuvalla polttoaineella.

Sääntelyn oltava laadukasta ja maltillista

- Kuorma-autojen ja ajoneuvoyhdistelmien mitta- ja massasäädökset on pidettävä ennallaan.
- Viranomaisten ohjeistuksia säädösten soveltamisesta tulee lisätä yhteistyössä alan toimijoiden kanssa.
- Kaikessa lainsäädäntötyössä on huomioitava pitkäjänteisyys ja ennakoitavuus sekä kustannusvaikutukset kuljetus- ja logistiikka-alalle.
- Sääntelyn laadukkuuteen kiinnitetään huomiota. Sääntely itsessään ei ole ongelma, kun se on laadukasta ja sillä luodaan tasapuolista toimintaympäristöä.

Työvoiman saatavuus turvattava

- Kuljettajakoulutukseen on varattava riittävä rahoitus, jotta koulutuksen laatu, määrä ja tehokkuus voidaan säilyttää.
- Ammattipätevyyden suorittamista koemallilla koskevia säädöksiä pitää keventää, jotta koemalli saadaan nopeasti hyödynnettäväksi myös käytännön tasolla.
- Kuorma-auton ajokorttikoulutus on uudistettava.
- Puolustusvoimissa on otettava käyttöön koemalli kuljettajien ammattipätevyyden suorittamisessa.

Taattava tasapuoliset ja toimivat markkinat

- Teidenhoitourakoissa tulee pyrkiä siihen, että hankinnat toteutetaan tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina ja siten, että pienet ja keskiuuret yritykset pääsevät tasapuolisesti muiden tarjoajien kanssa osallistumaan tarjouskilpailuihin.
- Teidenhoitourakat tulee pilkkoa pienemmiksi kokonaisuuksiksi.
- Julkisten toimijoiden tulee luopua liiketoiminnostaan, joissa on tai joihin olisi syntymässä kilpailua ja yritysten tarjontaa.
- Sidosyksikköjen myyntiä tulee rajoittaa siten, että ne voivat myydä tavaroitaan ja palvelujen muille kuin omistajilleen vain silloin, kun markkinapuute on aito.
- Jätteenkuljetusjärjestelmän muutos lisää tehostumutta kuljetuksiin ja on siksi omiaan heikentämään usiokäyttöä ja hyödynnettävissä olevien jätejakeiden saantoa, kun pakkaus- ja biojätteiden keräystoiminta siirtyy kunnallisten jätehuoltoyritysten hoidettavaksi.
- Siirtymäaikoja tulisi pidentää jo eduskuntakaudella 2019–2023.
- Direktiivissä sako- ja umpikaivoliete on selväsanaisesti poistettu yhdyskuntajätteen määritelmästä, joten se tulee poistaa myös Suomen jätelainsäädännöstä.
- Pakkausjätteille (lasi-, metalli-, kartonki ja muovi) on säädettävä paperinkeräyksen tapainen sataprosenttinen tuottajavastuu.

1 Tehokkaasta logistiikasta Suomelle kilpailukykyä

Suomen liikennejärjestelmässä tieliikenne on avainasemassa. Tonneissa mitaten noin 90 prosenttia (2020) kaikista tavarankuljetuksista tapahtuu tieliikenteessä ja kuljetussuoritteella (tonnikilometreillä) mitaten kolme neljäsosaa tavarankuljetuksista on tieliikenteen kuljetuksia. Vastaavat osuudet rautateiden osalta ovat tonneissa mitaten 8 prosenttia ja kuljetussuoritteena 18 prosenttia. Laajassa mittakaavassa tieliikenteelle ei olekaan vaihtoehtoisia kuljetusmuotoja suurimmassa osassa Suomen kuljetustarpeita, ja tieliikenteen rooli kuljetusmuotojen välisessä työnjaossa on vain kasvanut viime vuosina.

Suomen logistinen kilpailukyky rakentuu paljolti siihen, millainen kustannusrakenne ja kuinka paljon kustannuksia kasataan kuljetus- ja logistiikka-alan yrityksille. Suomella on joka tapauksessa merkittävä logistinen takamatka taklatavana useimpiin kilpailijamaihin verrattuna. Siksi tehokas ja toimiva logistiikka- ja kuljetusjärjestelmä on koko Suomen etu ja vaikutuksiin Suomen kuljetusalalle on kiinnitettävä huomiota kaikessa päätöksenteossa.

1.1 Kilpailukykyyn mahdollistaa tehokas logistiikka

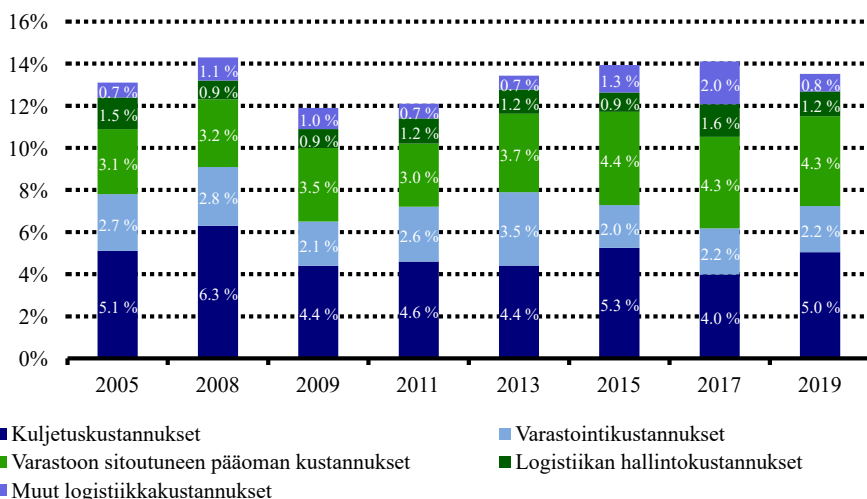
Suomi on keväällä 2023 valittavan eduskunnan aloittaessa erittäin haastavassa tilanteessa. Koronapandemian ja Venäjän käynnistämän sodan seurauksena on Suomen talous pahasti alijäämäinen. Jo koronapandemia sotki kansainväliset logistiikkaketjut perusteellisesti ja synnytti merkittäviä häiriöitä toimitusketjuihin sekä sai aikaan globaalin konttikriisin.

Korona-aika sekä sota Euroopassa toivat myös esille, kuinka laajasti yhteiskunta ja elinkeinoelämä ovat riippuvaisia toimivista kuljetuksista ja logistiikasta. Haasteet tai kustannusnousut logistiikassa heijastuvat hyvin nopeasti ja laajalti muuhun yritystoimintaan ja koko yhteiskuntaan. Suomen huoltovarmuuden kannalta kotimainen kuljetus- ja liikennesektori onkin yksi kriittisistä toiminnoista.

Suomen viennin kilpailukykyyn ratkaisee pitkälti tehokas logistiikka. Eurooppalaisessa mittakaavassa tarkasteltuna Suomessa on varsin ohuet liikenne- ja kuljetusvirrat sekä pitkät etäisyydet keskeisille Euroopan markkina-alueille. Pitkälti juuri sijaintimme johdosta suomalaisten yritysten logistiikkakustannukset ovat suuremmat kuin monissa kilpailijamaissa, ja siksi logistiikka- ja kuljetusalan tehokkuudella on hyvin suuri merkitys koko Suomen elinvoimalle ja kilpailukyvyllä. Pitkät etäisyydet sekä kotimaassa että vienninmarkkinoille muodostavat kilpailuhaitan, joka on kyettävä taklaamaan tehokkuudella. Myös Suomen huoltovarmuuden kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että maassa toimii elinvoimainen kuljetusala kotimaisessa omistuksessa.

Logistiikkaselvityksen 2020 mukaan kuljetussektorin arvonlisäytilastojen perusteella liikenteen markkinat Suomessa olivat noin 9,8 miljardia euroa vuonna 2019. Lukuun sisältyy myös henkilöliikenteen palvelutuotanto. Pelkästään tavaraliikenne, lastinkäsittely sekä muut logistiikkapalvelut ovat tästä arviolta noin 7,5 miljardia euroa.

Teollisuuden ja kaupan logistiikkakustannukset % liikevaihdosta yritysten ja toimialojen liikevaihdolla painotettuna 2005–2019.



Lähde: Logistiikkaselvitys 2020. Logistiikkakustannukset ovat suomalaisyritysten liikevaihdosta noin 13 prosentin luokkaa. Kuljetuskustannusten osuus koko logistiikkakustannuksista on viime vuosina kasvanut.

Kuljetusyrityksien pärjääminen ei ole vain kuljetusalan asia, vaan koko yhteiskunnan elinvoimaisuuden turva. Vastaavasti kun kuljetus- ja logistiikka-alalle lisätään kustannuksia, näkyy se koko Suomen viennissä lisääntyneinä kustannuksina eli kilpailukyyn heikkenemisenä. Vaikutukset kuljetusalaan ovat hyvin usein vaikutuksia koko Suomen kilpailukyyn. Tämän vuoksi kaikessa päätöksenteossa vaikutusten huomiointi kuljetus- ja logistiikka-alaan on ensiarvoisen tärkeää, sillä muutoin nämä heijastuvat helposti monien muiden toimialojen logistiikkakustannuksiin moninkertaisina. Toimiva, kestävä ja kustannustehokas kuljetus- ja logistiikka-ala on Suomen kilpailukyyn menestystekijä.

SKAL esittää, että

- koko Suomen kilpailukyyn ja elinvoiman säilyttämisen vuoksi on kaikessa päätöksenteossa otettava huomioon ja tarkasteltava yritysvaikutukset kuljetus- ja logistiikkatoimialalle aiempaa vahvemmin, koska kustannusvaikutukset kuljetusalaan kertautuvat moninkertaisina monelle muulle alalle.
- lainsäädännön arviointineuvosto ottaa keskeiset alaan liittyvät lainsäädäntökokonaisuudet käsittelyyn.

1.2 Suomen logistinen kilpailukyky seuraavan hallituksen kärkiteemaksi

Suomalaisen elinkeinoelämän kilpailukyyn ja Suomen työllisyyden kannalta on varmistettava, että kuljetuskustannuksia merkittävästi lisääviä muutoksia ei toteuteta huomiotta alan sopeutumiskykyä.

Huolestuttavaa on se, että päätöksiä tehdessä ei tiedetä yritys- ja kustannusvaikutuksia.

Suomen on kaikessa lainsäädäntötyössään arvioitava entistä huolellisemmin vaikutukset logistiikka-alalle ja Suomen kilpailukyylle. Kuljetus- ja logistiikka-alan toimintaedellytysten turvaaminen ja perusteellinen vaikutusten arviointi erilaisten muun muassa lainsäädäntömuutosten yhteydessä on erityisen tärkeää, oli kyse sitten päästötavoitteista, verotuksesta tai muusta alaa koskevasta sääntelystä, jolla useimmiten aina on myös kustannusvaikutuksia.

SKAL esittää, että Suomessa:

- laaditaan laaja hallituksen ja elinkeinoelämän yhteinen näkemys ja toimenpideohjelma, jossa arvioidaan Suomen kansainvälistä logistista kilpailukykyä, kuljetuskustannusten kehittymistä muun muassa päästövähennystoimien myötä sekä niiden vaikutusta Suomessa tehtäviin investointeihin, työpaikkoihin ja suoraan kuljetusalan yritysten toimintaan.

- valtiovarainministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö sekä työ- ja elinkeinoministeriö yhdessä tuottavat kattavan arvion liikenteen merkityksestä suomalaiselle yritystoiminnalle.

1.3 Digitalisaatiossa strategioista kohti konkretiaa

Liikenteen digitalisaation avulla on mahdollista tehostaa kuljetuksia, vähentää kuljetuskustannuksia, parantaa liikenneturvallisuutta ja samalla saavuttaa konkreettisia ilmastohyötyjä. Perinteisen liikenneinfran tarvetta digitalisaatio ei kuitenkaan vähennä tavarankuljettamisessa. Digitalisaation mahdollisuudet kuljetusten ja kuljetusyritysten toiminnan tehokkuuden parantamisessa ovat myös rajalliset, sillä muun muassa hyötykuorma on jo pitkään pyritty maksimoimaan ja vastaavasti tyhjänä ajon osuus minimoimaan kuljetusten suunnittelussa. Toki digitalisaatio tuo ja on tuonut jo uusia työkaluja myös tähän.

Logistiikan digitalisaation edistämiseksi on laadittu logistiikan digitalisaatiostrategia ja asetettu logistiikan digitalisaation foorumi, jonka toimikausi kestää vuodesta 2021 vuoden 2023 loppuun. Toistaiseksi logistiikan digitalisaatio-työssä on keskitytty strategiselle tasolle, ja ero ruohonjuuritason ja käytännön logistiikkatoimintoihin on ollut merkittävä. Tällä hallituskaudella tarvitaankin konkreettisempaa tekemistä ylätasoon strategialla tavoiteltavien vaikutusten aikaansaamiseksi. On otettava pieniä askeleita kohti konkreettisia hyötyjä. Logistiikan digitalisaation, erityisesti toiminnan ja tiedonjakamisen perustana on oltava kuitenkin markkinaehtoisuus.

Digitalisaation yksi keskeinen lähtökohta on oikea-aikainen ja kattava data. Daten on oltava ehdottoman oikeaa esimerkiksi kuljetus- ja reittisuunnittelun optimoimiseksi. Avointen rajapintojen kautta saatavan väyläverkkoa koskevan tiedon on oltava nykyistä paremmassa kunnossa ja reaaliaikaista, jotta sitä voidaan hyödyntää. Yksikin virheellinen tieto esimerkiksi korkeusrajoitustiedoissa voi olla kohtalokas. Myös erilaisten ajoa avustavien järjestelmien luotettavan toiminnan perustana on eheä data. Tietojen oikeellisuuteen on panostettava nykyistä enemmän.

On myös tunnistettava, missä kohtaa logistisia ketjuja digitalisaatiolla on saavutettavissa merkittävimmät hyödyt. Kuljetuksen suorittajalla on usein enää varsin vähän keinoja digitalisaatioon siirtymisessä. Tilaajataholla voi olla toimitusketjujen suunnittelussa huomattavasti suuremmat vaikutusmahdollisuudet esimerkiksi kuljetusketjun päästöihin kuin kuljetusten suorittajalla. Samoin pakkaustavalla on keskeinen merkitys kuljetusvaiheen päästöihin; esimerkiksi siihen, kuinka suureen pakkaukseen pieni matkapuhelin pakataan.

SKAL esittää, että

- muodostetaan selkeä tilannekuva logistiikan digitalisaatiosta, mahdollisuuksista ja potentiaalisista hyödyistä.
- tunnistetaan nykytilanne ja se, mitkä tahot ja toimijat ovat keskeisimpiä muutoksessa sekä kenellä on merkittävimmät vaikutusmahdollisuudet.
- avoimen datan kautta saatavan muun muassa väyläverkkoa koskevan datan laatua on parannettava nykyisestä.

1.4 Liikenne ansaitsee puolustajansa – Suomi tarvitsee liikenne- ja logistiikkaministerin

Liikenteen ja logistiikan merkitystä ja toimintamahdollisuuksia ei Suomessa tunnusteta riittävästi. Liikenteen määrärahoja leikataan, tiet rapistuvat, sääntely lisääntyy ja alaa ei arvosteta riittävästi. Kuulostaa synkältä, mutta tämä on tosiasia.

Suomen syrjäinen sijainti, ohuet tavaravirrat, pitkät kuljetetäisyydet ja merirahdin merkittävä osuus johtavat siihen, että kustannuksia lisäävät liikenteen päästövähennystoimpiteet vaikuttavat Suomen kilpailukykyyn enemmän kuin monilla kilpailijamailla.

Päästövähennyskeinojen lisääntyminen haastaa alan kannattavuutta. Tieinfran roolissa on tapahtumassa muutosta, jossa sen rooli tavarankuljetusten väylänä vain korostuu.

Suomi tarvitsee erillisen liikenneministerin, joka keskittyy liikenteeseen, infran kuntoon ja kuljetustoimialan toimintaedellytyksiin sekä puolustaa suomalaisen logistiikan kilpailukykyä kotimaisella ja EU-tasolla.

Logistiikan kehittyessä ja kuljetustoimialan kohdatessa globaaleja haasteita erillinen ministeri on tarpeen.

SKAL esittää, että seuraavissa hallitusneuvotteluissa puolueet sopivat, että liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle nimitetään erillinen liikenne- ja logistiikkaministeri.

SKALin näkemyksen mukaan

- Suomi tarvitsee erillisen liikenne- ja logistiikkaministerin, joka puolustaa liikenteen ja logistiikan toimivuutta.
- seuraavissa hallitusohjelmaneuvoittelussa tulee sopia erillisestä liikenne- ja logistiikkaministeristä.

1.5 Suomella oltava EU-linjauksissa voimakas liikenteen tahtolinja

Merkittävä osa alaan kohdistuvasta sääntelystä juontaa EU-tasoisesta lainsäädännöstä.

Yksittäisten säädösten lisäksi EU:ssa valmistellaan kokonaisuuksia, jotka vaikuttavat laajasti koko Euroopan kilpailukykyyn.

Esimerkiksi EU:n ilmastopaketti on päästövähennyksiä tavoittelevien lakiehdotuksien kokoelma, joka koskee koko EU:ta. Kyseessä on koko Euroopan ja erityisesti Suomen kilpailukykyyn kannalta erittäin merkittävä sääntelykokonaisuus.

EU:n ilmastopaketti on Suomelle iso kohtalonkysymys. On tärkeää varmistaa, ettei sääntelyllä tarpeettomasti vaikuteta tavaroiden liikkumiseen ja näin koko Suomen kilpailukykyyn.

Kaikessa eurooppalaisessa lainsäädännössä on arvioitava, mitä muutokset aiheuttaisivat Suomen kaltaisten sijainniltaan haastavien alueiden kilpailukykyille. SKAL pitää tärkeänä, että kaikessa EU-tasoisessa päätöksenteossa on käytettävissä riittävät vaikutusarvioinnit. Mikäli niitä ei EU-tasolla synny, SKAL edellyttää, että Suomi tekee ne itse arvioiden kansallisia vaikutuksia.

