



# SUOMI LIIKKEESSÄ – JA LIIKENTEESSÄ

## KULJETUS- JA LOGISTIIKKA-ALAN TAVOITEOHJELMA 2023–2027

ARVIO SUOMEN  
HALLITUSOHJELMASTA  
2023-2027:

KULJETUS- JA  
LOGISTIIKKA-ALAN  
KANNALTA KESKEISET  
HALLITUSOHJELMAN  
KIRJAUKSET, NIIDEN  
TULKINTA SEKÄ  
JATKOTOIMENPITEET

Vahva ja  
välittävä  
Suomi

Neuvottelutulos hallitusohjelmasta 16.6.2023

SKAL SUOMI  
LIIKKEESSÄ

Suomen Kuljetus ja  
Logistiikka SKAL ry

**Julkaisija**

Suomen Kuljetus ja Logistiikka  
SKAL ry

21.6.2023

**Työryhmä**

Anssi Kujala, Ari Herrala, Petri  
Murto, Pekka Aaltonen, Tarja  
Anttonen, SKALin viestintä

**Taitto**

SKAL

**Kannen kuva**

SKAL, VNK, Jenga

*Kuljetus- ja logistiikka-alan edunvalvoja SKALin arvio hallitusohjelmasta:  
keskeiset kirjaukset, niiden tulkintoja ja jatkotoimenpiteitä*

## Sisällys

<b>Yleistä .....</b>	<b>4</b>
<b>Tehokkaasta logistiikasta Suomelle kilpailukykyä .....</b>	<b>6</b>
<b>Liikenneinfra kuntoon ja määrärahat oikealle tasolle .....</b>	<b>8</b>
<b>Energian hinta ja verotus pidettävä kohtuullisena .....</b>	<b>12</b>
<b>Säädösmuutoksiin malttia ja laatua .....</b>	<b>15</b>
<b>Työvoiman saatavuus turvattava .....</b>	<b>15</b>
<b>Taattava tasapuoliset ja toimivat markkinat.....</b>	<b>16</b>
<b>Muuta hallitusohjelmasta.....</b>	<b>17</b>

## Yleistä

Pääministeri Orpon hallituksen ohjelma ”vahva ja välittävä Suomi” julkistettiin 16.6.2023 ja hallitus nimitettiin 20.6.2023.

Yleisluonnehdintana voi todeta, että hallitusohjelma on selkeän liikennemyönteinen ja tuo hyvät mahdollisuudet Suomen logistisen kilpailukyvyn vahvistamiseen.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL arvioi tässä asiakirjassa hallituksen ohjelmaa ensisijaisesti kuljetusyrittäjyyden näkökulmasta. Keskitymme tarkastelemaan hallitusohjelmaa kesäkuussa 2022 julkistetun tavoiteohjelmamme mukaisesti. Tämän arviomuistion kappalejaottelu noudattelee SKALin tavoiteohjelman sisällysluettelo.

Arvio on tehty siksi, että kuljetus- ja logistiikka-alan edunvalvojana pystymme arvioimaan hallitusohjelman liikennettä ja logistiikka koskevat kirjaukset, vaikuttamaan niiden jatkovalmisteluun ja tunnistamaan myös ohjelmassa olevat riskit.

Painopisteitämme hallitusohjelmavaikuttamisessa olivat muun muassa kuljetuskustannusten hillitseminen ja tiestön kunnan parantaminen. Kuljetus- ja logistiikka-alaa edustava SKAL esitti ennen vaaleja ja hallitusohjelmaneuvoitteluiden aikana lukuisia toimenpiteitä erityisesti polttonesteiden hinnanmuodostukseen, tieverkon rahoitukseen ja logistiikkatoimialan merkityksen tunnustamiseen. Yksityiskohtana mainittakoon raskaalle liikenteelle tärkeään vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkoston kehittämiseen tai vaikkapa vinjetti.

Nämä kaikki etenivät. Hallitusohjelma sisältää lukuisia myönteisiä alaa koskevia linjauksia tai yksityiskohtaisia kirjauksia.

### **Merkittävimmät hallitusohjelmakirjaukset**

Euromääräisesti merkittävin on se, että hallitus kiinnitti huomiota jakeluvelvoitteen kustannusvaikutukseen. Jakeluvelvoitteella on merkittävä vaikutus raskaan tavaraliikenteen käyttämän dieselin hintaan ja sitä kautta logistiikkakustannuksiin. Linjaus hillitsee vaalikaudella polttonesteiden hintoja, jopa kahdella miljardilla eurolla.

Hallitus linjasi myös, että liikennepolttoaineiden hinta ei nouse hallituksen toimenpiteiden takia. Tämä on historiallinen linjaus: hallitus sitoutuu olemaan nostamatta toimillaan polttonesteiden hintaa. Linjaus luo ennakoitavuutta liikenteen ja logistiikan kustannuksiin seuraavan neljän vuoden ajaksi, mikä parantaa investointivarmuutta. EU:n päästökauppa voi kuitenkin vaikuttaa hintoihin.

Tämän lisäksi hallitus aikoo keventää polttoaineverotuksen CO<sub>2</sub>-komponenttia, vaikutus verotuottoihin -100 m€/a. Tiedossamme ei ole, että polttoaineveroa olisi aiemmin alennettu. Esimerkiksi edellinen hallitus ohjelmassaan linjasi: ”Fossiilisten polttoaineiden verotusta korotetaan kuluttajahintojen ennustetun nousun mukaisesti 250 miljoonalla eurolla vaalikauden aikana.” Suunta on kääntynyt.

Väyläverkon kehittämiseen ja korjausvelan kasvun torjumiseen panostetaan yhteensä noin 1,6 miljardin euron investointipaketilla. SKAL suhtautuu kuitenkin varauksella

investointiohjelman kirjauksiin ennen kuin on täysin selvää, kuinka paljon tosiasiallisesti väylille tulee lisää varoja ja miten ne kohdistuvat tiestöön. Joka tapauksessa SKAL pitää arvossa, että hallitus vaikeassa julkisen talouden tilanteessa päätti panostaa tiestöön. SKAL korosti tiestön korjausvelan hoitamista esittämällä erillistä korjausvelan vuosittaista määrärahaa. Nyt hallitus päätti juuri tuollaisesta: vaalikaudelle väylien reilun puolen miljardin korjausvelkapaketista osana investointipakettia. On tärkeää, että hallitus tunnistaa väyläverkon kasvaneen korjausvelan muodostuneen suomalaisten arjen sujuvuuden ja jopa talouskasvun esteeksi.