Esimerkiksi päästökaupan kustannus- ja päästövähennysvaikutuksista tarvitaan parempaa tietoa. Eri ohjauskeinojen, mukaan lukien kotimaan toimet, kokonaisvaikutukset tiilikenteen päästövähennyksiin sekä niistä aiheutuviin kustannuksiin yrityksille edellyttävät entistä tarkempaa arviointia.

FF55-ilmastopakettissa torjuntavoitto

SKAL oli mukana torjumassa joulukuussa 2021 EU-komission FF55-paketin energiaverodirektiivin ehdotusta energiaverodirektiiviksi, joka yksistään olisi nostanut Suomessa fossiilisen diesellitran polttoaineveroa noin 26 sentillä. Muutos olisi lisännyt tavaraliikenteen vuosikustannuksia jopa yli 300 miljoonaa euroa. Suomen tavaraliikenne ei olisi kestänyt edellä mainitun kaltaista kustannuslisäystä.

SKALin näkemyksen mukaan

- kaikessa EU-tasoisessa liikennettä koskevassa päätöksenteossa on huolehdittava riittävästä vaikutustenarvioineista Suomen näkökulmasta.
- kattavammat tavoitteet EU-tasoiseen päätöksentekoon on listattu SKALin ja FinMobilityn yhteisessä "EU-vaikuttamisen painopisteet 2022"-ohjelmassa (ks. www.skal.fi).

2 Liikenneinfra kuntoon ja määrärahat oikealle tasolle

Väylänpitoon ja tiestöön liittyen on panostettava aiempaa enemmän tiestön kuntoon ja korjausvelan kasvun taittamiseen. Talvihoito on saatava nykyistä ennakoivammaksi. Liikennejärjestelmän kehittämisessä on panostettava myös tieverkkoon, koska se muodostaa erityisesti Suomen kuljetusjärjestelmän perustan myös tulevaisuudessa.

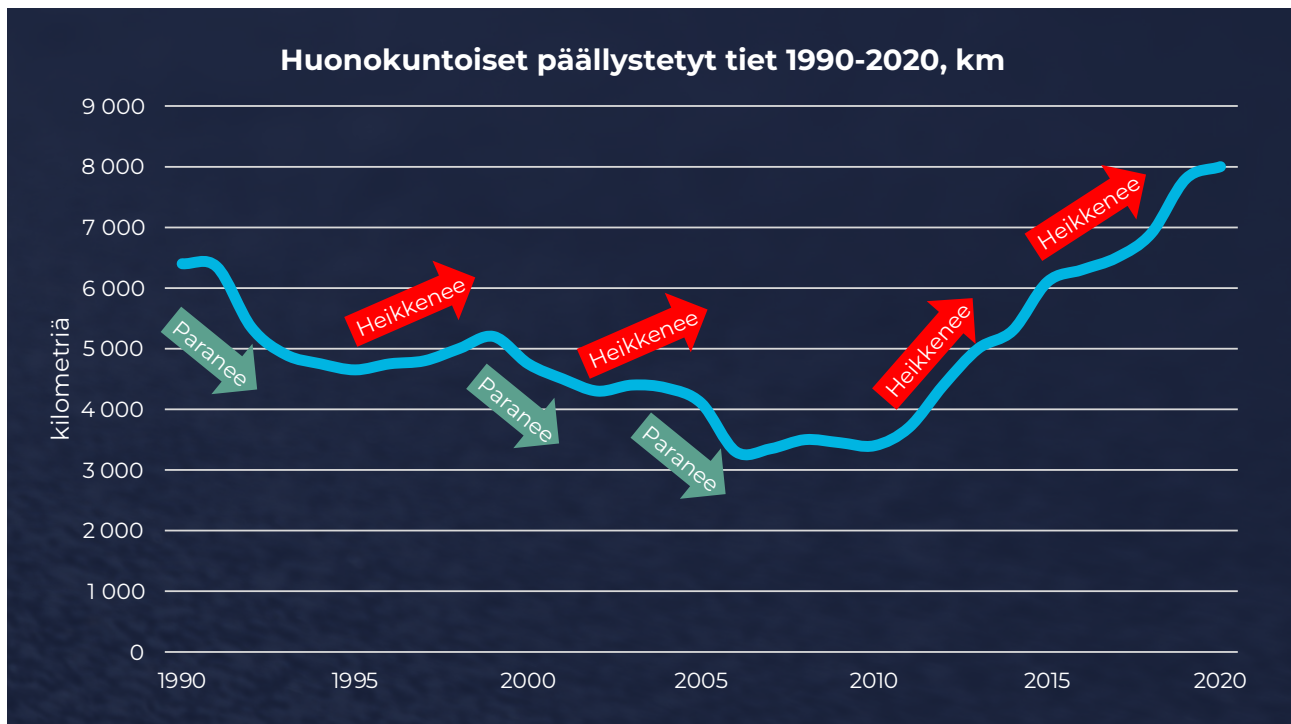
Tavarankuljetusten hoitaminen ajo- ja lepoaikalainsäädännön mukaisesti edellyttää kattavaa ja toimivaa tauko- ja paikkaverkostoa osana liikenneinfraa. Tämän kehittämiseen ja pullonkaulojen poistamiseen eli muun muassa pysäköintikapasiteetin lisäämiseen on panostettava konkreettisilla toiminnailla ja asia otettava aktiivisesti esille myös riittävän varhaisesta maankäytön suunnitteluvaiheesta alkaen.

2.1 Tiestön kuntoon panostettava

Suomen tiestön kunto on voimakkaasti heikkenemässä.

Tiestön kehittäminen ja kunnossapito parantavat ihmisten liikkumismahdollisuuksia ja yritysten kilpailukykyä. Hyväkuntoinen tiestö mahdollistaa saavutettavuuden, monipaikkaisen elämän ja yritysten sijoittumisen eri puolille maata. Se on syrjäisen maamme viennin ja elinvoiman kannalta olennaisen tärkeää.

Kun tiestön ennakoivasta ylläpidosta joudutaan pitkään tinkimään, näkyy tämä akuuttien ongelmien lisääntymisenä. Kevättalvella 2022 tämä oli nähtävissä jopa päätieverkostonkin ilmestyneinä suoranaisine reikine päällysteessä, alempiasteisesta tieverkosta puhumattakaan. Tiestön rapistuminen oli silminnähden havaittavissa jopa päävylillä.



Väyläviraston seurannan mukaan jopa 8 000 km tiestöstä on huonokuntoista tai erittäin huonokuntoista. Määrä on suurempi kuin kertaan 30 vuoteen ja kasvanut merkittävästi 2010-luvulla. Heikkenemisen ennakoidaan jatkuvan lähes kiihtyvällä tahdilla mm. kustannusten nousun seurauksena. Lähde: Selvitys: Kuorma-autokuljetusten energiankulutuksen ja hiilidioksidin vähentäminen tie- ja liikenneteknisin toimenpitein. SKAL ja WSP Finland Oy.

Samaan aikaan öljyn ja polttoaineiden hinta on kasvanut poikkeuksellisen voimakkaasti. Tällä on olennainen vaikutus päällystysurakoiden hintaan sekä kohonneina kuljetuskustannuksina että bitumin hinnan kautta. Esimerkiksi kesän 2022 päällystystyöt jäivät teiosuudeltaan vaatimattomiksi.

Tämän vuoksi on erityisen tärkeää, että tiestön kunnossapitoon käytettävää rahoitusta lisätään. On välttämätöntä saada kelirikon ja sääoloiltaan haastaviksi käyvien talvien vaikutukset korjattua sekä varmistaa asianmukainen liikennöinti pääteillä ja koko tieverkolla oikea-aikaisella tienhoidolla.

Jotta tiestön korjausvelka pysyisi edes nykytasollaan, eikä kasvaisi, pitäisi vuosittain päällystää vähintään 4 000 tiekilometriä. Vuoden 2022 päällystysmäärän Väylävirasto arvioi jäävän vain 2 300 kilometriin. Kun hoito- ja ylläpitoimenpiteitä ei kyetä tekemään oikea-aikaisesti, kasvaa kunnostus- ja peruskorjaustoimenpiteisiin tarvittava rahamäärä moninkertaiseksi.

Suomessa on viime vuosien aikana korotettu yleisessä liikenteessä sallittuja kuljetuskaluston mittoja ja massoja. Suomen tiestöllä liikennöivät Euroopan suurimmat ajoneuvoyhdistelmät. Niiden avulla kyetään kuljettamaan sama tavaramäärä pienemmin päästöin, saavutetaan kustannustehokkuutta logistiikkaketjuihin ja parannetaan liikenneturvallisuutta. Uuden lainsäädännön sallimien mittojen ja massojen mukaiseen kalustoon on investoitu merkittävästi. Infra ei kuitenkaan toistaiseksi kaikilta osiltaan vastaa nykykalustolla liikennöinnin vaatimuksia. On tarvittu lainsäädännön muutoksia ja investointeja kalustoon. Jotta kaikki hyöty volyymeistä saadaan irti, se edellyttää vielä investointeja infraan. Erityisesti talvikunnossapidossa on varmistettava aiempaa paremmin, että talvihoidolla taataan näiden ns. HCT-yhdistelmien turvallinen liikenne myös talviloissa.

Vaikka ensisijaista on luonnollisesti huolehtia vilkasliikenteisten pääväylien kunnosta, on kuitenkin tunnistettava, että moni vähäliikenteinen alempiasteinen tie on hyvin kriittinen muun muassa maa- ja metsätalouden kuljetuksille. Näillä on myös huoltovarmuuden näkökulmasta suuri merkitys. Alempiasteisen tieverkon, samoin kuin yksityisteiden kunto, on turvattava. Erityisesti harvaan asutuilla seuduilla, Pohjois- ja Itä-Suomessa, jossa pääväyläverkko on harva, on alempiasteisilla teillä keskeinen merkitys alueen elinvoiman turvaaville tavarankuljetuksille.

SKAL esittää, että tiestölle osoitetaan lisärahoitusta palauttamalla ensin aiemmin leikattu 127 miljoonaa euroa ja lisäämällä kunnossapitorahoitusta vähintään (jo aiemmin sovitulla) 100 miljoonalla eurolla vuosittain niin, että perustienpidon rahoitus on vuonna 2023 vähintään kestäväällä 800 miljoonan euron vuositasolla. Ellei muun muassa päällystystöiden riittävästä vuosittaisesta määrästä huolehdita, vesitty myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoite heti kauden alussa ja ongelmat tiestöllä kumuloituvat nopeasti.

SKAL esittää, että

- Liikenne 12 -suunnitelmaa päivitetään siten, että tiestömme ei enempää rapistu.
- tiestön ylläpitorahoitus saatetaan kestäväälle tasolle, jolla pystytään päällystämään vähintään korjausvelan edellyttämä 4 000 km pysyvästi vuosittain ja pysäyttämään korjausvelan kasvu muiltakin osin ja myös kääntämään se laskuun. Korjausvelan hoitaminen on investointi tulevaisuuteen, ei vain kuluerä.
- tiestön miljardin euron tasokorotus tehdään seuraavasti: 300 miljoonan euron tasokorotus perustienpidon rahoitustason siten, että asfaltointimäärät nostetaan pysyvästi 4 000 kilometrin tasolle. Lisäksi 300 miljoonaa euroa tulee vuosittain osoittaa tiestön korjausvelan poistamiseen ja suurin erä, 400 miljoonaa euroa, tasokorotukseksi tiestön kehittämisinvestointeihin.
- tiestön kehittämiseen osoitetaan riittävä rahoitus, sillä myös digitalisaatio, kehitys kohti autonomisempaa ajamista, erilaiset ajonavustinjärjestelmät sekä uudet liikenteen energiamuodot edellyttävät merkittäviä panostuksia myös infraan.

2.2 Tiestön kehittäminen vaatii pitkäjänteisyyttä

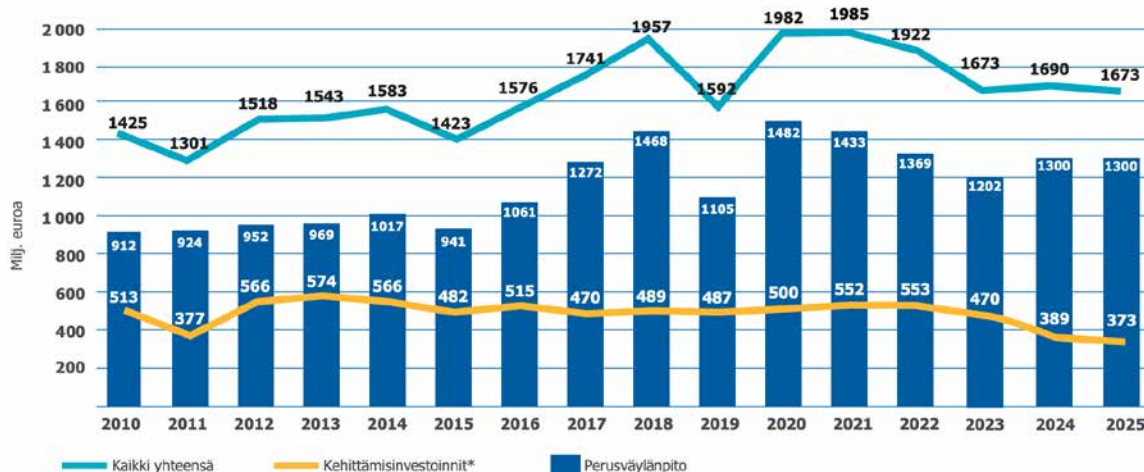
Liikenne 12 -suunnitelmaa vahvistettava

Suomessa liikennejärjestelmän kehittämiseen on kauan kattu pitkäjänteisyyttä. Tähän on nyt päättyvällä hallituskaudella vastattu muun muassa laatimalla valtakunnallinen 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, jonka eduskunta hyväksyi selontekona heinäkuussa 2021. Suunnitelmaan sisältyvät valtion rahoitusohjelma sekä tiivistelmä vaikutusten arvioinnista. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu parlamentaarisen ohjausryhmän ohjauksessa ja laajassa vuorovaikutuksessa sidosryhmien kanssa, jolla on pyritty varmistamaan sen jatkuvuus yli hallituskausien.

Suunnitelman pohjaksi on laadittu määrävälein päivitetty liikenneverkon strateginen tilannekuva. Strategisessa tilannekuvasakin tunnistettuja pullonkauloja ja pitkän aikavälin liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettuja tavoitteita toteutetaan muun muassa Väyläviraston investointiohjelman ja väylänpidon perussuunnitelman avulla. Nämä ovat kaikki tärkeitä lähtökohtia luomaan pitkäjänteisyyttä Suomen elinvoimalle tärkeän liikenneverkon kehittämiseksi. Tällä hetkellä keskeisin huoli liittyy suunnitelmien toteuttamisen edellyttämän riittävän rahoitustason varmistamiseen.

Liikenne- ja viestintävaliokunta edellytti mietinnössään, että valtioneuvosto sitoutuu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman linjauksiin ja huolehtii siitä, että suunnitelman toimeenpanoon tarvittavat määrärahat otetaan huomioon julkisen talouden suunnitelmissa ja valtion talousarvioesityksissä. Vuoden 2022 talousarvioehdotus ei kuitenkaan sisällä suunnitelman mukaisia määrärahoja.

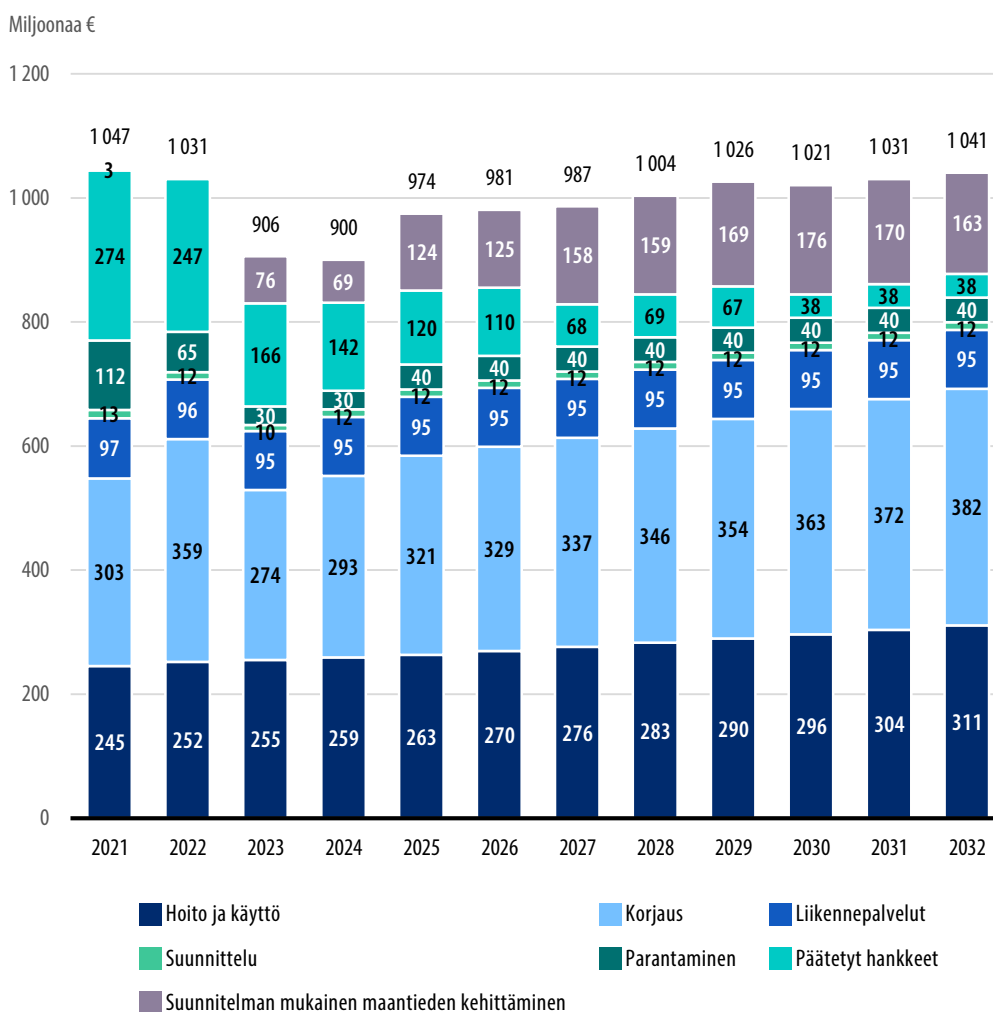
Valtion väylärahoitus (tiet, radat ja vesiväylät)



* kehittämisinvestoinnit sisältää momentit 77, 78 ja 79

Valtion kehittämisinvestoinnit väyliin ja rahoitus perusväylänpitoon laskevat rajusti 2021 jälkeen. Lähde: Väylä

Perusväylänpito tuotteittain maanteillä, päätetyt maanteiden kehittämishankkeet sekä suunnitelman mukainen maanteiden kehittäminen (luvut miljoonaa euroa)



Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukainen rahoitus tieverkolle. Tiestön kunnossapito erityisesti talvella (Hoito ja käyttö) kaipaa nykyisen aiempaa suuremman tavaraliikenteen kaluston mukaista lisäsatsausta. Korjausrahoitus (mm. päällystäminen) romahtaa vuoden 2022 tasosta ja saavuttaa tämän tason seuraavan kerran vasta vuonna 2030, ilman inflaation huomioimista. Tämä on kestävä tilanne, koska jo vuoden 2022 rahoitustaso on riittämätön korjausvelan kasvun hillitsemiseksi. Kuvan lähde: Liikenne 12-suunnitelma, s. 125.