Kuljetusyrittäjiä koskevat monet samat lainalaisuudet kuin muitakin yrityksiä. Samaan aikaan kun näemme haasteita työvoiman saatavuudessa, on tärkeää ohjelmasta huokuva tahto työllistämisen helpottamiseen. Luvassa on tuhti paketti työelämäuudistuksia. Lisäksi kaikki kilpailua edistävät toimet ovat tervetulleita. Näitä yleisesti yrittäjyyteen liittyviä teemoja emme tässä asiakirjassa tarkemmin käsittele vaan keskitymme alamme erityiskysymyksiin.

### Työtä riittää jatkossakin

Ohjelmassa on paljon myönteistä. Mutta samalla on selvää, että haasteita kuljetusalan puolustamisessa on jatkossakin. Lainsäädäntötyössä ”piru asuu” aina yksityiskohdissa.

Esimerkkinä tämä merkittävä linjaus: Hallitus sitoutuu vastaamaan päästövähennystavoitteisiin ja etenemään hiilineutraalisuustavoitteeseen ja sen jälkeen hiilinegatiivisuuteen siten, että *se ei omilla päätöksillään tai politiikkatoimillaan nosta kansalaisten arjen kustannuksia tai heikennä elinkeinoelämän kilpailukykyä*. Tuossa linjauksessa mainittujen tavoitteiden yhteensovittamisessa tultaneen kuitenkin näkemään haasteita vaikkapa EU:n päästökaupan myötä. Pidämme jatkossakin esillä, että elinkeinoelämän kilpailukykyä ei heikennetä.

Hallitusohjelma on selkeästi pidempi kuin kahden edellisen hallituksen. Tämä on kuitenkin tarpeen: kun hallitusohjelma on yksityiskohtainen, tulee lainvalmistelusta helpompaa. Myös etujärjestöille, kuten SKALille, yksityiskohtaisuus antaa paremmin eväitä jatkovaikuttamiseksi. Ensimmäiset hallituksen lakiesitykset ja tulevan vuoden budjetti annetaan eduskuntaan syys-lokakuussa. Jo syksyllä SKALin tulee siis toimia aktiivisesti muun muassa tiemäärärahojen noston varmistamiseksi valtion talousarvioissa.

SKALin keskeiset tavoitteet ja edunvalvonnan aineistot löytyvät täältä:

- **Suomi liikkeessä** -ohjelmajulkaisu tavoitteistamme 2023–2027 **täällä**
- Verkkosivut **<https://skal.fi/paattajille>**
- Kaikki SKALin ohjelmajulkaisut löytyvät: **[skal.fi/ohjelmajulkaisut](https://skal.fi/ohjelmajulkaisut)**

Tämän asiakirjan tuottamiseen ovat lisäksi osallistuneet SKALista Petri Murto, Ari Herrala, Pekka Aaltonen, Tarja Anttonen (SKAL Ympäristöyritykset) ja SKALin viestinnän henkilöstö. Löydät kaikkien yhteystiedot: [skal.fi/yhteystiedot](https://skal.fi/yhteystiedot)

*Helsingissä 21.6.2023*

Anssi Kujala

toimitusjohtaja

Suomen Kuljetus ja logistiikka SKAL ry



## Tehokkaasta logistiikasta Suomelle kilpailukykyä

### **Logistiikan merkitys korostui**

**HO:** *Hallitus vahvistaa pitkäjänteisellä teollisuuspolitiikalla Suomen ja Euroopan strategista kilpailukykyä, omavaraisuutta ja huoltovarmuutta. Huolehditaan Suomen logistisesta kilpailukyvyistä, saavutettavuudesta ja markkinoiden toimivuudesta yritysten toimintaedellytysten turvaamiseksi, kehittämiseksi ja investointien houkuttelemiseksi.*

**SKAL:** Yksi tavoitteemme oli kuljetus- ja logistiikka-alan merkityksen tunnistaminen ja tunnustaminen. Toimme toistuvasti esiin, että kyse on kaikkien yritysten menestymisestä, kun kuljetuskustannukset pidetään kohtuullisena. Hallitusohjelma viliseekin nyt mainintoja logistisen kilpailukyvyn vahvistamisesta.

Suomen kilpailukyvyn ja elinvoiman säilyttämisen vuoksi on kaikessa päätöksenteossa otettava huomioon ja tarkasteltava yritysvaikutukset kuljetus- ja logistiikkatoimialalle, koska kustannusvaikutukset kuljetusalalle kertautuvat moninkertaisina monelle muulle alalle. Suomalaisen elinkeinoelämän kilpailukyvyn ja Suomen työllisyyden kannalta on varmistettava, että kuljetuskustannuksia merkittävästi lisääviä muutoksia ei toteuteta huomioimatta alan sopeutumiskykyä.

SKALin esittämää liikenne- ja logistiikkaministerin salkkua ei hallitusohjelmasta löydy. Erillinen salkku ministeriössä olisi mahdollistanut keskittymisen alan erityiskysymyksiin ja kilpailukyvyn vahvistamiseen.

SKAL edelleen esittää, että hallitus kiinnittäisi toimikaudellaan erityistä huomiota proaktiivisesti Suomen logistiseen kilpailukykyyn hallituskauden aikana.