Suomen tiestön korjausvelan hoitamiseksi suunnitelma on toteutettava täysimääräisenä.

Liikenne 12 -suunnitelman yhtenä perusajatuksena oli tuoda Suomen liikennejärjestelmän kehittämiseen kauan kaivattua pitkäjänteisyyttä, joka luo toimintaympäristöön ennakoitavaa vuotta. Pitkäjänteisyys ja ennakoitavuus uhkaavat vesittyä, mikäli suunnitelmassa ja sen raharaamissa ei pysytä.

SKAL pitää tärkeänä, että

- Liikenne 12 -suunnitelman toteuttamisen edellyttämä rahoitus turvataan, jotta tavoiteltu pitkäjänteisyys liikenteen kehittämisessä saavutetaan. Tämä tarkoittaa Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyihin toimiin nähden alimitoitettua rahoituksen nostamista esitettyjen toimenpiteiden vaatimalle tasolle – perustienpidon osalta 300 miljoonaa euroa vuodessa ja korjausvelan vähentämiseen erillinen 300 miljoonan euron vuotuinen ohjelma.
- tieverkon kehittämisessä huomioidaan erityisesti digitalisaation, päästöjen vähentämisen ja uusien käyttövoimien tarpeet sekä Liikenne12 -suunnitelman mukaiset investoinnit (turvattu konkreettimpien investointiohjelman ja perusväylänpitoa ohjaavan perussuunnitelman toteutus).
- valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa tehdään aidossa ja vaikuttavassa vuorovaikutuksessa toimijoiden, erityisesti elinkeinoelämän kanssa.
- liikennejärjestelmäsuunnittelussa huomioidaan vahvemmin myös tavaraliikenne ja tulevat muutokset, joiden johdosta tieliikenteen kehittämisessä tulisi yhä selvemmin painottaa tavaraliikenteen tarpeita, sillä tavaraliikenteen osalta tieliikenteelle ei juuri ole korvaavia kulkumuotoja henkilöliikenteen tavoin.

Tutustu tarkemmin verkkojulkaisuun:

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032

Linkki: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163389>

Liikennemuotojen roolit tavaraliikenteessä ja TEN-verkon kehittäminen

Yleiseurooppalainen TEN-verkosto koostuu kaikista liikennemuodoista ja linkittää nämä yhdeksi kokonaisuudeksi. Kehittämisen painopisteenä ja tavoitteena on ollut toimiva ja kestävä kokonaisuus ja kehittäminen on painottunut muun muassa ympäristöpäästöjen vähentämiseksi rataverkkoon.

Suomessa on varsin ohuet liikenne- ja kuljetusvirrat sekä pitkät etäisyydet keskeisille Euroopan markkina-alueille. Tavaraliikenteen osalta saavutettavuus Suomen sisällä tarvoittaakin käytännössä hyvin usein saavutettavuutta maantieverkolla. Kun Suomessa tieliikenne vastaa noin 90 prosenttia kuljetetuista tavaratonneista, tulee Suomessa myös väyläverkon kehittämisessä erityisesti tavaraliikenteen lähtökohdista panostaa tiestöön.

Suomessa vain hyvin vähäisessä osassa kuljetuksia on edes teoriassa realistisia mahdollisuuksia siirtymiseen maanteiltä raiteille, Keski-Euroopassa käytössä olevasta jokikuljetusjärjestelmästä puhumattakaan. Viime vuosina tieliikenteen rooli kuljetusmuotojen välisessä työnjaossa on Suomessa kasvanut.

Suomen pitkän aikavälin liikennejärjestelmän kehittämisessä on keskiössä Euroopan laajuinen TEN-T -verkko, ja Suomen tuleekin osaltaan sitoutua TEN-verkolle asetettuihin tavoitteisiin.

Kehittämispanostuksia on laitettava myös maantieverkolle ja myös maantieverkon kehittämisen on oltava pitkäjänteistä erityisesti TEN-T -verkon ja pääväyläasetuksen mukaisella keskeisellä tiestöllä. Yhtenä esimerkkinä TEN-T -verkolla olevista puutteista on E18-väylällä oleva Raision kohdan sekä Raisio–Naantali-välin parantaminen, nämä ovat myös osa yleiseurooppalaista TEN-ydinverkkokäytävää.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa painopiste on rataverkossa. Kehittämisrahasta 45 prosenttia kohdistuu tieverkolle ja 51 prosenttia raiteille. Tällainen rahanjako ei ole perusteltua elinkeinoelämän ja tavaraliikenteen tarpeiden näkökulmasta. Lisäksi uusissa kehittämisinvestoinneissa maanteiden osuus on vielä edellä mainittuakin pienempi ja erityisesti suunnittelukauden loppua kohti maanteiden osuus rahoituksesta pienenee.

Suomessa on panostettava kansallisessa päätätävällisammä oleviin HCT-kuljetuksiin, jotka sallittiin yleiseen liikenteeseen massojen osalta jo 2013 ja mittojen osalta 2019. Nyt on panostettava näiden edellyttämään infraan. Maanteiden HCT-kuljetuksilla voidaan saavuttaa merkittäviä päästövähennyshyötyjä, mutta pitää ohuistakin tavaravirroista koostuvat kuljetukset erittäin tehokkaina.

Raskaan liikenteen taukopaikat osana infran kehittämistä

Taukopaikat, erilaiset lyhytaikaiset odotusalueet ja perävaunun tilapäiset jättöpaikat, ovat toimivalle logistiikalle välttämättömiä. On tärkeää, että pysäköintitilaa saadaan riittävien kuljettajapalveluiden äärelle riittävällä turvallisuustasolla. Näillä toimilla mahdollistetaan tavarankuljetusten ajo- ja lepoaikalainsäädännön mukainen hoitaminen sekä taataan inhimilliset ja turvalliset työolot kuljettajapulasta kärsivälle toimialalle.

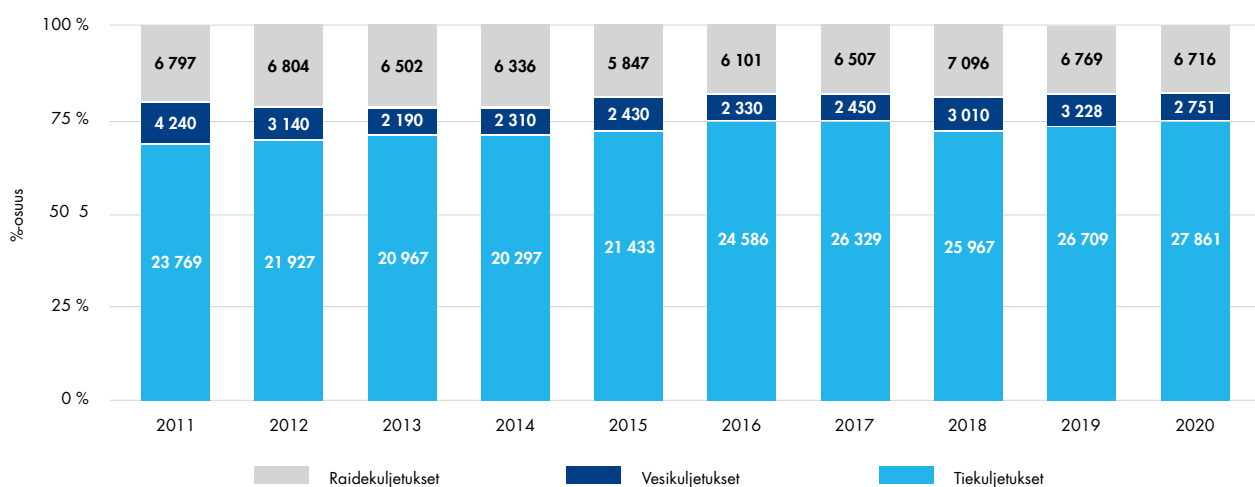
Oikein ajoitetuilla tauoilla oikeassa paikassa on myös iso merkitys kuljetusketjujen tehokkuuteen ja sitä kautta myös päästöihin. On kestävätilanne, että muun muassa pääkaupunkiseudulla joudutaan ajamaan kymmeniä kilometrejä taukopaikan perässä, tai vuorokausileppoa pitämään – vain palatakseen aamulla takaisin.

Suomessa kuljetettiin maanteiden tavaraliikenteessä 90 prosenttia tavaratonneista ja 75 prosenttia tonnikilometreistä kotimaan liikenteessä vuonna 2020. Vastaavasti rautateiden osuus oli 8 prosenttia tavaratonneista ja 18 prosenttia tonnikilometreistä. Maanteiden tavaraliikenne on kiistatta keskeisin kuljetusmuotomme ja sen rooli on viime vuosina kasvanut.

1980-luvun puolivälissä tieliikenteen osuus kuljetus-suoritteesta oli 65 prosenttia, osuus nousi lähes 70 prosenttiin 1990-luvulle tultaessa.

Rautateiden osuus EU-vertailussa on jo korkealla tasolla, eikä sen lisääminen ole merkittävässä määrin mahdollista ohuiden tavaravirtojen johdosta. Tämä tavaravirtojen jakauma tulee ottaa huomioon tiestöä painottaen, kun kohdistetaan varoja väylien kunnossapitoon ja investointeihin.

Kuljetusmuotojen osuudet kotimaan kuljetussuoritteessa (tonnikm)



Kuljetusmuotojen osuudet kotimaan kuljetussuoritteesta. Rautateidenkuljetussuorite on pysynyt jokseenkin ennallaan, vesiliikenteen suorite laskenut merkittävästi ja tieliikenteen kuljetussuorite kasvanut vuoden 2011 vajaasta 24 mrd tonnikilometristä kymmenessä vuodessa liki 28 mrd. tonnikilometriin. Myös tieliikenteen osuus koko kuljetussuoritteesta on noussut kymmenessä vuodessa, 68 prosentista nykyiseen 75 prosenttiin. Lähde: Traficom. (<https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/tavaraliikenne-suomessa>)

Erilaiset turvalliset perävaunujen jättopaikat, joissa voidaan siirtää muun muassa perävaunuista kuorma vetoautoon, ovat ympäristökestävyyden kannalta tärkeitä.

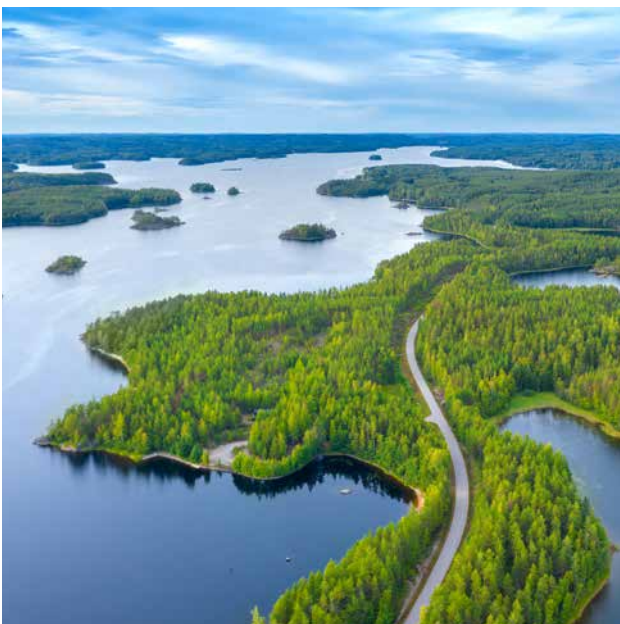
Niiden avulla voidaan pitkillä siirtomatoilla hyödyntää suuria ajoneuvoyhdistelmiä, joilla ei voida kuljettaa kuormaa perille asti kaupunkialueilla. Sama tärkeä rooli on myös lyhytaikaisilla odotusalueilla kaupunkiseuduilla. Ääritapauksessa odotusalueiden puutteesta voi seurata, että ajoneuvoyhdistelmällä on pysyttävä odotelun ajan liikenteessä tien päällä. Se tarkoittaa turhaa ajoa ja päästöjä.

Pienet, mutta toistuvat julkisuuteenkin nousevat rikkeet ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamisessa heijastelevat huonoa tilannetta ja puutteita asianmukaisessa ja kattavassa taukopaikkaverkostossa. Asianmukaisilla taukopaikoilla on vaikutuksensa myös alan houkuttelevuuteen. Kaupunkirakenteen läheisyydessä olevilla pysäköintialueilla, joilla HCT-kuljetusten hyötykuorman voi jättää odotamaan jatkokuljetusta, saadaan paitsi tehostettua kuljetuksia, myös alennettua tietyissä kuljetuksissa merkittävästikin ilmastopäästöjä.

Erityisesti kaupunkiseuduilla varsinkin Etelä-Suomessa riittämättömät raskaalle liikenteelle soveltuvat taukopaikat ovat pitkään olleet haaste. Asiaan on syytä kiinnittää huomiota koko maassa. Tarpeen huomiointi lähtee muiden infratarpeiden tavoin jo maankäytön suunnitteluvaiheesta. Alueiden toteuttamisen edellytykset onkin turvattava maankäytön suunnittelulla ja kaavoituksella.

Erityisen tärkeää tämä on alueilla, joilla maankäyttö kehittyy ja joilla otetaan käyttöön ja kaavoitetaan uusia alueita ja uutta toimintaa. Erityyppiset taukopaikat tulee nähdä vahvemmin osana liikennejärjestelmää, liikenneinfraa ja näiden kehittämistä. Koska kyse on seudullisista haasteista, tulee asia olla riittävän vahvasti ja sitovasti esillä jo maakunnallisessa ja seudullisessa suunnittelussa.

Kuljettajien palvelut, kuten ravintolat ja peseytymistilat, syntyvät usein markkinaehtoisesti, mutta riittävän laajojen pysäköintialueiden toteuttaminen palvelujen yhteyteen kaipaa julkista tukea toteutuakseen, maanteiden varsien ns. kylmien levähdysalueiden tavoin.



SKAL esittää, että

- erityyppiset taukopaikat osana tavarankuljetusten infraa huomioidaan aiempaa vahvemmin liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelussa yleistasonisesta kaavoituksesta alkaen.
- myös pienempien taukopaikkojen ja levähdysalueiden sekä perävaunun jättopaikkojen tarve arvioidaan kattavasti muiden liikenteen kehittämishankkeiden yhteydessä jo suunnitteluvaiheessa.
- erityisesti kasvavilla kaupunkiseuduilla perävaunun tilapäisiin pysäköintipaikkoihin panostetaan liikenneturvallisuuden ja ympäristöpäästöjen nimissä.
- taukopaikka-asia otetaan vahvasti esiin kaupunkiseutujen MAL-sopimuksissa. Koska kyse on seudullisesti haasteesta, sitoudutaan ja osoitetaan rahoitusta sen ratkaisemiseen seudullisissa MAL-sopimuksissa. MAL-sopimukseen on kirjattava konkreettiset toimenpiteet ja lukumääräiset tavoitteet esim. uuden pysäköintikapasiteetin toteuttamiseksi aiemmin laadittuihin tarveselvityksiin pohjautuen.
- uusien raskaan liikenteen taukopaikkojen ja nykyisten palvelualueiden laajentamiseen on kohdistettava rahoitusta.

2.3 Tienpitotoimet vaikuttavat päästövähennyksiin – kaikki voittavat

Liikenneinfrahankeiden päästöjä vähentäviin vaikutuksiin olisi syytä kiinnittää nykyistä enemmän huomiota ja tuoda tätä näkökulmaa laajemmin esille hankearvioinneissa. Päästöjen vähentämisessä tulee hyödyntää laajaa toimipidevalikoimaa, jossa myös infrahankkeilla on oma tärkeä roolinsa. Tavaraliikenteelle ei kaupunkiseuduillakaan juuri ole tieliikennettä korvaavia kuljetusmuotoja toisin kuin henkilöliikenteelle, jossa voidaan saavuttaa merkittävä päästövähennys siirtymällä henkilöautoilusta esimerkiksi joukkoliikenteeseen tai pyöräilyyn. Tämän vuoksi tavaraliikenteen tarpeet, saavutettavuus ja päästövähennysmahdollisuudet tulee nostaa yhdeksi keskeisistä näkökulmista tieliikenne- ja infrakehityksen vaikuttavuusarvioinneissa sekä hankevalinnoissa. Kaupunkiseuduilla, erityisesti ruuhkaisimmilla keskeisten väylien osuuksilla tämä voisi tarkoittaa muun muassa erillisiä joukko- ja tavaraliikenteen kaistoja, jotka sujuvoittaisivat joukkoliikennettä ja tavaraliikennettä, tuoden aika- ja kustannussäästöjä sekä erityisesti tavaraliikenteen päästövähennyksiä.

Raskaan kaluston energiankulutus poikkeaa monin tavoin kevyemmistä ajoneuvoista. Esimerkiksi raskaan ajoneuvoyhdistelmän kiihdyttämisen vaatima energiantarve on suuri, mutta tasaisella tiestöllä ja pienellä vierintävastuksella sama yhdistelmä kulkee pienestäkin alamäestä saatavalla massan voimalla kauan lähes päästöittä. WSP Finland selvitti SKALin toimeksiannosta tie- ja liikenneteknisten toimenpiteiden vaikutusta kuorma-autoliikenteen energian-

kulutukseen ja hiilidioksidipäästöjen määrään. Selvitys julkaistiin helmikuussa 2022.

Päästöjen vähentäminen on yhteinen haaste, jonka eteen tulee kääntää kaikki kivet, koska varsinkaan tavaraliikenteessä yksittäisiä merkittäviä keinoja ei ole olemassa.

Infratoimet ovat yksi tärkeä keino päästöjen vähentämisessä, kuten selvitys osoitti.

Tavoiteltaessa raskaan liikenteen hiilineutraaliutta tarvitaan laaja-alaisesti eri toimenpiteitä. Ajoneuvoteollisuus kehittää jatkuvasti moottoreita ja kalustoa, energiantoimittajat vastaavasti uusia käyttövoimia. Kuljetusala kehittää kuljetusten ohjauksen ja täyttöasteiden tehokkuutta. Niin sanotut helpot keinot on jo maanteiden tavaraliikenteessä pitkälti otettu käyttöön. Tie- ja liikenneolosuhteilla sekä infrastruktuurilla on suuri vaikutus liikenteen tuottaman hiilidioksidin määrään. Sen vuoksi on tärkeää, että tiestön rahoitustaso on riittävä mahdollistamaan tieverkon ja sen kunnossapidon laadun kehittämisen tuottamaan yhä energiatehokkaampia kuljetuksia.

Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti lähivuosina ei ole odotettavissa suuria lisäpanostuksia tieverkon kehittämiseen. WSP Finlandin laatima selvitys kuitenkin osoittaa, että tiestön kehittämisellä on saavutettavissa liikenteen päästövähennyksiä. Lisäksi tieverkon parantamisella on vaikutusta matka-aikaan, joka on tärkeä kuljetusten suunnittelun ja resurssien käytön optimoinnin elementti. Tämä edellyttäisi resurssien lisäämistä niin perustienpitoon kuin tiestön kehittämiseen.

Tien pintakunto vaikuttaa

Tien kunnosta huolehtiminen on tärkeää myös päästövähennysten näkökulmasta. WSP:n selvityksestä ilmenee liikenteen sujuvuuden merkitys myös päästövähennysten osalta.

Hyväkuntoinen tiesto on päästövähennyskeino, joka edistää ympäristöystävällistä ja turvallista liikennettä sekä vähentää merkittävästi polttoaineen kulutusta. Erityisesti raskaan liikenteen osalta tienpinnan epätasaisuudet sekä päällystevauriot lisäävät polttoaineenkulutusta, koska vierintävastuksen merkitys kulutukseen on huomattavasti suurempi kuin kevyemmillä henkilöautoilla. Raskaan liikenteen osalta pelkästään nykyistä paremman tienpinnan ja hyvin hoidetun tien avulla onkin arvioitu saavutettavan jopa 5 prosentin päästövähennys.

Valtateilla jopa 300 miljoonaa raskaan liikenteen ajoneuvokilometriä ajetaan huonokuntoisilla valtateilla ja kaikki tie- ja ajoneuvokilometriä huonokuntoisella tieverkolla. Tien hyvät pintakunnot on taloudellisen liikenteen edellytys. Raskaan liikenteen liikennesuorite on suuri, koska operointialueena on koko Suomi, ympäri vuoden ja kaikkina vuorokauden aikoina.

Talvihoidolla suuri merkitys päästöihin ja liikenneturvallisuuteen

Talvikunnossapidolla on merkittävä vaikutus polttoaineen kulutukseen raskaassa liikenteessä. Pienikin sohjokerros tienpinnalla vaikuttaa suoraan raskaan ajoneuvoyhdis-

telmän polttoaineen kulutukseen merkittävästi, kun käytännössä raskaan ajoneuvoyhdistelmä työntää renkaidensa edessä sohjokerrosta siinä missä kevyempi ajoneuvo voi kulkea lumen tai sohjon päällä. Henkilöliikenteestä poiketen tavaraliikenne myös käyttää tiestöä vuorokauden ympäri. Päiväaikaan tapahtuvalle jakeluliikenteelle pitkän matkan runkokuljetukset yöllä ovat usein jopa edellytys.

Näistä syistä talvikunnossapidon laatutekijät ovat Suomessa tärkeitä, ja niiden tulee olla tasalaatuisia kaikkina vuorokauden aikoina urakointialueista riippumatta. Tehdyissä tarkasteluissa talviolosuhteet, erityisesti sohjoinen tie, lisäsivät polttoaineenkulutusta 10–20 prosenttia verrattuna keskiarvokulutukseen.

Teiden kunnossapidon taso vaikuttaa polttoaineenkulutuksen lisäksi tien rakenteelliseen kuntoon. Tieverkon korjausvelkaa oli vuoden 2021 alussa jo yli 1,5 miljardia euroa. Tämä kehitys on tärkeää saada käännettyksi, mikäli halutaan edistää liikenteen hiilineutraaliutta, liikenneturvallisuudesta puhumattakaan.

Panostukset ennakoivaan talvihoitoon ovat myös panostuksia päästöjen vähentämiseen.

SKAL esittää, että

- tiestön talvihoitoa tulee kehittää ennakoivampaan suuntaan ja talvihoidon tasoa tulee korottaa.
- hyvään tienhoitoon liittyy myös tienhoitourakoiden koon pienentäminen hankintalain 2 §:n mukaisesti.
- teiden hoitourakoiden sisältö ja laajuus saateen riittävälle tasolle ja talvihoito vastaamaan paremmin yhä suurempien ja raskaampien tavaraliikenteen ajoneuvoyhdistelmien liikennöinnin tarpeeseen.

Tasainen ajonopeus avainasia

Sujuva liikenne on avain kuorma-autoliikenteen energiankulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen. Suurimmat polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähenemät saavutetaan liikenteen sujuvuutta parantamalla. Tien mäkisyyys yhdistettynä pistemäisiin nopeusrajoituksiin voi lisätä polttoaineenkulutusta yli 30 prosenttia.

Taajaman läpi kulkevan tien tai valoliittymiä sisältävän reitin korvaaminen tasaisen ajonopeuden mahdollistavalla ohitustiellä voi tuottaa selvityksen mukaan jopa 30–40 prosentin hiilidioksidipäästöjen vähenemää ja vastaavaa suuruusluokkaa olevia matka-ajan säästöjä. Tasainen nopeus on energiatehokkainta ja suurten kokonaisuusmassojen vuoksi raskaalle liikenteelle tällä on erityisen suuri merkitys.

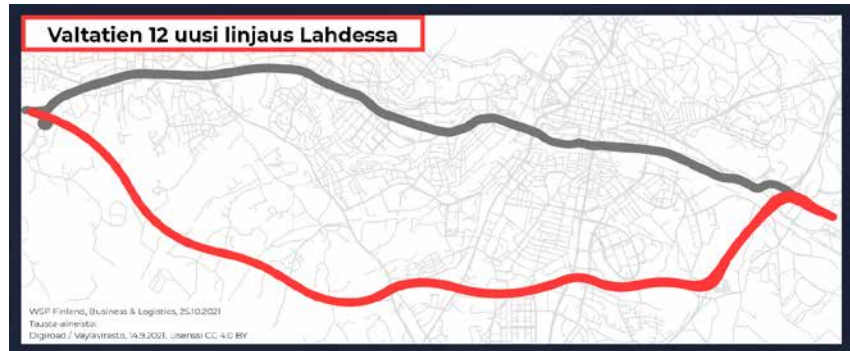


Mittauksissa käytetty täysperävaunuyhdistelmä
Kuva: Pertti Virtala

**Polttoaineen-
kulutus (l/km)
väheni 35 %
vanhaan
linjaukseen
verrattuna**

**Aikaa säästy
43 %
(n. 8 min)**

CO₂-päästövähennyksessä käytetty kulutuksen lähtöarvo perustuu VTT:n LIPASTO-palvelun aineistoon:
http://lipasto.vtt.fi/yksikkopaastot/tavaraliikenne/tieliikenne/tavara_tie.htm



Yllä kuvattu reitti ajettiin 9-akselisella täysperävaunuyhdistelmällä, jonka kokonaismassa oli 66 tonnia. Matka-aika vanhalla tielinjauksella oli keskimäärin reilut 18 minuuttia ja uudella reilut 10 minuuttia. Polttoaineen kulutus oli vanhalla linjauksella, johtuen lukuisista hidastuksista ja pysähdyksistä, merkittävästi suurempi kuin uudella linjauksella. Uuden tielinjauksen ansiosta polttoaineenkulutus väheni jopa 35 prosenttia, mikä kertoo suoraan myös CO₂-päästöjen vähenemän. Lähde: Selvitys: Kuorma-autokuljetusten energiankulutuksen ja hiilidioksidin vähentäminen tie- ja liikenneteknisiin toimenpitein. SKAL ja WSP Finland Oy.

SKAL esittää, että

- erilaisten tieverkon suunnitteluratkaisujen vaikutuksia päästöihin arvioidaan kattavammin ja aiempaa keskeisempänä kriteerinä pidetään sitä, kuinka toimenpide vaikuttaa tavaraliikenteen matkanopeuden vaihteluihin.

Bittejä ja bitumia

Viestintä- ja tietoliikenne tarjoavat nykyään monessa tilanteessa yhden uuden vaihtoehtoisen liikennemuodon muun muassa tie- tai raideliikenteen rinnalle. Näin on esimerkiksi silloin, kun työpäivä hoituu sujuvien tietoliikennedyhteyksien ansiosta etätöinä ilman tarvetta tiellä tai raiteilla liikkumiseen. Kaiken tavarantoimituksen tietoliikenne ja viestintäverkot eivät kuitenkaan korvaa, vaikka digitalisaatiokehitys vaikuttaa voimakkaastikin toimitusketjuihin. Jatkossakin tarvitaan fyysinen väyläverkko, jotta tavara saadaan toimitettua myös verkkokaupan asiakkaille.

Yhtenä keskeisenä haasteena Suomen infrassa on tieverkon heikkenevä peruskunto ja väyliin kohdistuva korjausvelka. Digitalisaatio muuttaa ja tuo uusia ratkaisuja myös liikenteeseen ja tienpitoon. Vaikka digitalisaatio muuttaakin logistiikka-alaa merkittävästi, ei fyysinen tavarantoimitus paikasta toiseen muutu sen digitaalisemmaksi. Ruoka halutaan keittiön pöydälle ja rakennusmateriaalit työmaalle, vaikka tavarat ostettaisiin verkkokaupoista.

Bitit eivät tule korvaamaan bitumia, vaan tavaraliikenteen osalta voidaan sanoa bittien tulevan bitumin rinnalle. Kumppaakin tarvitaan. Perinteisen liikenneinfran tarve tavarantoimituksessa säilyy myös digitalisoituvassa maailmassa.

3 Energian hinta ja verotus pidettävä kohtuullisena

3.1 Energian hinta ja sen merkitys

Maanteiden tavaraliikenne kuluttaa dieselpolttoainetta noin 1,3 miljardia litraa vuodessa. Kaksi kolmasosa polttoaineesta kuluu raskaissa ajoneuvoyhdistelmissä, joissa ei ole olemassa dieselille vaihtoehtoja käyttövoimaa.

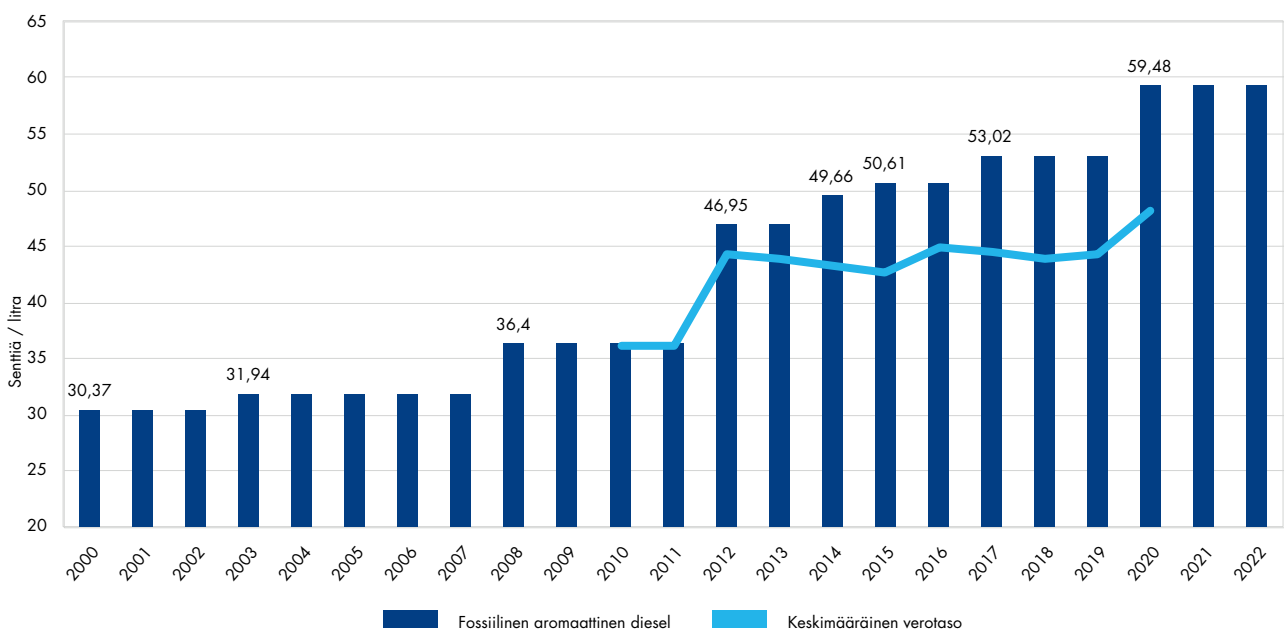
Polttoainekustannukset ovat Tilastokeskuksen julkaiseman kuorma-autoliikenteen kustannusindeksin (3/2022) mukaan keskimäärin 29,5 prosenttia kuorma- ja pakettiautoliikenteen kustannuksista, perävaunuyhdistelmillä jopa yli 34 prosenttia. Polttoaineen hinnan muutoksilla on siis suuri vaikutus kuljetuskustannuksiin.

Dieselpolttoainetta verotetaan Suomessa paljon verrattuna moneen kilpailijamaahan. Fossiilisen dieselin polttoainevero on lähes 60 senttiä litralta. Ympäristöystävällisemmistä raaka-aineista valmistettua dieseliä verotetaan tätä vähemmän, mutta keskimäärinkin dieselöljystä peritään veroa noin 50 senttiä per litra. Tämä on 17 senttiä enemmän kuin EU:n energiaverodirektiivi edellyttää.

Dieselin hintaan Suomessa vaikuttaa myös yhä enenevässä määrin jakeluvelvoite. Jakeluvelvoite edellyttää polttoaineen jakelijoita lisäämään vuosi vuodelta enemmän uusiutuvia komponentteja liikennepolttoaineisiin. Vuonna 2022 jakeluvelvoite on 19,5 prosenttia ja se kiristyy vuosittain 30 prosenttiin vuoteen 2029 mennessä. Koska moottoribensiiniin bio-osuutta voi lisätä vain 10 prosenttiin asti, vaikuttaa velvoitteen kiristyminen erityisesti dieseliin ja sen hintaan.

Hallitusohjelmassa on varmistettava se, että kansallisin toimenpitein ei lisätä ammattiliikenteen käyttämän dieselpolttoaineen hintaa suhteessa kilpailijamaihin. Jakeluvelvoitteen aiheuttamaa kustannuslisää tulee kompensoida muun muassa ammattidieseljärjestelmällä, palauttamalla ammattimaiseen liikenteeseen tankatusta dieselistä polttoaineveroja takaisin ajoneuvon haltijalle. Jakeluvelvoitetta ei tule kiristää ilman huolellista arviointia sen kustannusvaikutuksista.

Dieselin polttoainevero Suomessa

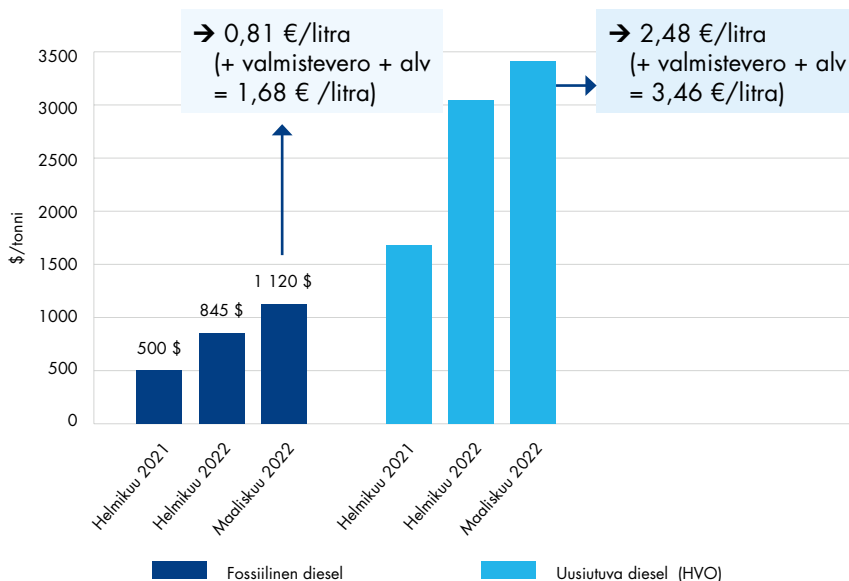


Dieselpolttoaineen verotus on kiristynyt tasaisesti. Raskaimmassa tavaraliikenteessä ei dieselille ole kuitenkaan kokonaisuutena toimivia energiavaihtoehtoja, joten veronkorotukset eivät ole ohjanneet tavaraliikennettä muihin energiamuotoihin henkilöautoilun tavoin. Veronkorotukset ilman ammattidieselpalautusta ovat suoraan lisäkustannus suomalaiselle logistiikalle. Lähde: Tilastokeskus; kuvaaja: SKAL.