**HO:** *Hallitus laatii vaalikauden alussa pitkäjänteisen teollisuuspoliittisen strategian, joka sisältää vientiteollisuudelle olennaiset politiikkakokonaisuudet, kuten logistiikan.*

**SKAL:** Toimenpide on hyvä ja on tärkeää, että logistiikka on mainittu erikseen. Kysymys on myös Suomen houkuttelevuudesta investointiympäristönä. Usein yritykset kertovat sijoittumispäätöksiä perustellessaan "etenkin kuljetuskustannusten ero", "Suomi lähtee tässäkin kuuluisalta 1 500 kilometrin takamatkalta" tai "esimerkiksi päästökaupan ulottaminen merenkulkuun kuitenkin kasvattaa kuljetusten kustannuksia".

SKALin mielestä viestit yrityksistä ovat selkeitä. Suomeen tehtävissä investoinneissa kuljetus- ja logistiikkakustannuksilla on iso merkitys. Tämä pitää nyt laajasti ymmärtää.

Kilpailukykyiseen logistiikkaan vaikuttavat useat politiikan sektorit. Liikenne ja logistiikka ovat muun muassa turvallisuuspolitiikkaa, aluepolitiikkaa, työvoimapolitiikkaa, veropolitiikkaa, ilmastopolitiikkaa, elinkeinopolitiikkaa, EU-politiikkaa, liikennepolitiikkaa, kilpailupolitiikkaa ja teollisuuspolitiikkaa.

Sirpaleisella päätöksenteolla kokonaisuutta on vaikea hallita tai saada aidosti kilpailukykyämme vahvistavia vaikutuksia. Koko Suomen kilpailukyvyn ja elinvoiman säilyttämiseksi on kaikessa päätöksenteossa otettava huomioon yritysvaikutukset

kuljetus- ja logistiikkatoimialalle aiempaa vahvemmin, koska kustannusvaikutukset kuljetusalalle kertautuvat moninkertaisina monelle muulle alalle.

SKAL esittää edelleen, että hallitus laatisi tässä yhteydessä toimenpideohjelman, jossa käsitellään Suomen kansainvälistä logistista kilpailukykyä, kuljetuskustannusten kehittymistä muun muassa päästövähennystoimien myötä sekä niiden vaikutusta Suomessa tehtäviin investointeihin, työpaikkoihin ja suoraan kuljetusalan yritysten toimintaan.

**HO:** *Varmistetaan reilu kilpailu posti- ja logistiikkamarkkinoilla. Turvataan laadukkaat postipalvelut koko maassa kustannustehokkaalla ja kilpailullisella tavalla sekä avataan alan kustannus- ja tukirakenne.*

**SKAL:** Reilu kilpailu on SKALin pitkäaikainen tavoite. Postipalvelujen kustannus- ja tukirakenteen avaaminen selkeyttää kilpailutilannetta kuljetus- ja logistiikka-alalla.

### **Liikenteen digitalisaatiota vahvistettiin**

**HO:** *Tieverkon kunnossapidon tuottavuutta nostetaan parantamalla tiestön kunnan diagnostiikkaa ja analysointia sekä hyödyntämällä tuotettua tietoa mahdollisimman tehokkaasti. Digitalisaation avulla pyritään mahdollisimman proaktiiviseen väyläverkon kunnossapitoon ja kehittämiseen.*

**SKAL:** SKALin esittämä ajatus, jolla rajallisia varoja pystytään kohdentamaan oikeaan tarpeeseen ja oikeaan aikaan parantaa mahdollisuuksia talvihoidon ennakoinnissa. SKAL julkistaa syyskaudella 2023 digitalisaatioon liittyvän raportin.

**HO:** *Kehitetään digitaalisia liikenteen ohjausjärjestelmiä, jotka auttavat parantamaan liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Kehitetään liikenteen datainfrastruktuuria ja älykästä liikenteenohjausta.*

**SKAL:** Parantaa liikenneturvallisuutta ja sujuvuutta, mikä on SKALin tavoite. Tavoitteena tulee olla saada yhä tarkempaa ja nopeampaa tietoa liikennekelistä ja eri häiriöistä.

**HO:** *Hallituksen tavoitteena on vahvistaa liikennepalvelumarkkinoiden toimivuutta. Hallitus edistää liikenne- ja logistiikka-alan digitalisaatiota ja automatisaatiota, uudenlaisten liiketoimintamallien syntymistä ja hyödyntämistä sekä liikennejärjestelmän tehokkuutta.*

*Digitalisaation ja teknologisen kehityksen luonne vaatii, että sääntelyä päivitetään. Hallitus vaikuttaa aktiivisesti ja ennakolta siihen, että alustataloutta, tekoälyä, dataa ja digitalisaatiota koskeva EU-sääntely kulkee mahdollistavaan, tasapainoiseen ja Suomen kannalta edulliseen suuntaan, ja minimoi kansallisen lisäsääntelyn.*

*Suomi siirtyy asteittain digitaalisten palveluiden ensisijaisuuteen viranomaisasiointikanavana.*

*Hallitus edistää tiedon liikkumista julkishallinnon eri tietojärjestelmien välillä. Samalla tunnistetaan ja puretaan julkisten tietovarantojen hyödyntämisen ja jakamisen tarpeettomat oikeudelliset esteet yksityisyyden suoja huomioiden.*

*Hallitus tukee siirtymää kohti reaaliaikataloutta edistämällä mm. yritysten liiketoiminnan tositteiden, kuten verkkolaskujen ja sähköisten kuittien, siirtymistä digitaalisessa muodossa eri osapuolten välillä ajantasaisesti ja turvallisesti.*

**SKAL:** Yllä on kuvattu useita toimia hallitusohjelmasta, joilla on positiivisia vaikutuksia digitalisaation edistämiseen myös logistiikassa. Toimenpiteet mahdollistavat sen, että vähitellen päästään tilanteeseen, jossa samaa tietoa ei tarvitse antaa viranomaisille useampaan kertaan, vaan ne voidaan jakaa heidän kesken.

Digitaaliset palvelut tulisi olla kaikissa viranomaisasioinneissa mahdollista. Paperisista, tositteista, kuiteista ja esim. rahtikirjoista on hyvä aikaa myöden luopua, mutta ei pakottaen. Sama koskee alustataloutta, tekoälyä ja datan jakamista. Niiden käyttö ja kehitys tulee tapahtua markkinatalouden ehdoin ei ohjaamalla tai pakottamalla.