Polttoaineen hinnanmuodostus

Polttoaineen hinta muodostuu useasta tekijästä: öljyn maailmanmarkkinahinnasta, öljyn jalostamisen kustannuksista, valmisteverosta, arvonlisäverosta, jakelukustannuksista ja yhä suuremmissa määrin jakeluvaihteen mukanaan tuoman uusiutuvan dieselin osuudesta. Keväällä 2022 jakeluvaihte on 19,5 prosenttia ja sen vaikutus dieselin pumppuhintoihin korottavasti on vähintäänkin 35 senttiä. EU edellyttää vuonna 2030 14 prosentin jakeluvaihteita, mutta Suomi tavoittelee 34 prosentin osuutta. Hallitus on päättänyt alentaa jakeluvaihteita 7,5 prosenttiyksikköä vuosina 2022 ja 2023. SKAL ajoi voimakkaasti vaihteen laskemista.

Fossiilisen ja uusiutuvan dieselin hintaero



Vasemmassa olevilla luvuilla karkeasti arvioituna

- 19,5 prosenttia jakeluvaihteen lisähinta 0,35 €/l (verrattuna tilanteeseen ilman jakeluvaihteita)
- 30 % jakeluvaihteen lisähinta 0,53 €/l (verrattuna tilanteeseen ilman jakeluvaihteita)
- 7.4.2022 linjatun 7,5 prosenttiyksikön laskun kustannusvaikutus noin 13,5 senttiä / litra (elinkeinoministeri Lintilän arvio 12 senttiä / litra)

Huomio! Luvut eivät sisällä esimerkiksi polttoainelogistiikan ja -jakelun kustannuksia.

SKAL esittää, että

- polttoaineverojen korotuksia ei tehdä alkavalla hallituskaudella
- kansallisin päätöksiin ei koroteta ammattiliikenteen käyttämien käyttövoimien (diesel mukaan lukien) hintaa suhteessa kilpailijamaihin. Kuljetusalan investointikykyä on huolehdittava, jotta puhtaampien käyttövoimien teknisten ratkaisujen kehittyessä riittävän pitkälle säilyy yrityksillä edellytykset investoida näihin.
- jakeluvorvoitteen tasoa tarkastellaan yhtenäisesti Euroopassa. Suomi pitää jakeluvorvoitteen maltillisena.

3.2 Ammattidieselin toteutuminen varmistettava

Suomen hallitus päätti 18.2.2022 aloittaa ammattidieseljärjestelmän valmistelun. Ammattidiesel on energiaverodirektiivin termi, jolla tarkoitetaan mahdollisuutta soveltaa tiettyntyyppisiin kuorma- ja linja-autoihin tankattavaan dieselöljyyn alhaisempaa polttoaineverokantaa.

Jo alkuvuonna 2022 kuljetuskustannukset nousivat rajusti, ennen Venäjän hyökkäystäkin. Pelkästään dieselin hinta oli tammikuussa 2022 noussut viimeisen vuoden aikana kymmeniä senttejä, jopa yli 50 senttiä litralta. Yksittäiselle ajoneuvoyhdistelmällä viimeisen vuoden aikana tapahtunut dieselin hinnannousu tarkoittaa kymmenien tuhansien eurojen lisälaskua. Kustannuslisä on valtavan suuri.

Kysymys ei ollut pelkästään korkeasta öljyn maailmanmarkkinahinnasta. Vuoden 2022 alussa tuli voimaan kaksi päätös- ja päästöperusteista tekijää: jakeluvorvoite nousi ja lisäksi nousi parafiinisen dieselöljyn polttoainevero kaksi senttiä litralta.

Suomessa diesel on Euroopan kalleimpia. Lisäksi tulee huomata, että jo nyt monessa maassa ammattidieseljärjestelmä alentaa hintaa.

Päästövähennystoimista johtuen pitkällä, mutta jo lyhyelläkin aikavälillä eri politiikkatoimien myötä polttoaineen hinta on noussut. Vaikutukset ovat olleet – kuten on nähty – arvaamattomia.

Monilla päästövähennyskeinoilla – kuten jakeluvorvoiteella – ei ole raskaassa liikenteessä toivottua päästöjä vähentävää ohjauvaikutusta. Näin siksi, että diesel on tällä hetkellä ainoa soveltuva polttoaine valtaosassa kuljetuksia.

Alalla ei ole mahdollisuutta laajasti tai nopeasti hankkia kuljetuskalustoa vaihtoehtoisilla käyttövoimilla. Vaihtoehtoisten käyttövoimien hankintatuet ovat tervetulleita, mutta niiden varjolla ei tule korottaa dieselkäyttöisten kuorma-autojen käyttökustannuksia.

Ammattimainen raskas liikenne vaatii väistämättä kilpailukykyänsä säilyttääkseen systeemisen muutoksen liikenteen verotukseen, mihin ammattidiesel on yksi osaratkaisu.

Ammattidieselin käyttöönotto tarkoittaisi kuorma-autoille tankatuista litroista maksettavaa veronpalautusta, mikä alentaisi yritysten kustannuksia.

SKAL katsoo, että ammattidiesel osaltaan mahdollistaa kotimaisen kuljetus- ja logistiikkatoimialan kilpailukykyyn säilymisen. Syksyllä 2021 tehdyn liikennelaskennan perusteella ulkomaisen kuorma-autokaluston osuus Suomen tieläisverkolla on kasvanut 40 prosenttia muutamassa vuodessa.

Perusajatus ammattidieselissä on seuraava:

- ammattimaisessa liikenteessä toimivat voivat hakea veronpalautusta ostetuista diesel-litroista
- lopulta ammattimainen liikenne maksaa veroa dieselistä EU:n energiaverodirektiivin salliman 33 sentin minimitason

Ammattidiesel-palautuksen taso vaihtelee niissä Euroopan maissa, joissa se on käytössä. Belgiassa palautus on suurin eli 24,76 senttiä per litra (2020).

Suomen hallitus päätti ammattidieselin valmistelun aloittamisesta 18.2.2022 ja hallituksen esitys on luvattu antaa syysistuntokaudella 2022. SKALin tavoite on, että asia on käsitelty 2023 päättyvällä vaalikaudella ja ammattidieseljärjestelmä otetaan käyttöön vuonna 2023.

Ammattidiesel-tietosivut

Katso lisää ammattidiesel-sivustoltamme:
www.skal.fi/ammattidiesel

SKAL esittää, että

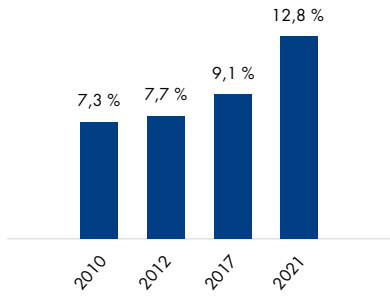
- varmistetaan, että Suomessa otetaan monen muun EU-maan tavoin käyttöön ammattidieseljärjestelmä vuoden 2023 aikana.

3.3 Vinjettimaksu käyttöön myös Suomessa

Vinjetti on kuorma-autoilta perittävä, aikaan perustuva tienkäyttömaksu: päivä-, kuukausi- tai vuosivinjetti. Vinjettimaksut koskevat lähtökohtaisesti vähintään 12 tonnia painavia ajoneuvoja, ja päivämaksun hinta on enimmillään 11 euroa. Suomi on Maltan lisäksi ainoa EU-maa, joka antaa ulkomaisen kuljetuskaluston liikennöidä ilman tiemaksua.

Ulkomaiselta kuljetuskalustolta kerättävän vinjettimaksun vuosituotto olisi liikenne- ja viestintäministeriön vuoden 2018 selvityksen mukaan 13–14 miljoonaa euroa vuodessa. Vinjettimaksu kannattaisi ottaa yhä käyttöön EU:n asettamasta siirtymäajasta huolimatta, sillä sen hallintokulut ovat maltillisia.

Ulkomaisten kuorma-autojen osuus Suomen pääteillä



Lähde: SKALin liikennelaskenta syyskuussa 2021.

SKALin liikennelaskenta syksyllä 2021: 12,8 prosenttia ulkomaista liikennettä

SKALin vuonna 2021 tekemän liikennelaskennan perusteella tieverkkoamme käyttää päivittäin runsas joukko ulkomaisia kuorma-autoja, jotka eivät osallistu tienpidon kustannuksiin. Tiestön rahoituksesta vastaavat suomalaiset yritykset ja veronmaksajat. SKALin syksyllä 2021 toteuttama laaja liikennelaskenta osoitti, että ulkomaisten kuorma-autojen osuus Suomen tieverkolla on kasvanut yli 40 prosenttia vuodesta 2017. Ulkomaisen liikenteen osuus kaikesta raskaasta liikenteestä oli vuoden 2021 laskennan mukaan 12,8 prosenttia. Suomessa on korkea aika ottaa käyttöön raskaan liikenteen tiemaksu, jolla kasvava ulkomainen liikenne alkaa maksaa tieverkon käytöstä.

Vuorokauden kestänyt laskenta suoritettiin 22.9.–23.9.2021 kymmenessä eri mittauspisteessä ympäri maata. Liikennelaskennalla kerättiin tietoa ulkomaisen raskaan liikenteen osuudesta Suomen keskeisillä teillä.

Mittauspisteissä laskettiin 15 346 kuorma-autoa tai ajoneuvoyhdistelmää. Määrästä ulkomaisia oli 1 970, mikä

vastaa 12,8 prosenttia. Ulkomaisten kuorma-autojen osuus on noussut tasaisesti Suomessa. Vuonna 2012 osuus oli SKALin liikennelaskennan mukaan 7,7 prosenttia ja vuonna 2017 noussut 9,1 prosenttiin.

Vaikka aikaperusteiset vinjetit ollaan EU-parlamentin päätöksellä poistamassa asteittain käytöstä raskailta ajoneuvoilta TEN-T -ydinverkossa on Suomen tarpeen ottaa siirtymäkauden ajaksi käyttöön aikaperusteinen vinjetti. Tiemaksujärjestelmä eli vinjetti olisi tehokas tapa kerätä rahoitusta tien käytöstä myös ulkomaisilta ajoneuvoilta. Älykkäät tiemaksujärjestelmät ovat vielä kaukana tulevaisuudessa, ja niitä odotellessa Suomessa tulee ottaa käyttöön raskaan liikenteen aikaperustainen tienkäyttömaksu (vinjetti). Sen avulla myös ulkomainen kalusto osallistuisi tienpidon kustannuksiin.

Asteittaista käytöstä poistamista sovelletaan tärkeimpiin teihin, joilla suurin osa hyötyajoneuvojen kansainvälisestä kauttakulusta tapahtuu. Jäsenmaat voivat edelleen soveltaa vinjettejä verkon muissa osissa.

Poikkeukset vinjettien asteittaiseen käytöstä poistamiseen sallitaan asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa, kuten harvaan asutuilla alueilla tai kun vinjettejä sovelletaan rajoitettuun tieosuuteen, kunhan komissiolle on ilmoitettu asiasta.

Jäsenmailla on myös mahdollisuus perustaa yhdistetty maksujärjestelmä raskaille ajoneuvoille tai tietyille raskaille ajoneuvotyypeille. Järjestelmään kootaan yhteen etäisyys- ja aikaperusteisia elementtejä.

SKAL esittää, että

- Suomessa otetaan käyttöön raskaan liikenteen aikaperusteinen tiemaksu.



Kuva: Akseli Muraja

3.4 Liikenteen verotus pidettävä kohtuullisena

Suomessa myydään dieseliä ja bensiiniä yhteensä noin 4,7 miljardia litraa vuodessa. Tästä määrästä dieselin osuus on noin 2,9 miljardia litraa eli noin 62 prosenttia. Dieselin myynnistä puolestaan noin 1,3 miljardia litraa eli noin 45 % kulutetaan maanteiden tavaraliikenteessä. Tämän vuoksi kaikissa polttoaineverotusta koskevissa päätöksissä on arvioitava vaikutukset kuljetus- ja logistiikkakustannuksiin.

Suomen kustannuskilpailukyyn kannalta keskeistä on huolehtia siitä, että kansallisilla veropäätöksillä ei lisätä kuljetuskustannuksia.

Hallitusohjelmassa tulee selkeästi sopia, että maanteiden tavaraliikenteessä käytettävän dieselpoltoaineen verotusta ei kiristetä. Sen sijaan ammattidieseljärjestelmällä tulee keventää ammattimaisessa liikenteessä käytettävän dieselöljyn verotusta. Tämä veronpalautus ei ole uhka päästövähennystavoitteiden saavuttamiselle, sillä raskaimmissa ajoneuvoyhdistelmissä ei ole tarjolla dieselille vaihtoehtoja käyttövoimaa.

SKAL esittää, että

- kansallisilla veropäätöksillä ei lisätä kuljetuskustannuksia koskien myös dieselpoltoaineen verotusta.

3.5 Muu alaan liittyvä verotus

Kotitalousvähennys muuttokuljetuksiin

Kotitalousvähennys tulee ulottaa koskemaan muuttokuljetuksia. Tällä parannetaan työllisyyttä, sillä se synnyttäisi SKALin arvion mukaan 1 000–2 000 uutta työpaikkaa. Muutos edistäisi työvoiman liikkuvuutta ja helpottaisi täten osaltaan kohtaanto-ongelmaa työmarkkinoilla. Kotitalousvähennyksen ulottaminen muuttokuljetuksiin vähentäisi myös harmaata taloutta, jonka riski kuluttaja-asiakkaisiin painottuvissa muuttokuljetuksissa on suuri. Harmaan talouden väheneminen vähentäisi myös muutoksen kustannusvaikutuksia valtiolle.

Tilapäinen työskentely neljään vuoteen

Tuloverolain 72 a §:ssä (876/2017) säädetään täsmällinen aikaraja sille, kuinka pitkän ajan kestävä työskentelyä samassa työskentelypaikassa voidaan pitää tilapäisenä työskentelynä erityisellä työtekemispaikalla.

Tämä aikaraja määrittää oikeuden maksaa työntekijälle matkakustannusten korvauksia, kuten päivärahoja, kilometrikorvauksia ja majoittumiskorvauksia. Tämä aikaraja on tällä hetkellä kolme vuotta. SKAL esittää tämän aikarajan nostamista neljään vuoteen. Muutoksella helpotettaisiin työvoimaan alueellista kohtaanto-ongelmaa ja parannettaisiin työvoiman saatavuutta mm. suurissa rakennuskohteissa.



SKAL esittää, että

- kotitalousvähennys tulee ulottaa koskemaan muuttokuljetuksia.
- tuloverolain 72 a §:ssä säädetään oikeus maksaa työntekijälle matkakustannusten korvauksia, kuten päivärahoja, kilometrikorvauksia ja majoittumiskorvauksia neljän vuoden ajalta (nykyään kolme vuotta).

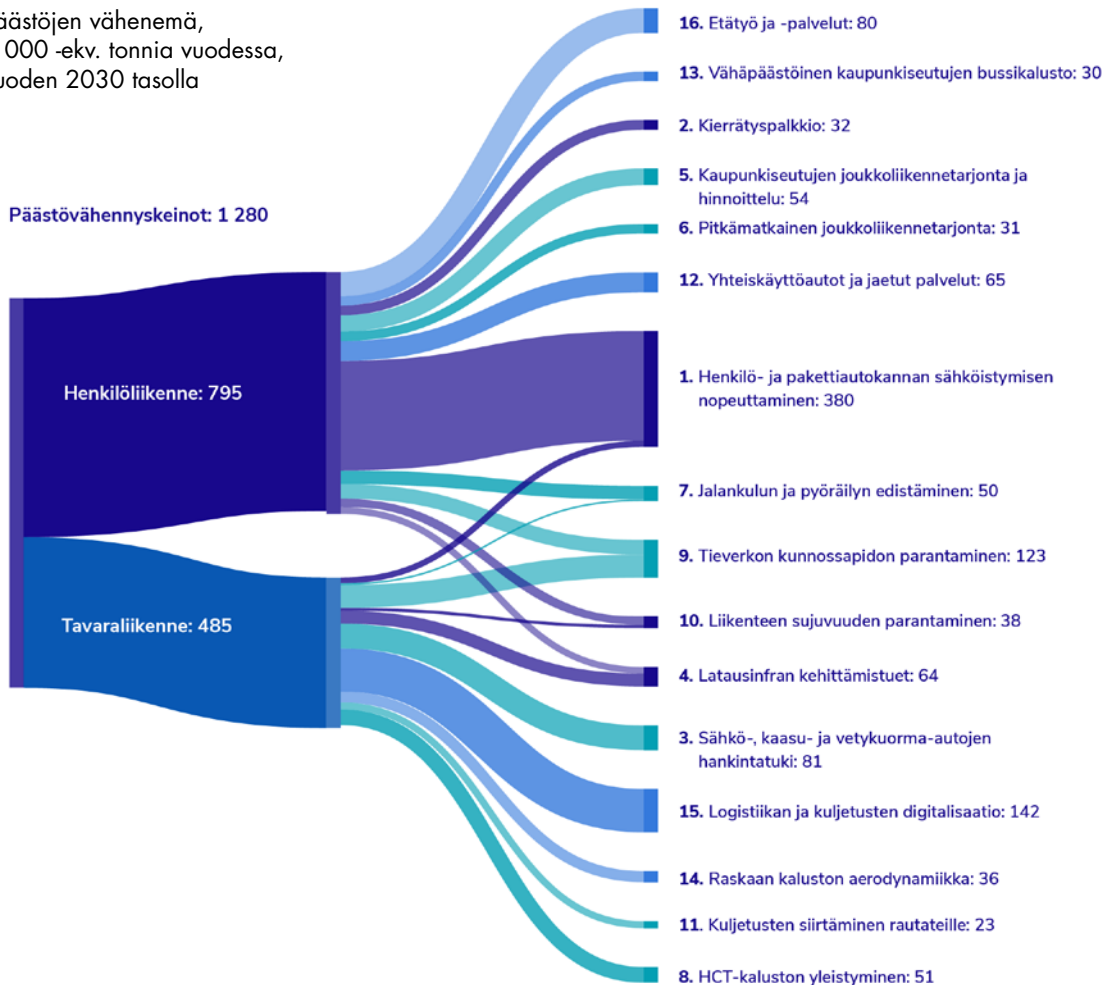
3.6 Päästöjen vähentäminen ja liikenteen uudet käyttövoimat

Ilmastopäästöjä on vähennettävä globaalisti. Liikenne on tässä yksi tärkeä sektori niin Suomessa kuin maailmallakin. Ilmaston hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä on tärkeää tiedostaa keinoja valittaessa, että kyse on globaalista haasteesta, jossa paikalliset toimet eivät, esim. pohjavesisuojausten tavoin, auta. Tiukemmat toimet yhtäällä eivät hyödytä ketään, jos vastaavasti toisaalla ei tehdä tarvittavia toimia. Pahin skenaario on, että kilpailijamaita tiukemmillä vaatimuksilla siirtyy päästöjä aiheuttava toiminta toisaalle, jolloin vaikutus ilmastopäästöihin on pahimmillaan täysin päinvastainen tavoiteltuun nähden. Siksi myös liikennesektorin päästötavoitteissa on oltava johdonmukainen ja yhtenäinen linja vähintäänkin koko EU-alueella.

Päästöjen vähentäminen ja hiilineutraaliustavoite on erittäin suuri haaste meille kaikille, tavoitteeseen pääsemiseksi on kaikki keinot otettava käyttöön. Keinovalikoimaa on kattavasti tarkasteltu liikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartassa.

Liikenne- ja kuljetusalan tiekartta 2030 päästövähennyksiin kokonaisuutena:

Päästöjen vähenemä,
1 000 -ekv. tonnia vuodessa,
vuoden 2030 tasolla



Päästövähennyskeinoja. Lähde: Liikenne- ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartta.

Erityisesti raskaan liikenteen osalta tienpinnan epätasaisuudet sekä päällystevauriot lisäävät polttoainekulutusta, koska vierintävastuksen merkitys kulutukseen on huomattavasti suurempi kuin kevyemmällä henkilöautoilla. Samasta syystä myös talvikunnossapidolla on merkittävä vaikutus polttoaineen kulutukseen raskaan liikenteen osalta.

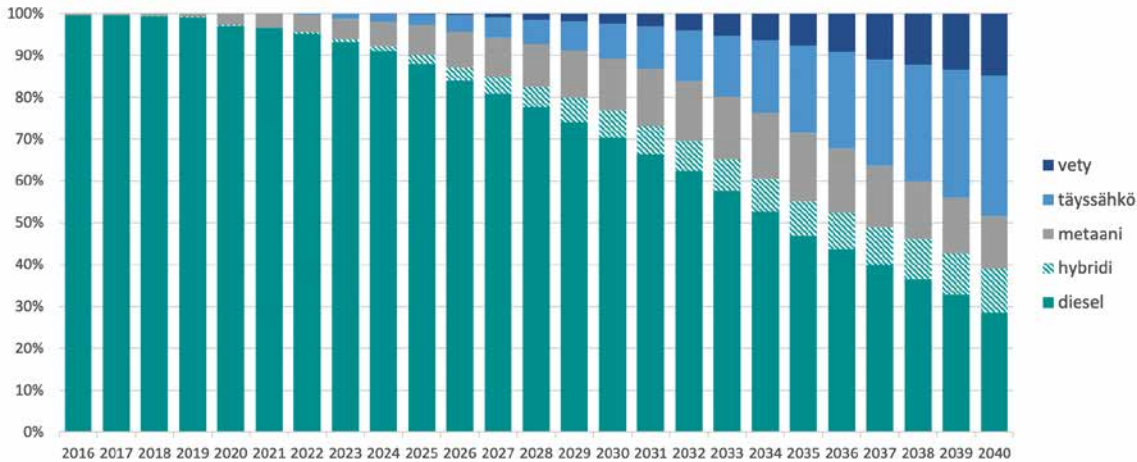
Sähköön tavaraliikenteen energialähteenä liittyy useita merkittäviä haasteita tällä hetkellä. Keskeisimpinä ovat latauksen vaatima aika sekä suuren energiamäärän edellyttämän akuston koko ja massa, kun samaan aikaan hyötykuorman osuuden tulee olla mahdollisimman suuri. Toimivia sähköisiä ratkaisuja raskaaseen tavaraliikenteeseen ei olekaan toistaiseksi saatavilla.

Dieselille korvaavia energiamuotoja yleistyy tekniikan kehittyessä ensimmäisenä kevyemmässä jakelukulustossa, jonka latauksen järjestäminen on luontaisten pysähdysten – kuten terminaalilastausten ja purkujen – ansiosta helpommin järjestettävissä. Koska jakeluliikenne hoidetaan pääasiassa päiväsaikaan, voidaan lataus toteuttaa öisin logistisen järjestelmän häiriintymättä. Kevyen kuljetuskaluston sähköistymistä tulee edistää hankintatuilla sekä julkisen latausverkoston kehittämällä logistiisiin solmukohtiin.

On kuitenkin huomattava, että energiankulutuksesta hyvin merkittävä osuus syntyy raskaimmissa yli 60 tonnin pitkänmatkan ajoneuvoyhdistelmissä. Näiden vuorokautisen käyttöaste on myös hyvin korkea, jolloin pidempien latausten edellyttämien taukojen järjestäminen tarkoittaa myös laajempaa muutosta logistiikkaketjuajatteluun. Teknisiä ratkaisuja nimenomaan raskaimman pitkänmatkaisen tavaraliikenteen sähköiseen siirtymään ei toistaiseksi ole, ja se tarkoittaisi paljon suurempaa muutosta kuin vain käyttövoiman vaihtumista. Se muuttaisi koko logistista järjestelmää, jossa tähän asti on pyritty maksimoimaan sekä hyötykuorma että ajoneuvojen käyttöaste. Murros ja kehitystyö ovat jo lähteneet liikkeelle, mutta muutostahti on edellä mainituista syistä johtuen tavaraliikenteessä merkittävästi hitaampi kuin henkilöauto- ja linja-autoliikenteessä.

Raskaat kuorma-autot (16t) – ennuste eri käyttövoimien osuudesta ensirekisteröinneissä ja autokannan kehityksestä

osuus ensirekisteröinneistä



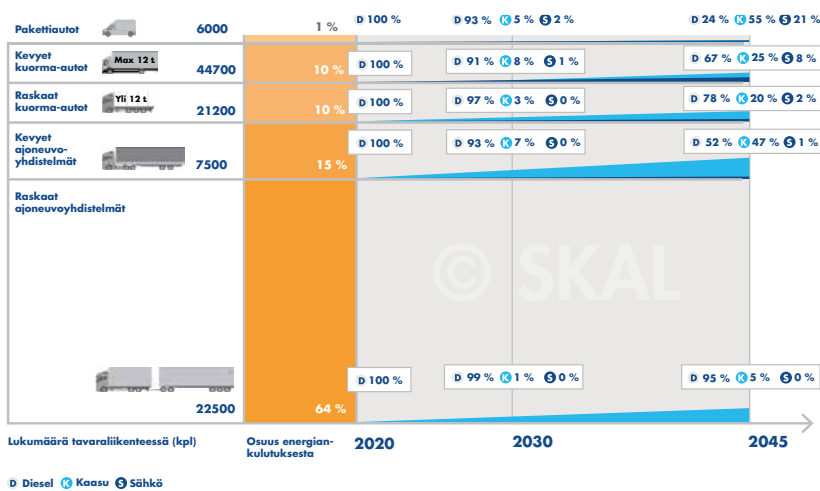
autokanta

	diesel	hybridit	kaasu	täyssähkö	vety
2021	47 100	6	262	7	0
2025	46 900	140	900	200	10
2030	45 200	900	2 500	1 100	228
2035	39 200	2 100	4 800	3 500	1 100
2040	29 800	3 500	7 800	7 000	2 900

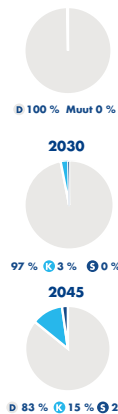
Autoalan käyttövoimaennuste vuosille 2022–2040

Yli 16 tonnin kokonaismassaluokan kuorma-autojen käyttövoimaennuste. Lähde: Autoalan käyttövoimaennusteet, Autoalan Tiedotuskeskus 2022.

Käyttövoimien kehitys ajoneuvotyypittäin 2020–2045



Tavaraliikenteen energiankulutuksen jakautuminen



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



Vaikka akkuteknologia kehittyisi siten, että sähkö soveltuisi myös raskaimman tavaraliikenteen energianlähteeksi ja alkaisi yleistyä raskaassa tavaraliikenteessä käyttövoimana 2030-luvulla, näkyisi muutos koko kuorma-autokannassa hitaasti johtuen kaluston pitkästä käyttöiästä ja kalliista hankintahinnasta. Tämän vuoksi tarvitaan muun tyyppisiä toimia raskaan liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi kestäväällä tavalla, kuljettamisen kustannuksia nostamatta, sillä kohonneet kustannukset heijastuvat voimakkaasti koko yhteiskunnan elinvoimaan.

Mikäli sähkö nähdään tulevaisuudessa myös raskaimman tavaraliikenteen energiamuotona, tarvitaan kattava selvitys latauksen järjestämisestä ja vaikutuksista koko toimialaan Suomessa. Asiaa on suhteutettava kaluston käyttöasteeseen. Mikäli kalustoa joudutaan seisottamaan esimerkiksi 8 tuntia vuorokaudessa latauksen vuoksi, on arvioitava myös tämän aiheuttamat kustannusvaikutukset ja päästöt tarvittavan suuremman kalustomäärän vuoksi.

SKAL näkee, että

- siirtymää kohti yhä vähähiilisempää liikennettä tulee edistää, mutta sitä ei tule tehdä tavaraliikenteen dieselkaluston kustannuksia nostamalla, sillä raskaimmassa tavaraliikenteessä ei dieselle ole toistaiseksi toimivia käyttövoimavaihtoehtoja, jolloin tämänkaltaiset toimet syövät vain alan kannattavuuden ja investointikyvyn tulevaisuudenkin ratkaisuilta.
- tulee etsiä keinoja, jotta jakeluvelvoitteen toteuttaminen onnistuisi kustannustehokkaasti Suomessa tuotetulla uusiutuvalla polttoaineella.

4 Säädosmuutoksiin malttia ja laatua

Säädosmuutosten, koskivat ne ajoneuvojen teknisiä vaatimuksia tai kuljetusalan yleisempää sääntelyä, tulee olla perusteellisiin vaikutustenarviointeihin pohjautuvia. Laadukas maltilla toteutettu sääntely on myös kuljetusalan etu.

4.1 Ajoneuvosäädöksiin muutokset maltillisesti

Suomessa on viimeisen kymmenen vuoden aikana nostettu kuljetuskaluston mittoja ja massoja useassa eri vaiheessa. Vuonna 2013 nostettiin ajoneuvoyhdistelmien suurin sallittu kokonaismassa 60 tonnista 76 tonniin. Vuonna 2019 nostettiin ajoneuvoyhdistelmien suurin sallittu pituus 25,25 metristä 34,5 metriin ja eri ajoneuvojen massoja nostettiin 76 tonnin sisällä.

Suomessa on näiden muutosten myötä Euroopan raskaimmat ja pisimmät yhdistelmät. Ajoneuvojen mittoja ja massoja koskevia säädöksiä ei tule muuttaa. Kuljetusyritykset ovat investoineet nyt voimassa olevien säädösten mukaisesti satoja miljoonia euroja uusiin tehokkaisiin ajoneuvoyhdistelmiin. Investointikyky edellyttää ennakoitavaa säädösympäristöä. Suomen tieverkko ei myöskään yleisesti kestä nykyistä raskaampia ajoneuvoyhdistelmiä.

Suomen tulee vaikuttaa EU:ssa siihen, että Pohjoismaissa voidaan jatkossakin EU-säädösten puitteissa harjoittaa rajat ylittävää kansainvälistä liikennettä kaikilla niillä ajoneuvoyhdistelmätyypeillä, jotka on sallittu ylittävän rajan molemmilla puolilla. Tätä rajat ylittävän liikenteen oikeutta ei tule rajata tiettyihin mitta- ja massadirektiivissä määriteltyihin moduuliyhdistelmätyyppeihin tai määrättyyn käyttövoimaan. Tämän kysymyksen merkitys Suomelle on suuri.

Kuljetusala on hyvin vahvasti säännelty toimiala. Sääntely on kuitenkin tarpeen liikenneturvallisuuden ja työolojen sekä tasapuolisten kilpailuedellytysten varmistamiseksi, mutta sen on tärkeää olla laadukasta. Muutokset sääntelyssä tarkoittavat kuitenkin lähes poikkeuksetta lisäkustannuksia toimialalle vähintäänkin muutosvaiheessa, siksi on huolehdittava, että sääntelyä muutetaan, lisätään tai vähennetään maltillisesti ja aina perusteellisen ja kattavan vaikutusarvioinnin kautta.

Suomen on aktiivisesti vaikuttava myös kansainvälisillä foorumeilla, joissa pääosa teknisistä säädöksistä valmistellaan.

Viranomaisten tulee ottaa myös aktiivinen rooli monimutkaisten säädösten riittävästä tulkinnasta ja soveltamisen ohjeistamisesta. Esimerkiksi kuormanvarmistussäädösten sisältöä tulee avata viranomaisohjein, jotta niiden soveltaminen ja valvonta on yhdenmukaista koko maassa.

SKAL esittää, että

- kuorma-autojen ja ajoneuvoyhdistelmien mitta- ja massasäädökset pidetään ennallaan.
- viranomaisten ohjeistuksia säädösten soveltamisesta lisätään yhteistyössä alan toimijoiden kanssa.

4.2 Kuljetusalalle lisäsääntelyä vain tarpeesta

Kuljetus- ja logistiikka-alalle kohdistuu runsaasti sääntelyä niin EU:n kuin Suomenkin tasolla. Alan yritysten toimintaedellytykset ja kilpailukyky tulee turvata lainsäädäntöhankkeissa.

Sääntelyn tulee tarjota tasapuoliset kilpailuedellytykset kotimaisille toimijoille, koska logistiikan kuljetusketjut ulottuvat valtioiden rajojen yli ja Suomessa operoi useita kansainvälisiä toimijoita. Tämä vaatii yhä enemmän proaktiivista vaikuttamista ja verkostoitumista alan toimijoiden kesken.

Sääntelyn uudistamisessa ennakoitavuus on tärkeää. Uutta sääntelyä mietittäessä on huomioitava kansainvälinen kehitys ja vaikutettava sekä EU:ssa että YK:ssa tehtävään säädösten valmisteluun. Suomen on kaikessa lainsäädäntötyössään arvioitava huolellisemmin vaikutukset logistiikka-alalle ja Suomen kilpailukykyllä, sillä alan kustannuskehitys heijastuu koko Suomen vientiin ja kilpailukykyyn.

Kotimaisissa lainsäädäntöhankkeissa tulee huomioida myös pitkäjänteisyys. Esimerkiksi mittojen ja massojen on syytä pysyä samana pitkällä aikavälillä, ettei tarpeettoman usein jouduta investoimaan kuljetuskalustoon säädosmuutosten takia. Tarpeettomat ja ennakoimattomat investoinnit heikentävät voimakkaasti alan kannattavuutta ja investointikykyä uuteen, vähempipäästöiseen kalustoon.

Säätelyn tulee olla laadukasta ja selkeätä, ettei jää tulkin-
nanvaraa siitä, mikä on tavoite ja mitä säädöksen sisältö
tarkoittaa. Tärkeää on myös tehdä perusteelliset vaikutus-
tenarvioinnit ja kuulla sidosryhmiä työryhmien muodossa.

SKAL esittää, että Suomessa

- kaikessa lainsäädäntötyössä huomioidaan pitkä-
jänteisyys, ennakoitavuus ja kustannusvaikutukset
kuljetus- ja logistiikka-alalle.
- säätelyn laadukkuuteen kiinnitetään huomiota.
Säätely itsessään ei ole ongelma, kun se on
laadukasta ja sillä luodaan tasavertaista
toimintaympäristöä.

5 Työvoiman saatavuus turvattava

5.1 Ammatillisten oppilaitosten kuljettajakoulutus, logistiikan perustutkinto

Autonkuljettajaksi kouluttaudutaan pääasiassa logistiikan
perustutkinnon kautta, joka on ammatillinen perustutkinto.
Logistiikan perustutkinnon ammattinimikkeitä ovat autonkul-
jettaja, linja-autonkuljettaja, yhdistelmäajoneuvonkuljettaja,
lentoasemahuoltaja ja varastonhoitaja. Osaamisaloja ovat
kuljetuspalvelut, lentoasemapaalvelut ja varastopalvelut.

Kuljettajakoulutus edellyttää oppilaitoksilta ajoneuvokalustoa
ja ajo-opetus on pääasiassa yksilökoulutusta. Se tarkoittaa,
että kuljettajakoulutuksen kustannukset ovat keskimääräistä
ammattikoulutusta suuremmat. Jotta koulutuksen laatu, määrä
ja tehokkuus voidaan säilyttää, tulee kuljettajakoulutukseen
varata riittävä rahoitus.