**HO:** *Valtionhallinnon digihankkeiden nykyinen rahoitus kootaan poikkihallinnollisen koordinaation alaiseksi. Eri hallinnonalojen digitalisaatiobudjeteista muodostetaan hallituskauden aikana tarkoituksenmukaisen kokoinen yhteinen kehitysbudjetti, joka suunnataan hallitusohjelmassa asetettujen prioriteettien mukaisesti. Hallitus laatii digihankkeille rahoituskriteerit, jotka ohjaavat niiden yhteen toimivuutta. Hallitus vähentää samassa suhteessa ministeriökohtaisten hankkeiden määrärahoja, jotta uudistus on kustannusneutraali.*

**SKAL:** Poikkihallinnollisuuden edistäminen on hyvä asia, koska se on usein ollut hidaste tai este digitaalisten viranomaisratkaisuiden kehittämiseksi. LVM:n hallinnonalan tulee olla aktiivinen hankkeiden esittäjä ja puolustaja, koska liikenteessä ja logistiikassa on paljon kehittämismahdollisuuksia digitalisaation suhteen.

**HO:** *Kyberturvallisuutta koskevaa yhteistyötä viranomaisten ja elinkeinoelämän välillä vahvistetaan. Hallitus parantaa tietoturvaa kriittisillä toimialoilla ja toteuttaa kyberturvallisuuden kehittämisohjelman. Lisätään yrityslähtöistä kyberturvallisuuskoulutusta erityisesti pk-yrityksille.*

**SKAL:** Kyberturvallisuus on koko ajan kasvava uhka myös logistiikka-alalla. Sen on nähty hidastavan digitalisaatiokehitystä yrityksissä. SKALin jäsenkunnassa on paljon pk-yrityksiä, joten hallitusohjelma kirjaus on toivottu.

## **Liikenneinfra kuntoon ja määrärahat oikealle tasolle**

### **Tiestön määrärahat kasvoivat**

**HO:** *Osana investointiohjelmaa hallitus panostaa yhteensä 520 miljoonaa euroa korjausvelkaohjelmaan, jolla hillitään korjausvelan kasvua. Hallitus tekee merkittävät panostukset väylähankkeisiin, joilla pyritään vahvistamaan talouden kilpailukykyä ja ihmisten sujuvaa liikkumista. Hallitus varautuu myös rahoittamaan MAL-sopimusten valtion osuuden.*

**SKAL:** SKAL toimi voimakkaasti tiestömäärärahojen kasvattamiseksi. Keräsimme Tievetoomuksen avulla yli 1000 tahoja tiestön puolesta. Korostimme korjausvelan hoitamista esittämällä erillistä korjausvelan vuosittaista määrärahaa, summaltaan peräti 300 meur. Nyt hallitus päätti vaalikaudelle väylien reilun puolen miljardin korjausvelkapaketista, josta voimme olla todella tyytyväisiä.



**HO:** *Hallitus toteuttaa erittäin mittavan, lähes kolmen miljardin euron liikenneinvestointiohjelman. Väyläverkon kehittämiseen ja korjausvelan kasvun torjumiseen panostetaan yhteensä noin 1,6 miljardin euron investointipaketilla. Paketilla toteutetaan muun muassa valtatie 5 parannus välillä Leppävirta-Kuopio sekä valtatie 4 kehittämistä Keski-Suomen alueella. Lisäksi paketin sisältä toteutetaan investointeja, joilla edistetään länsirannikon kilpailukykyä ja kasvua.*

**SKAL:** Väyläverkon kehittämiseen ja korjausvelan kasvun torjumiseen panostetaan yhteensä noin 1,6 miljardin euron investointipaketilla.

SKAL pitää arvossa, että hallitus vaikeassa julkisen talouden tilanteessa päätti panostaa tiestöön.

Kokonaissumma on kova, mutta vielä on epäselvää, kuinka paljon kohdistuu tiestöön. Samalla vähennettiin varoja uusien väylähankkeiden momentilta ja nämä osin kumoavat toisiaan uusien investointien osalta. Mutta oleellista on, että korjausvelan pienentämiseen lisätään määrärahoja ja perusväylänpitoon ei tule leikkauksia. Tuo tulos ei ole itsestäänselvyys, kun vastassa oli myös esityksiä tiemäärärahojen leikkaamisesta.

Tiestömäärärahojen osalta arvio tarkentuu, kun on saatu tarkka tieto, kuinka paljon varoja kohdistuu tiestölle. Tällä hetkellä on epäselvää investointirahojen lopullinen jakautuminen tiestön ja raideliikenteen kesken.

Selvää on kuitenkin se, että uusi hallitus lisää määrärahoja väyliin. Vertailtavuuden vuoksi olisi toivottavaa, että hallitusohjelmassa ja talousarvioesityksissä liikenneverkon rahoitusta verrattaisiin säännöllisesti samoihin mittareihin, esimerkiksi voimassa olevaan [valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan](#).

**HO:** *Perusväylänpidossa huomioidaan myös alempiasteinen tieverkko.*

**SKAL:** Vaikka ensisijaista onkin huolehtia vilkasliikenteisten pääväylien kunnosta, on, hyvä, että SKALin näkemyksistä on huomioitu se, 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.

**HO:** *Turvataan suomalaisen merenkulun ja kattavan satamaverkoston toimintaedellytykset sekä kytkeytyminen TEN-T-verkkoon. Parannetaan satamien liikenneyhteyksiä huoltovarmuuden ja ulkomaankaupan turvaamiseksi.*

**SKAL:** Suomen pitkän aikavälin liikennejärjestelmän kehittämisessä on keskiössä Euroopan laajuinen TEN-T -verkko, ja Suomen tuleekin osaltaan sitoutua TEN-verkolle asetettuihin tavoitteisiin. Kehittämispansotuksia 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. Tarvittaessa tähän tulee käyttää investointiohjelman Länsirannikon kilpailukyvyyn ja kasvun edistämispaketin 130 miljoonan euron määrärahaa.