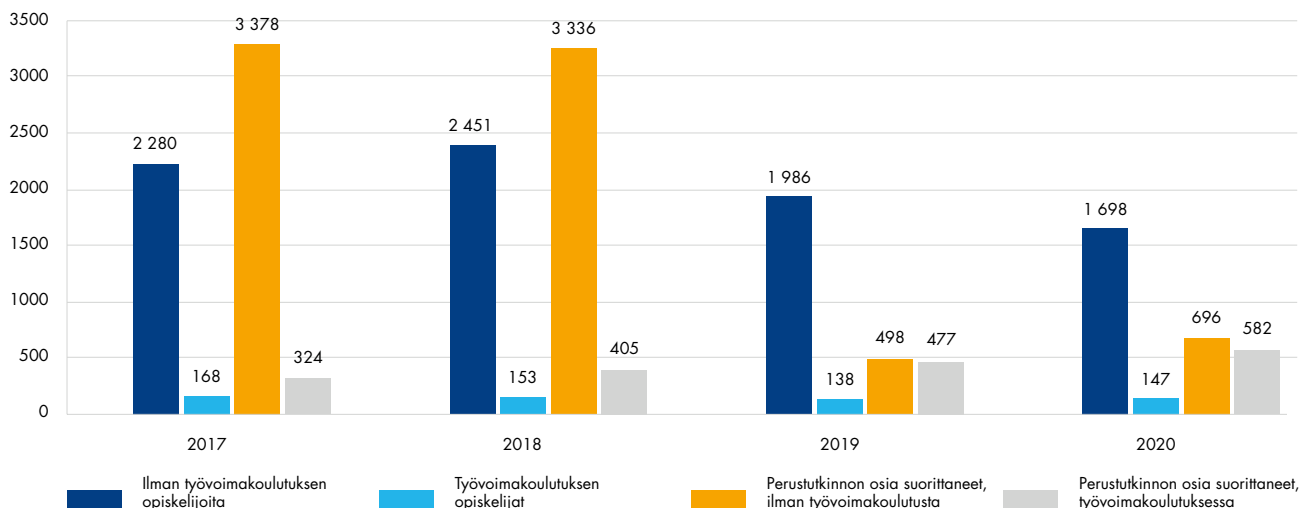
Logistiikan perustutkinnon opiskelijat ovat usein nuoria
ja tulevat suoraan peruskoulusta. Autonkuljettaja- ja
yhdistelmäajoneuvonkuljettajan opinnoissa opiskellaan
logistiikkaa, ajoneuvojen huoltamista ja kuljettamista sekä
kuorma-auton kuormaamista ja purkamista eri apuvälineillä
sekä kuorman varmistamista. Autonkuljettajaopinnoissa su-
oritetaan C-luokan eli kuorma-auton ajo-oikeus ja kuorma-
autonkuljettajan ammattipätevyys. Yhdistelmäajoneuvokul-
jettajan koulutuksen aikana suoritetaan lisäksi CE-luokan eli
kuorma-autovetoisen ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeus.

Koska opiskelijat ovat nuoria, pitää kuljettajaksi opiskele-
vien nuorten ajo-oikeuksien ikärajoja tarkastella harjoittelu-
mahdollisuuksien näkökulmasta. Jotta kuljettajaksi opiske-
levän työssäoppiminen olisi tehokasta ja sujuvaa koulutuk-
sensa yhteydessä kuljettajan ammattipätevyyden saaville
opiskelijoille, on heille annettava poikkeusmahdollisuus
saada ajo-oikeus nuorempana sekä sovellettava poikkeusta
ammattipätevyydestä.

SKAL esittää, että

- kuljettajakoulutukseen on varattava riittävä rahoi-
tus, jotta koulutuksen laatu, määrä ja tehokkuus
voidaan säilyttää.

Logistiikan perustutkinnon suorittaneet



Lähde: Opetushallitus

5.2 Ammattipätevyden koemalli aidosti käyttöön

Liikennepalvelulakia muutettiin vuonna 2019 siten, että kuorma- ja linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys voi hankkia myös pelkän kokeen suorittamalla eli niin sanotulla koemallilla. Muutokset tulivat voimaan 1.1.2020. Täsmäntävät muutoksen valtioneuvoston asetukseen kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyydestä tulivat voimaan 16.11.2020.

Edellä mainittujen säädösten mukaan perustason ammattipätevyys olisi pitänyt voida suorittaa koemallilla jo yli vuoden ajan. Käytännössä tämä ei ole kuitenkaan ollut mahdollista. Säädöksissä ammattipätevyyskokeen järjestäjiä ja arvioijia koskevat vaatimukset asetettiin sellaisiksi, että kokeen järjestäjiä ei ole ilmaantunut.

Liikennepalvelulaissa asetettu vaatimus siitä, että kokeiden järjestäjällä täytyy olla kokeiden vastaanottamisessa tarvittavat ajoneuvot, on vain kustannuksia lisäävä vaatimus. Lain 32 §:ssä asetetaan vaatimukset kokeessa käytettävillä kuorma- ja linja-autoilla. Tämän vaatimuksen noudattaminen riittää varmistamaan ajoneuvon säädöksenmukaisuuden, ei se kenen omistuksessa ajoneuvo on.

Vaatimusta kokeen kuvaamisesta ja arviointiperusteista voisi muokata siten, että viranomaisen eli liikenne- ja viestintävirasto laatisi ja vastaisi kokeen muodosta, sisällöstä ja arviointiperusteista. Kokeen järjestäjän tehtävänä olisi suunnitella ja vastata kokeen järjestämisestä ja toteuttamisesta vaatimusten mukaisesti.

Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyysasetuksessa ammattipätevyyskokeen arvioijalle ja kokeesta vastaavalle johtajalle asetetut vaatimukset ovat liian tiukat. Kaksi kokeen arvioijaa on tarpeeton ja kustannuksia lisäävä vaatimus. Yksi arvioija kykenee tekemään arvioinnin, kun hänellä on tehtävän edellyttämä työkoekemusta tai koulutusta. Lisäksi tämä vaatimus rajoittaa myös

kokeessa käytettävää kalustoa, koska kuorma-autossa on nykyisin usein vain kaksi istumapaikkaa. Yhden arvioijan mahdollistaminen tuo kustannussäästöä ja helpottaa kokeen saavutettavuutta.

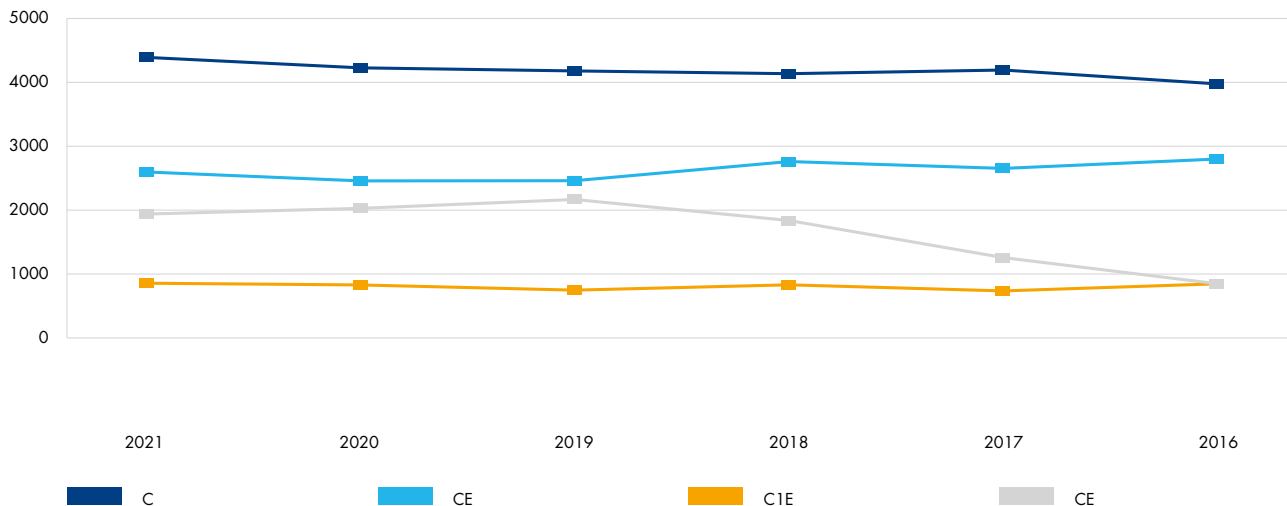
Kokelaan oikeusturva voidaan varmistaa teoriakokeessa digitaalisin keinoin ja asiakirjojen säilyttämisvelvollisuutena jälkikäteen tehtävää tarkastusta varten. Lisäksi käytännön koe voidaan tallentaa, jolloin koetilaisuus voidaan tarvittaessa käydä jälkikäteen uudestaan läpi. Kokeesta vastaavan johtajan pätevyysvaatimus on nykyisin aivan liian korkea. Jo asetuksen lausuntovaiheessa esitettiin tarpeettomia vaatimuksia, joita vielä lopullisessa muodossa lisättiin. Kokeesta vastaavan johtajan pätevyysvaatimukseksi sopii hyvin sama vaatimus kuin on asetettu perustason ammattipätevyyskoulutuksessa opetuksesta vastaavalle johtajalle.

Raskaiden ajoneuvojen (ryhmä 2) ajokorttikoulutus on Suomessa ollut lähes muuttumaton 10 vuoden ajan lukuun ottamatta C1- ja C1E-luokkia. Samaan aikaan kevyempien ajoneuvojen (ryhmä 1) ajokorttikoulutusvaatimuksia on muokattu useampaan kertaan. Myös raskaiden luokkien koulutusvaatimukset tulisi tarkastella ja uudistaa ainakin kuorma-autoluokkien osalta.

SKAL esittää, että

- ammattipätevyyskokeen suorittamista koemallilla koskevia säädöksiä kevennetään, jotta koemalli saadaan nopeasti hyödynnettäväksi myös käytännön tasolla.
- kuorma-auton ajokorttikoulutus uudistetaan.

Kuorma-auton ajokorttien suorituspäämäärät 2016–2021



Lähde: Traficom

5.3 Puolustusvoimien kuljettajakoulutus kuljetusalalle tärkeä

Puolustusvoimat kouluttaa kuljettajia omiin tarpeisiinsa, mutta koulutettavat saavat varusmiespalvelun aikana myös kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen, joko normaalin (n. 1 000 kuljettajaa) tai nopeutetun (n. 2000 kuljettajaa) sekä kuorma-auton tai kuorma-autovetoisen yhdistelmän ajo-oikeuden.

Puolustusvoimien tekemän otostutkimuksen perusteella koulutetuista noin 37 prosenttia jäisi alalle. Nopeutetusti hankittu ammattipätevyyskoulutus aiheuttaa alle 21 vuoden ikärajaan johtuen keskimäärin seitsemän kuukauden ajanjakson, jolloin henkilö ei voi kotiutumisensa jälkeen kuljettaa kuin pientä kuorma-autoa. Tämä johtaa siihen, että nämä henkilöt eivät jätä kuljettajan tehtäviin.

Koemallia koskevat säädökset ovat ongelma myös puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen kohdalla. Vaikka puolustusvoimilla on oikeus järjestää kuljettajan perustason ammattipätevyys saavuttamiseksi suoritettavat kokeet haluamalla tavalla, noudatetaan puolustusvoimien kokeissa pääsääntöisesti normaalin siviilijärjestelmän vaatimuksia.

Jos ammattipätevyys hankittaisiin koemallilla, henkilöt olisivat heti kotiutuessaan valmiita myös isomman kuorma-auton tai yhdistelmän kuljettajaksi heti varusmiespalveluksen jälkeen ilman ikärajoja. Näin helpotettaisiin kuljettajaksi koulutettujen varusmiesten työllistymistä kuljetusalalle.

SKAL tekee puolustusvoimien kanssa yhteistyötä, jotta saataisiin houkutelua riittävästi hyviä henkilöitä koulutettavaksi kuljettajaksi varusmiespalveluksen aikana ja jotta nämä työllistyisivät ja jäisivät kuljetusalalle.

SKAL esittää, että

- puolustusvoimissa otetaan käyttöön koemalli kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksen suorittamisessa.



6 Taattava tasapuoliset ja toimivat markkinat

6.1 Kaikki julkiset hankinnat pk-yritysten ulottuville

Hankintalain tavoitteeksi on säädetty seuraavaa: ”Hankinnat on toteutettava tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina. Hankinnat on pyrittävä järjestämään siten, että pienet ja keskiuuret yritykset ja muut yhteisöt pääsevät tasapuolisesti muiden tarjoajien kanssa osallistumaan tarjouskilpailuihin.”

Tämä lain tavoite tulisi nähdä kaikissa julkisissa hankinnoissa velvoittavana ja näkyvänä myös käytännön tasolla.

Kuljetus- ja logistiikka-alalla näkyvimpiä julkisia hankintoja ovat teidenhoitourakat ja erilaiset rakennusurakat niin valtion kuin kuntienkin vastuualueilla.

Väylävirasto uudisti talvihoidon toimintalinjoja kolme vuotta sitten, ja useiden teiden kunnossapitoluokkia nostettiin. Myös hankintamenettelyitä ja urakkamalleja on uudistettu. Tätä uudistamista tarvitaan edelleen.

Tavoitteena tulee olla, että urakka-alueiden rajat eivät saisi näkyä tienkäyttäjälle heikkona ja hyvänä tienhoidon laatuna samalla tieosuudella. Ajokokemuksen tulee olla hyvälaatuinen koko reitillä, jos mahdollista.

Urakointialueiden kokoa on rajoitettava siten, että hoitoalueen pituus on korkeintaan 50 kilometriä tienhoitoyksikköä kohden. Myös pk-yrityksien on päästävä mukaan pääurakoitsijoiksi, mikä edellyttää tienhoitourakkojen koon pienentämistä.

SKAL uskoo, että riittävän pienillä kokonaisuuksilla hoidettuna lumimyräkkään tai äkillisesti tapahtuvaan tienpinnan jäätymiseen reagoidaan riittävän nopeasti, eikä ongelmista aiheudu kuljetusten viivästymistä, kuljettajien työhyvinvoinnin heikkenemistä ja pahimmillaan onnettomuuksia.

Jokaisen julkisen hankkijan kannattaa omaksua lain tarkoitus ja pyrkiä siihen, että markkina toimii, paikallis- ja aluetalouden vaikutukset otetaan huomioon ja kasvulliset suomalaiset yrittäjät menestyvät. Hankintojen kehittäminen on jatkuvaa hankkijan ja tarjoajan välistä vuoropuhelua.

Maa- ja vesirakentamisessa (kunnallistekniikka) rakennusliikkeiden markkinaosuuden kasvu on ollut 2000-luvulla nopeampaa kuin talonrakentamisessa. On oikea suunta, että julkisen sektorin oman työn merkitys on pienentynyt

kuntien maa- ja vesirakentamisessa sitä mukaa, kun oma henkilöstö on ikääntynyt ja vanhenevaa kalustoa ei ole korvattu uudella.

Hankintalain tehtävänä on tehostaa julkisten varojen käyttöä, edistää laadukkaiden, innovatiivisten hankintojen tekemistä sekä turvata yritysten ja muiden yhteisöjen tasapuoliset mahdollisuudet tarjota tavaroita, palveluja ja rakennusurakoita julkisten hankintojen tarjouskilpailuissa.

Kilpailua haittaa erityisesti kuntien mahdollisuus kiertää hankintalokia ja ostaa ilman kilpailutusta palveluita ja tuotteita osittain omistamiltaan yhtiöiltä (in-house). Usein kunnat omistavat näistä yhtiöistä nimellisen ja marginaalisen osuuden eikä niillä ole todellista määräysvaltaa yhtiöön.

Kunnilla on liiketoimintaa monella alalla: kunnat omistavat ja operoivat esimerkiksi pitopalveluita, vartiointiliikkeitä, kiinteistönhuoltoa tarjoavia yrityksiä sekä taloushallinnon palveluita.

Kuntayhtiöitä oli vuonna 2018 yli kaksi tuhatta. Joukossa on pääasiassa kahdenlaisia eli sidosyksikkö- eli inhouse-yhtiöitä, joilta kunta voi ostaa suoraan ilman kilpailutusta palveluita ja tuotteita ja jotka voivat myydä rajoitetun määrän liikevaihdostaan vapaasti markkinoille, sekä toisena ryhmänä merkittävää liiketoimintaa tekeviä yhtiöitä, jotka toimivat vapaasti markkinoilla.

Molemmat ovat haitallisia yrittäjyydelle – oli kyse sitten kuljetuspalveluista tai rakennuspalveluiden yksinyrittäjästä, jotka toimivat yrittäjäriskillä. Kuntayhtiö taas saa pääsääntöisesti alkupääoman kunnalta siirtyvästä omaisuudesta. Kunnilla on myös usein edullisemmat rahoituksensaanti-mahdollisuudet.

Maanrakentamiseen ja kuljetusalaan ei suhteellisesti muihin toimialoihin nähden kohdistu kovin paljon kuntayhtiöiden suunnasta tulevaa kilpailua. Alalla on kuitenkin joitakin kuntayhtiöitä, jotka pyrkivät toimimaan rakentamisen markkinoilla voimakkaasti. Kunnanvaltuustolla ja hallituksilla on valta päättää siitä, minkä yhtiöiden osakkuuksia ja mitä liiketoimintaa kunta pyörittää ja mistä se irtaantuu.

SKALin näkemyksen mukaan

- teidenhoitourakoissa tulee pyrkiä siihen, että hankinnat toteutetaan tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina siten, että pienet ja keskisuuret yritykset pääsevät tasapuolisesti muiden tarjoajien kanssa osallistumaan tarjouskilpailuihin.
- teidenhoitourakat tulee pilkkoa pienemmiksi kokonaisuuksiksi.
- julkisten toimijoiden tulee luopua liiketoiminoistaan, joissa on, tai joihin olisi syntymässä kilpailua ja yritysten tarjontaa.
- Julkishallinnon omistamien yksikköjen myyntiä ulkopuolisille tulee rajoittaa siten, että ne voivat myydä tavaroitaan ja palvelujaan muille kuin omistajilleen vain silloin, kun markkinoilla on aidosti tarvetta siihen.