**HO:** *12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys käynnistetään heti hallituskauden alussa.*

**SKAL:** Liikenne 12 -suunnitelmaa on päivitettävä siten, että tiestömme ei enempää rapistu. Suunnitelman toteuttamisen edellyttämä rahoitus on turvattava, jotta tavoiteltu pitkäjänteisyys liikenteen kehittämisessä saavutetaan. Tämä tarkoittaa Liikenne 12 -suunnitelmassa esitettyihin toimiin nähden alimitoitettun rahoituksen nostamista esitettyjen toimenpiteiden vaatimalle tasolle.

Tieverkon kehittämisessä on huomioitava erityisesti digitalisaation, päästöjen vähentämisen ja uusien käyttövoimien tarpeet sekä Liikenne12 -suunnitelman mukaiset investoinnit. Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys on tehtävä 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.

**HO:** *Hallitus kiinnittää entistä suurempaa huomiota liikenneverkon toimintavarmuuteen ja kriisikestävyyteen. Vaihtoehtoisia kuljetusreittejä kehitetään ja niiden kapasiteettia kasvatetaan huoltovarmuuden turvaamiseksi kaikissa olosuhteissa.*

*Hallitus hyödyntää täysimääräisesti Euroopan unionin CEF-hankerahoitus, erityisesti sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet. Esitetään hankkeita lisätalousarviomenettelyssä jo vuonna 2023 Suomen maksimaalisen saannon turvaamiseksi perusteltujen hankkeiden osalta.*

**SKAL:** Nämä kuuluivat SKALin keinovalikoimaan, hallitusohjelman kuulemistilaisuuksissa SKAL toi esiin, että nyt kannattaa hyödyntää geopoliittinen asemamme ja hakea mm. CEF-rahoituksen Military Mobility-osuutta. Onnistuessaan näissä tiemäärärahat voivat kasvaa entisestään. Tämä vaatii myös kansallista rahoitusosuutta.

**HO:** *Korjataan tie- ja raideverkon pullonkauloja kuljetuskapasiteetin kasvattamiseksi. Tavoitellaan yhdessä Ruotsin ja Norjan kanssa EU:n ja Naton investointimahdollisuuksia Skandinavian pohjoisosan logistiikkayhteyksien parantamiseksi.*

**SKAL:** Myönteistä on myös, että tarkoitus on korjata tie- ja raideverkon pullonkauloja kuljetuskapasiteetin kasvattamiseksi. Hallitus on myös oivaltanut geopoliittisen asemamme perusteella tavoitella yhdessä Ruotsin ja Norjan kanssa EU:n ja Naton investointimahdollisuuksia Skandinavian pohjoisosan logistiikkayhteyksien parantamiseksi.

**HO:** *Laaditaan selvitys Merenkurkun (Vaasa-Uumaja) kiinteästä yhteydestä*

**SKAL:** On myönteistä, että hallitus näkee huoltovarmuuden kannalta vaihtoehtoisten reittien kehittämisen.

## **Taukopaikat ja jakeluinfra huomioitiin**

**HO:** Tavaraliikenteelle välttämättömät taukopaikat ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko huomioidaan liikennejärjestelmän kehittämisessä ja maankäytön suunnittelussa. Yhdessä elinkeinoelämän kanssa laaditaan toimenpideohjelma vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamiselle pääväylillä.

**SKAL:** SKALin esityksen mukainen erittäin tärkeä linjaus. SKAL on muun muassa käyttövoimareportissaan esittänyt tavaraliikenteen taukopaikkojen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kehittämistä yhdessä. Nyt hallitusohjelman mukaan yhdessä elinkeinoelämän kanssa laaditaan toimenpideohjelma vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamiselle pääväylillä.

Tähän luvataan käynnistettävän myös yhteinen työ elinkeinoelämän kanssa. SKAL aikoo olla tuossa mukana, työryhmään osallistuminen varmistettava. SKAL lähestyy aiheesta myös maakuntaliittoja ja ELY-keskuksia.

SKAL korostaa, että EU-tasoiset vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria säätelevät AFI-direktiivi ja AFIR-asetusehdotus asettavat tavoitteita tieliikenteen lataus- ja tankkausinfrastruktuurille sekä kattavuuden että teknisten ja toiminnallisten vaatimusten osalta.

Vastaavasti EU-tasolla määritellään myös vaatimuksista turvallisille rekkaparkeille ja näiden palveluille TEN-T-tieverkolla. Suomessa tulee varmistaa, että tavaraliikenteen uusiutuviin käyttövoimiin siirtymistä edellyttävä energian jakeluinfra toteutetaan. Erityisen tärkeässä roolissa ovat keskeiset tavaraliikenteen kuljetusväylät. Synergiaedut taukopaikkaverkoston ja uusien käyttövoimien jakeluinfran yhdistämisessä tulee huomioida sekä näiden toteuttamisessa että käytön aikaisissa hyödyissä raskaalle liikenteelle

SKALin mielestä on tärkeää, että erityyppiset taukopaikat osana tavarankuljetusten infraa huomioidaan aiempaa vahvemmin liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelussa yleistasoisesta kaavoituksesta alkaen. Myös pienempien taukopaikkojen ja levähdysalueiden sekä perävaunun jättöpaikkojen tarve on arvioitava muiden liikenteen kehittämishankkeiden yhteydessä jo suunnitteluvaiheessa. Erityisesti kasvavilla kaupunkiseuduilla perävaunun tilapäisiin pysäköintipaikkoihin panostetaan liikenneturvallisuuden ja ympäristöpäästöjen nimissä.

Taukopaikkojen tarve on otettava vahvasti esiin myös kaupunkiseutujen MAL-sopimuksissa. Koska kyse on seudullisesti haasteesta, tähän on osoitettava rahoitusta 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.

## Energian hinta ja verotus pidettävä kohtuullisena

### ***Polttoainekustannukset alenivat jakeluvelvoitetta pienentämällä, polttoaineveroa lasketaan, ammattidiesel ei toteutunut***

Energian ja liikennepolttoaineiden hintaa käsitellään hallitusohjelmassa laajasti. Esimerkiksi sana jakeluvelvoite esiintyy hallitusohjelmassa yhteensä 27 kertaa.

**HO:** *Liikennepolttoaineiden hinta ei nouse hallituksen toimenpiteiden takia.*

**SKAL:** On todella merkittävä linjaus, että hallitus sitoutuu olemaan nostamatta toimillaan polttonesteiden hintaa. Linjaus luo ennakoitavuutta liikenteen ja logistiikan kustannuksiin seuraavan neljän vuoden ajaksi, mikä parantaa investointivarmuutta.

**HO:** *Kevennetään polttoaineverotuksen CO<sub>2</sub>-komponenttia, vaikutus verotuottoihin 100 m€/a.*

**SKAL:** Polttoaineveron alentaminen on historiallinen poliittinen linjaus. Esimerkiksi edellinen hallitus ohjelmassaan linjasi: ”Fossiilisten polttoaineiden verotusta korotetaan kuluttajahintojen ennustetun nousun mukaisesti 250 miljoonalla eurolla vaalikauden aikana.”

Ohjelmassa linjatun 100 miljoonan euron polttoaineveron alennuksen vaikutus polttoaineiden litrahintaan on kuitenkin suhteellisen vähäinen. Kun veronalennus jaetaan Suomessa myydylle bensiinille ja dieselille, on alennuksen vaikutus polttoaineiden arvonlisäverolliseen hintaan noin 2,5–3,0 senttiä litralta. Tämä on pieni verrattuna esimerkiksi jakeluvelvoitteen alentamisen polttoaineen hintaa laskevaan vaikutukseen. Mikäli vastaava 100 miljoonaa euroa olisi kohdistettu ammattidieseliin, olisi kuorma-autoissa käytettävän dieselin arvonlisäverotonta hintaa pystytty laskemaan 8 – 10 senttiä litralta.

Erikoista on hallitusohjelman linjaus polttoaineveron keventämisen kohdentamisesta CO<sub>2</sub>-komponenttiin. Näin toteutettuna veronalennus ei laskisi kaikista ympäristöystävällisimpien polttoaineiden, kuten HVO ja bioetanoli, veroa. Tätä tapaa kohdentaa polttoaineveron alennus on tarpeen tarkentaa asian jatkovalmistelussa.

**HO:** *Kevennetään ajoneuvoveron perusveroa, vaikutus verotuottoihin 50 m€/a*

**SKAL:** Tavaraliikenteen ajoneuvoista ajoneuvoveron perusvero koskee pakettiautoja. Lisäksi perusveroa kerätään henkilöautoilta. Kuorma-autoilta ei peritä ajoneuvoveron perusveroa. Ajoneuvoveron perusveron alentaminen alentaa pakettiautojen kustannuksia, mutta 50 miljoonan euron rahoituksella tehtävän alennuksen vaikutus yhteen ajoneuvoon on hyvin pieni, keskimäärin alle 20 euroa vuodessa. Ajoneuvoveron roolia liikenteen osana verotuksen kokonaisuutta on tarpeen määrittää hallitusohjelmassa mainitussa liikenteen verotuksen kokonaisuudistuksessa.

**HO:** *Otetaan käyttöön vinjettimaksu raskaalle tavaraliikenteelle.*

**SKAL:** Veroratkaisuissa linjattiin myös vinjetin käyttöönotto, jota SKAL on pitkään ajanut. Keskeistä linjauksen toimeenpanossa on Vinjetin käyttöönoton tekeminen siten, että se ei lisää suomalaisen kuljetuskaluston kustannuksia. Esimerkiksi hallitusohjelmaan kirjattu ajoneuvoveron perusveron alentaminen ei alenna kuorma-

autojen verorasitusta lainkaan, sillä kuorma-autoilta ei peritä tätä perusveroa. Nettomääräiseksi tuotoksi hallitusohjelmassa on arvioitu 15 miljoonaa euroa mikä indikoi sitä, että nettomääräiset tuotot kertyisivät lähes pelkästään ulkomaisilta ajoneuvoilta.

**HO:** *Hallitus käynnistää liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksen, jonka liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö toteuttavat yhteistyössä.*

**SKAL:** Liikenteen verotuksen kokonaisuudistus on tarpeellinen. Liikenteen päästöjen väheneminen leikkaa lähes täysin päästöihin perustuvaa liikenteen verotusta jopa kahdella miljardilla eurolla kuluvan vuosikymmenen aikana. On tärkeää, että tämä muutos tehdään hallitusti ja siten, että tulevaisuudessa verotulojen vähenemistä ei ratkaista kasvattavalla nestemäisten polttoaineiden verotasoa. Tällöin maksajan rooliin jäisi raskas tavaraliikenne, jonka on teknisesti vaikeinta siirtyä pois nestemäisistä polttoaineista. SKAL tuottaa oman näkemyksensä liikenteen verotuksen uudistamisesta.

### **Ammattidieselin puuttuminen pettymys**

Ammattidieselin käyttöönotto ei sisälly hallitusohjemaan. Polttoaineveron alennus ja erityisesti jakeluelvoiteratkaisu kuitenkin hillitsevät polttonesteiden hintoja enemmän kuin ammattidieselillä olisi voinut saavuttaa.

**SKAL:** Ammattidiesel tulee ottaa huomioon hallitusohjelmassa linjatun liikenteen verotuksen kokonaisuudistuksen valmistelussa.