6.2 Jätelakia uudistettava

Jätelakia uudistettiin heinäkuussa 2021 ja monien muutosten osalta on nyt käynnissä siirtymäaika.

Jätelain muutokseen kirjatut siirtymäajat tehtiin jo lähtökohteisestikin liian tiukoiksi. Pakkausjätteissä on lain hyväksymisen jälkeen kahden vuoden siirtymäaika ja biojätteissä kahden-kolmen vuoden siirtymäaika. Tämä aikataulu loukkaa perustuslain turvaamaa perusteltujen odotusten suojaa. Ehdotettua siirtymäaikaa ei voi pitää riittävän pitkänä.

Samaan aikaan tähän isoon muutokseen vaikuttaa globaali komponenttipula, joka puolestaan vaikuttaa uuden jätteenkuljetuskaluston saatavuuteen ja kaluston hintoihin. Lisäksi erilliskerättävien pakkausjätteiden kilpailuttaminen vaatii huolellista valmistelua ja osaamista kunnallisilta jätelaitoksilta. Suurena riskinä on, ettei huolelliselle kilpailutuksen valmistelulle ole riittävästi aikaa. Ensimmäisessä vaiheessa siirtymäajat tulisi pidentää jo nykyisellä eduskuntakaudella.

Voimassa oleva jätelaki hajottaa nykyiset asukasjätteen kuljetukset lisäten tehottomuutta sekä turhien kuljetusten määrää

Kiinteistöille asetettavat keräysvelvoitteet tehostavat bio- ja pakkausjätteiden keräystä, mutta tästä koitua hyöty jää saavuttamatta. Jätteenkuljetusyritykset ovat jo vuosia tehostaneet kuljetuksia 2-, 3-, jopa 4-lokeroisilla autoilla. Niillä on voitu kerätä samalla ajokerralla sekajäte, biojäte, paperi ja pakkausjätteet (lasi, metalli, kartonki ja muovi). Pakkausjätteitä tyhjenetään harvemmin, joten niitä vuorotelmalla eri hakukerroilla on saatu kaikki pakkausjätteet kerättyä erityisesti 3- ja 4-lokerautoilla sekajätteen ja biojätteen ohessa.

Kun biojätteiden ja pakkausjätteiden keräysjärjestelmä on muutosten kohteena, tehdyt investoinnit monilokeroautoihin uhkaavat jäädä hyödyttömiksi kuljetussopimusten päättyessä. Kunnan järjestämässä jätteenkuljetuksessa kilpailu-

tetaan lähes poikkeuksetta jokainen jätejäte kerrallaan, jolloin tehokkaiden monilokeropakkaaja-autojen käyttö ei ole mielekästä. Toiminta muuttuu tehottomaksi ja kuljetuksien määrä lisääntyy nykyisestä.

Kuten edellä todettiin, pakkausjätteissä kiinteistön haltijan järjestämä jätteenkuljetus on nykyisin käytössä noin 70 prosentissa kaikista kunnista. Laki muuttaa siis todella merkittävällä tavalla nykyisin hyvin toimivaa järjestelmää ja loukkaa yrittäjien oikeutta harjoittaa liiketoimintaa. Esiitetty muutos on omiaan heikentämään kierrätysasteelle asetettujen tavoitteiden saavuttamista.

SKALin näkemyksen mukaan

- jätteenkuljetusjärjestelmän muutos lisää tehostetta kuljetuksiin ja on siksi omiaan heikentämään uusiokäyttöä ja hyödynnettävissä olevien jättejakeiden saantoa, kun pakkaus- ja biojätteiden keräystoiminta siirtyy kunnallisten jätehuolto-yhtiöiden hoidettavaksi.
- siirtymäaikoja tulisi pidentää jo eduskuntakaudella 2019–2023.

Pakkausjätteille 100 prosentin tuottajavastuu, sako- ja umpikaivolietettä ei voi lukea yhdyskuntajätteeksi

Jätteenkuljetusyritysten kannalta olisi erittäin tärkeää, että pakkausjätteille (lasi-, metalli-, kartonki ja muovi) säädetään paperinkeräyksen tapainen 100 prosentin tuottajavastuu. Nykyiseen lakiin kirjattu 80 prosentin tuottajavastuu ja toiminnan siirtäminen kunnallisille jätehuolto-yhtiöille on epäonnistunut ratkaisu yksityisten yritysten ja asukkaiden jätehuollon ja kierrätyksen kannalta. 100 prosentin tuottajavastuun hyödyt nähdään muun muassa paperinkeräyksessä, jossa kierrätysluvat ovat pakkausjätteitä huomattavasti korkeammat.

Uudessa EU:n jätedirektiivissä (2018/851) on poistettu yhdyskuntajätteen määritelmistä sako- ja umpikaivoliete. Aiemmassa direktiivissä ja siten myös voimassa olevassa jätelaissa sakokaivoliete on rinnastettu yhdyskuntajätteeseen. Uudessa direktiivissä sako- ja umpikaivoliete on selväsanaisesti poistettu yhdyskuntajätteen määritelmästä, joten se tulee poistaa myös Suomen jätelainsäädännöstä.

Nykyistä jätelakia laadittaessa ja siitä päätettäessä korostettiin kiinteistön haltijan järjestämän jätteenkuljetuksen ja toisaalta kunnan järjestämän jätteenkuljetuksen keskinäistä tasapuolisuutta. Tämä lainsäätäjän tahtotila ei kuitenkaan ole toteutunut odotetulla tavalla. Erityisesti lain tulkinnessa on kiinteistön haltijan järjestämä jätteenkuljetus asetettu usein toissijaiseen asemaan. Uudistettu jätelaki ei tuonut parannusta tähän epäkohtaan, joka on aiheuttanut turhia tulkintariitoja jätelain ehtojen täyttymisestä kiinteistön haltijan järjestämässä jätteenkuljetuksessa.

SKALin näkemyksen mukaan

- direktiivissä sako- ja umpikaivoliete on selväsanaisesti poistettu yhdyskuntajätteen määritelmästä, joten se tulee poistaa myös Suomen jätelainsäädännöstä.
- pakkausjätteille (lasi-, metalli-, kartonki ja muovi) säädetään paperinkeräyksen tapainen 100 prosentin tuottajavastuu.

7 Keskeisiä käsitteitä

Maanteiden tavaraliikenteen ja logistiikan keskeiset käsitteet, lyhenteet ja suureet.

A

Ajoneuvovero

Rekisteriin merkityn ajoneuvon haltijalta perittävä vero, joka koostuu joko ns. perusverosta ja/tai mahdollisesta käyttövoimaverosta. Bensiinikäyttöisten ajoneuvojen haltijalta perittävä perusvero määräytyy ensisijaisesti ajoneuvovalmistajan ilmoittamien hiilidioksidipäästöjen perusteella. Muista kuin bensiinikäyttöisistä ajoneuvoista – kuten diesel- ja kaasujoneuvoista – peritään käyttövoimaveroa. Kuorma-autosta ei peritä perusveroa. Sen sijaan kuorma-autosta voidaan periä ajoneuvoverona vetolaitelisiä.

Ajoneuvoyhdistelmä

Vetoautosta ja yhdestä tai useammasta perävaunusta muodostuva yhdistelmä.

Ammattidiesel

Järjestelmä, jossa samaa dieselpolttoainetta voidaan tankata kaikkiin dieselkäyttöisiin ajoneuvoihin, mutta ammattiliikenne saisi tietyn osuuden maksamistaan polttoaineveroista takaisin palautuksina. Ammattidiesel-järjestelmä mahdollistaa uusiutuvan dieselin osuuden lisäämisen dieselpolttoaineeseen ilman logistiikkakustannusten merkittävää nousua.

Ammattimainen tavaraliikenne

Tavaran kuljettaminen toiselle maksua vastaan on ammattimaista tavaraliikenteen harjoittamista.

B

B-juna

Puoliperävaunuyhdistelmä, johon on ensimmäisen puoliperävaunun päälle kytketty vetopöydän avulla toinen puoliperävaunu.

Biodiesel

”Perinteinen” ts. ensimmäisen sukupolven biopohjainen diesel on rasvahapon metyyliesteriä, jonka valmistuksessa on käytetty kasviöljyä. Tuotteesta käytetään kirjainyhdistelmää FAME. Biodieselin jalostusprosessi on kevyempi kuin uusiutuvan dieselin ja sen raaka-aineiden laadulla on vaikutusta lopputuotteen ominaisuuksiin. Siksi biodieseliä ei saa lisätä fossiilisen dieselin joukkoon enempää kuin 7 prosenttia.

Biokomponentti

Dieselöljyyn sekoitettava biopohjainen laatu, joka voi olla biodieseliä tai uusiutuvaa dieseliä. Biokomponentin määrä dieselissä säädellään laissa jakeluvolvoitteesta.

Biovelvoite

Ks. jakeluvolvoite

D

Dieselvero

Ks. käyttövoimavero

F

Fossiilinen diesel

Maaperästä saatavasta raakaöljystä jalostettu dieselpolttoaine.

I

Intermodaalinen kuljetus

Kuljetusketju, johon käyterään vähintään kahta eri kuljetusmuotoa, mutta kuljetettava tavara on koko ajan samassa kuljetusyksikössä (esim. kontissa).

J

Jakeluvelite

Liikennepolttoaineiden jakelijoille asetettu määräys myydä kuluttajille vuosittain tietty osuus uusiutuvaa polttoainetta. Sen tavoitteena on edistää kestävien uusiutuvien polttoaineiden käyttöä liikenteessä ja vähentää fossiilisten polttoaineiden käyttöä.

K

Kabotaasi

Tietyn maan sisäinen tavarankuljetus toiseen maahan rekisteröidyllä ajoneuvolla.

Klausuuli

Ks. polttoaineklausuuli.

Korjausvelka

Väylien korjausvelalla tarkoitetaan rahasummaa, jolla vaurioitunut väylä tai sen osa saataisiin palautettua nykytarvetta vastaavalle tasolle.

Kuljetusala

Engl. transport sector. Toimiala, joka kattaa kaikki ihmisen ja tavarankuljetuksen järjestäytyneen liikuttamisen muodot yhteiskunnassa maanteitse, rautateitse, vesitse ja ilmateitse.

Kuljetuskaluston mitat ja massat

EU- ja ETA-valtioissa sallituista kuljetuskaluston enimmäismitoista ja -painoista saadetaan EU:n nk. mita- ja massadirektiivillä. EU:ssa on yleisesti sallittu maksimissaan 16,5 / 18,75 metrin pituiset ja 40 tonnin painoiset ajoneuvoyhdistelmät. Suomen tieverkolla normaaliliikenteessä sallitaan tätä pidemmät (34,5 metriä), painavimmat (76 tonnia) ja korkeammat (4,4 m) ajoneuvoyhdistelmät määrättyin teknisin edellytyksin.

Kuljetussuorite

Kuljetustyön määrä, joka saadaan kuljetetun tavaramäärän (tonnia) ja kuljetetun matkan (km) tulona. Monissa tilanteissa kuljetussuorite kuvaa paremmin kuljettamisen volyyymia kuin pelkkä kuljetettu tavaramäärä. Kuljetussuorite on tonnikilometri.

Kuorma-auto

Yleiskäsite, johon sisältyvät kaikki kokonaisuutensa yli 3 500 kilon tavarankuljetusajoneuvot.

Kustannusindeksi

Tilastokeskuksen julkaisema kuorma-autoliikenteen kustannusindeksi mittaa ammattimaisen kuorma-autoliikenteen kustannustekijöiden hintamuutoksia. Indeksillä kuvaa pakettiautojen, kuorma-autojen ja perävaunuyhdistelmien keskimääräistä kustannuskehitystä. Indeksillä päivitetään kuukausittain.

Käyttövoimavero

Osa ajoneuvoveroa. Määrätään vain ajoneuvolle, jota käytetään muulla kuin bensinillä. Tunnetaan myös "dieselverona". Käyttövoimavero määrä perustuu ajoneuvon kokonaisuudessaan.

L

Liikenne

Laaja yleiskäsite ihmisten ja tavaroiden liikkumiselle ja liikuttamiselle yhteiskunnassa.

Liikenne 12

Liikenne 12 -suunnitelma eli valtakunnallinen 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Suunnitelma laadittiin ensimmäisen kerran Suomessa vuonna 2021.

Liikennelupa, luvanvarainen liikenne

Ammattimainen tavaraliikenteen harjoittaminen edellyttää pääsääntöisesti tavaraliikennelupaa, kun kuljetuskaluston suurin sallittu kokonaisuus on yli 3 500 kiloa (kuorma-autot). Liikenneluvan myöntää Traficom määrättyin edellytyksin.

Ammattimainen tavaraliikenteen harjoittaminen edellyttää rekisteröitymistä luvanvaraisen liikenteen harjoittajaksi, kun kuljetuskaluston suurin sallittu kokonaisuus on enintään 3 500 kiloa (pakettiautot). Luvanvaraisen liikenteen rekisterinpitäjä on Traficom.

Logistiikka

Materiaali-, raha- ja tietovirtojen hallinta. Eli kokonaisvaltaista toimitusketjujen hallintaa, josta varastointi ja kuljetukset muodostavat yhden osan.

P

Parafiininen diesel

Perinteistä dieseliä puhtaammin palava ja siten lähipäästöiltään (pienhiukkaset ja typenoksidit) puhtaampi diesel-polttoaine, jota voidaan valmistaa sekä uusiutuvasta että fossiilisesta raakaöljystä.

Polttoaineklausuuli

Pykälä kuljetussopimuksissa, jonka mukaan kuljetusten hintaa tarkastetaan tietyin sovituin aikaväleihin polttoaineen hintakehityksen mukaisesti.

Polttoainevero

Muun muassa dieselistä kannettava valmistevero.

Puoliperävaunuyhdistelmä

Ajoneuvoyhdistelmä, jossa vetoautoon on vetopöydän päälle liitetty puoliperävaunu. Puoliperävaunuyhdistelmästä käytetään yleisesti termiä rekka ja puoliperävaunun vetoautosta rekanvetäjä tai rekanveturi. Puoliperävaunuyhdistelmän maksimipituus yleisesti keskeisessä Euroopassa 16,5 m, Suomessa 23 m.

R

Rekka

Alkuperäisen määritelmän mukaisesti tarkoittaa puoliperävaunua, jonka vetämiseen käytetään varsin lyhytrakenteista kuorma-autoa, jonka taka-akselin kohdalle on asennettu erityinen vetopöytä puoliperävaunun kytkemiseksi vetoautoon. Nykykielessä rekka-termillä tarkoitetaan yleisesti kuitenkin puoliperävaunuyhdistelmää. Toisinaan rekka-termiä käytetään puhekielessä myös tarkoittaen mitä tahansa ajoneuvoyhdistelmää.

S

Sekoitusvelvoite

Ks. jakelovelvoite

U

Uusiutuva diesel

Ominaisuuksiltaan fossiilisen dieselin kaltainen, uusiutuvista orgaanisista raaka-aineista valmistettu, korkealaatuinen parafiininen diesel. Uusiutuva diesel palaa fossiilista puhtaammin. Se soveltuu 100-prosenttisena liikenteen käyttövoimaksi. Uusiutuvaa dieseliä voidaan valmistaa esimerkiksi eläinrasvoista. Uusiutuvaa dieseliä voidaan valmistaa myös synteettisesti, esimerkiksi biomassasta kaasuttamalla.

V

Vinjetti

Yli 12 tonnin painoisilta kuorma-autoilta perittävä, aikaan perustuva tienkäyttömaksu. Vinjetti on käytössä monessa EU-jäsenvaltiossa.

VLJS

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, kts. Liikenne12 -suunnitelma.

Liikenne- ja logistiikka ansaitsee puolestapuhujan.

SKALin verkosto on valtakunnallinen. Ole yhteydessä asiantuntijoihimme Helsingissä ja muualla Suomessa. Käydään hyvää vuoropuhelua ja etsitään Suomelle paras väylä eteenpäin!

Löydä SKAL-yhteishenkilösi

Henkilökohtaiset sähköpostiosoitteet:
etunimi.sukunimi@skal.fi
Keskus: 09 478 999

SKAL ry

Anssi Kujala, toimitusjohtaja,
puhelin 0400 567 925

Ari Herrala, edunvalvontajohtaja,
puhelin 050 3684 248

Petri Murto, johtaja,
puhelin 040 7622 140

Heini Polamo, viestintäpäällikkö,
puhelin 040 5060 131

Anne Valtonen, järjestöpäällikkö
puhelin 0400 716 840

Janne Kojon, yhteiskuntasuhteiden
päällikkö, puhelin 0400 333 546

Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry
Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjät ry
toimitusjohtaja Mikko Voutilainen,
puhelin 040 5177 133

SKAL Itä-Suomi ry
SKAL Keski-Suomi ry
toiminnanjohtaja Heikki Lappalainen,
puhelin 09 47899 440
aluepäällikkö Suvi Lipsanen,
puhelin 040 5801 800

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry
toimitusjohtaja Eeva-Maija Koponen,
puhelin 0400 550 545

Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry
toimitusjohtaja Tero Siitonen,
puhelin 040 8600 901

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry
toimitusjohtaja Pia Vuori,
puhelin 040 7474 462

SKAL Pohjanmaa – Österbotten ry
toiminnanjohtaja Riikka Kauppinen,
puhelin 050 3724 791

SKAL Pohjois-Suomi ry
toiminnanjohtaja Taavi Heikkinen,
puhelin 0400 282 785

Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät ry
toimitusjohtaja Seppo Tolonen,
puhelin 0400 202 895

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry
toiminnanjohtaja Kari Palojarvi,
puhelin 0500 376 618

SKAL Suoritealat ry
toimitusjohtaja Jari Harju,
puhelin 09 47899 338

SKAL Ympäristöyritykset ry
toiminnanjohtaja Tarja Anttonen,
puhelin 050 5331 180

Lisää tästä aiheesta:

skal.fi
@SKALry



SKAL