### **Jakeluelvoite**

**HO:** *Lainsäädäntöä muutetaan siten, että jakeluelvoite pysyy nykyisessä 13,5 prosentissa vuonna 2024. Vuosina 2025 taso on 16,5 prosenttia, vuonna 2026 19,5 prosenttia ja vuonna 2027 22,5 prosenttia. Ns. kehittyneimpien jakeiden lisävelvoitetta nostetaan nykyisestä kahdesta prosentista vuonna 2025 kolmeen prosenttiin ja vuonna 2026 neljään prosenttiin. Pyritään maksimoimaan kotimaisen biokaasun osuus lisävelvoitteen täyttymisessä.*

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

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

*Julkisten latauspisteiden liikennesähkö sisällytetään biokaasun ja synteettisten sähköpolttoaineiden tavoin jakeluelvoitteeseen. Näin liikennesähkön, synteettisten sähköpolttoaineiden ja biokaasun käytön lisääntyminen vähentävät perinteisen uusiutuvan jakeen tarvetta jakeluelvoitteen täyttämiseksi. Lisäksi perinteisen dieselin ja bensiinin hiljalleen korvautuessa uusilla käyttövoimilla jakeluelvoite täyttyy pienemmällä uusiutuvan polttoaineen absoluuttisella tonnimäärällä, jolloin saatavuusongelmien kärjistymisen vähenee.*

*Jakeluelvoitetuille polttoaineenmyyjille luodaan mahdollisuus täyttää jakeluelvoitetta rahoittamalla muita päästövähennyksiä. Niin sanotulla jakeluelvoitteen*



*joustomekanismilla rahoitettavien päästövähennysten on kohdistuttava päästökaupan ulkopuolisille sektoreille. Ensisijaisia ovat taakanjakosektorin toimet, mutta mekanismi pyritään ulottamaan selvityksen perusteella rajoitetusti myös maankäyttösektorin toimiin. Pidetään uusiutuvan polttoaineen jakeluelvoite kohtuullisen tasoisena myös polttoöljyssä ja mahdollistetaan kustannukset minimoiva joustotaso liikennepolttoaineiden ja polttoöljyn jakeluelvoitteiden välille.*

*Jakeluelvoitteen noustessa sillä saavutettavien päästövähennysten hinta uhkaa nousta vaihtoehtoisia päästövähennystoimia korkeammaksi. Tätä riskiä rajataan porrastamalla jakeluelvoitteen täyttämättä jättämiseen liittyvän seuraamusmaksun tasoa tuleville vuosille sovitun jakeluelvoitteen nousun osalta. Mahdolliset seuraamusmaksutulot ohjataan taakanjakosektorin kustannustehokkaihin ilmastotoimiin siten, että tavoitellut päästövähennykset saadaan katettua. Hallitus huomioi ja kompensoi jakeluelvoitepäätöksen vaikutukset pumppuhintoihin.*

*Hallitus toteuttaa jakeluelvoitteen joustomekanismin valmistelun yhteydessä läpinäkyvästi toimivan rekisterin toimia varten ja toteuttaa käytännön pilotteja, joilla pyritään samalla tukemaan laajemmän hiilensidonta- ja päästövähennemarkkinan kehittymistä. Hallitus selvittää markkinaehtoisia ja kustannustehokkaita ratkaisuja, joiden kautta maan- tai metsänomistaja voisi saada korvausta esimerkiksi metsien tuhkalannoituksesta tai maatalousmaan ilmastotoimista ruoantuotantoa vaarantamatta.*

*Hallitus jatkaa arjen kustannuksia lisäämättömiä toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi, kuten kaasun- ja sähköautolatausverkoston kehittämistä ja käyttövoimamuutoksen helpottamista erityisesti raskaassa liikenteessä sekä henkilöautojen käyttövoimien veroporrastuksilla. Helpotetaan latausmahdollisuuksien asentamista taloyhtiöihin ja fossiilisia polttoaineita käyttävien autojen konvertointia sekä henkilö- että raskaassa liikenteessä.*

**SKAL:** oheisessa taulukossa on kuvattu hallitusneuvottelujen aikaan voimassa olleen lainsäädännön mukaiset jakeluelvoiteprosentit sekä hallitusohjelmassa linjatut prosentit:

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

Kaikille dieselöljyä käyttäville jakeluelvoitteen kustannuksia alentava vaikutus neljän vuoden aikana tulee olemaan SKALin arvion mukaan yhteensä 1,1–1,9 miljardia euroa.

Jakeluelvoitteen alentamisen vaikutus kuljetuskustannuksiin on todella merkittävä, noin 460–770 miljoonaa euroa hallituskauden aikana. Jakeluelvoitteen alentaminen oli yksi SKALin keskeisimmistä tavoitteista hallitusneuvotteluihin, ja alan viesti kuultiin neuvotteluissa.

SKAL pitää lisäksi hyvänä, että hallitusohjelmassa edistetään kotimaisten vähäpäästöisten polttoaineiden kehittämistä, tuotantoa sekä lainsäädäntöä. Hallitusohjelman maininta siitä, että etenkin raskaan liikenteen tarpeisiin soveltuvan kotimaisen biopolttoaineen ja biokaasun valmistusta ja jakelua edistetään, on tervetullut.

## Säädösmuutoksiin malttia ja laatua

**HO:** *Selvitetään erikoiskuljetuksiin soveltuvan tieverkon kehittämistä tukemaan nykyistä suurempien kuljetusten toteuttamista.*

**SKAL:** tähän hallitusohjelmakirjaukseen on mitä ilmeisemmin kirjoitettu selvityksen tekeminen yli 76 tonnin kokonaismassojen sallimisesta rajatulle tieverkolle ns. normaaliliikenteessä.

SKAL ei kannata kokonaismassojen kasvattamista edelleen. Muutos pirstaloisi logistiikkaa kytkien ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassan liikennöitävään tiestöön. Muutosehdotukseen liittyen on välttämätöntä selvittää se, miten kokonaismassojen korottaminen vaikuttaa tiestön rungon ja siltojen kestävyYTEEN. Kokonaismassojen kasvattaminen rajaa kaasu- ja sähkökäyttöistä kalustoa yhä enemmän pois kuljetusyritysten vaihtoehdoista.

## Työvoiman saatavuus turvattava

**HO:** *Hallitus uudistaa ammatillisen koulutuksen rahoitusmallia. Koulutuksen järjestäjien kannustimia vahvistetaan siten, että opiskelijat suorittavat opintoja, valmistuvat, työllistyvät ja siirtyvät jatko-opintoihin valmistumisen jälkeen. Rahoitusmalliin luodaan kannusteita myös ohjata opiskelijoita suorittamaan tutkintoja pienempiä osaamiskokonaisuuksia, joilla vastataan jatkuvan oppimisen edellytysten vahvistamiseen ja alueelliseen työvoimatarpeeseen*

**SKAL:** Työvoiman saatavuushaaste koskee lähes kaikkia toimialoja. Hallitusohjelmassa ei oteta spesifisti kantaa minkään muun kuin sote-alan työvoiman saatavuuteen.

SKAL edellyttää, että rahoitusmalli huomioi myös kuljettajakoulutuksen tarpeet, kuten yksilöllisen ajo-opetuksen kustannukset. Kuljettajakoulutukseen on varattava riittävä rahoitus, jotta koulutuksen laatu, määrä ja tehokkuus voidaan säilyttää. Kuljettajakoulutus edellyttää oppilaitoksilta ajoneuvokalustoa ja ajo-opetus on pääasiassa yksilökoulutusta. Se tarkoittaa, että kuljettajakoulutuksen kustannukset ovat keskimääräistä ammattikoulutusta suuremmat.

Lisäksi alalle tulon väyliä on sujuvoitettava. Ammattipätevyyden suorittamista koemallilla koskevia säädöksiä on kevennettävä, jotta koemalli saadaan hyödynnettäväksi myös käytännön tasolla. Myös kuorma-auton ajokorttikoulutus on uudistettava. Tästä jatketaan keskustelua ko. viranomaisten kanssa.

Hallitusohjelma ei näytä leikkaavaan ammatillisen koulutuksen määrärahoja, joskin määrärahoihin on vielä vaikea ottaa täsmällistä kantaa.

Myönteistä on se, että rahoitetaan myös tutkintoja pienemmät osakokonaisuudet huomioiden, jonka kautta kannustetaan täsmäkoulutukseen sen sijaan, että valtionrahoitus kohdistuu vain pitkäkestoiseen tutkintokoulutukseen. Tämän mahdollisuudet kuljetusalan kannalta on selvitettävä.

Tärkeä uudistus on mm. se, että mahdollistetaan englanninkieliset tutkinnot, jotta voidaan vahvemmin vastata työperäiseen maahanmuuttoon. Tämä on tarpeen myös kuljetusalalla.

## Taattava tasapuoliset ja toimivat markkinat

**HO:** *Hallitus lupaa purkaa kautensa aikana vähintään 300 yrityksiä ja kansalaisia haittaavaa normia.*

**HO:** *Hallitus keventää yritysten hallinnollista taakkaa sekä yritystoiminnan yleisiä edellytyksiä uudistamalla osakeyhtiöitä koskevaa sääntelyä. Sääntelyssä sitoudutaan hallinnollisen taakan keventämiseen siten, että jos uutta sääntelyä esitetään, kevennetään vanhoja velvoitteita. Hallitus sitoutuu purkamaan kautensa aikana vähintään 300 ”yrityksiä ja kansalaisia haittaavaa normia”. Lisäksi puretaan EU-sääntelyn päälle lisättyä kansallista sääntelyä.*

**SKAL:** Tervetullut linjaus. SKAL tekee syyskaudella 2023 esityksen kuljetus- ja logistiikka-alan purettavista normeista.

**HO:** *Jätelakia muutetaan siten, että kuntien vastuu rajataan vain kotitalousjätteisiin.*

**SKAL:** SKAL katsoo, että hallitusohjelman myötä jätelaki tulee selkeytymään kuntayhtiöiden roolitusta lakimuutoksen myötä, kun on rajattu kuntien vastuuta vain koskettamaan kotitalousjätteitä. Nyt on erityisen tärkeää, että hallitusohjelman kirjaukset tulevat nopeasti voimaan. Tämä antaa myös selkänöjää tuleviin keskusteluihin kuntayhtiöiden kanssa esim. palveluasumisessa syntyvän, varuskuntien kasarmien ja muun muassa vankiloiden jätteisiin.

+ Vastuu rajataan vain kotitalouksiin

+ Varuskunnat, vankilat, hyvinvointialueet sekä esimerkiksi palveluasuminen rajataan tästä kirjauksesta pois. Selkeyttää todella paljon tulkinnanvaraisia laintulkintaa rajauksella.

+ Kunnalliset jäteyhtiöt vastaavat jatkossa vain kotitalouksien jätteistä, eikä pysty keräämään myöskään yritysten jätteitä kuin poikkeustilanteissa

-Millä aikataululla jätelakia korjataan. Tämä jää epäselväksi, vahdittava.

-Sako- ja umpikaivolietteiden osalta joudutaan käymään keskustelut lainvalmisteluvaiheessa

Nämä linjaukset luovat toivoa ympäristöalan yrityksille tilanteessa, jossa kuntasektori on pyrkinyt levittäytymään toimintaan, jotka on perinteisesti hoidettu yritysten toimesta.

**HO:** *Kuntien toissijaista vastuuta jätelaissa tarkennetaan niin, että kunta voi myydä jätehuoltopalveluja (TSV) elinkeinoelämälle vain todellisessa markkinapuutteessa. Hallitus yhtenäistää sidosyksiköiden ulosmyyntirajat enintään 5 prosenttiin ja enintään 500 000 euroon inhouse-yhtiöiden liikevaihdosta.*

**SKAL:** Hallitus selkeyttää kirjauksellaan TSV-jätteen myyntiä ja rajoittaa kuntayhtiöiden roolia ulosmyyntirajaa poistamalla jätelaista oma sidosyksikköraja. Tulee huolehtia, että kuntayhtiöt myyvät TSV-jätettä vain todellisessa markkinapuutteessa. Inhouse-yhtiöiden osalta hallitusohjelmasta löytyy useita eri kohtia, jotka edesauttavat toimivia markkinoita. Varsinkin hallituskaudella on tärkeää varmistaa, ettei kiertotalousmarkkinoiden toimintaa tulevaisuudessa vääristetä sidosyksikköasemasta käsin.

+Jätekuljetusyritykset saavat jatkossa selkeyttä yritysten jätteiden osalta

+TSV-jätteen osalta kunnalliset jäteyhtiöt eivät voi markkinoida omaa palveluaan

+Sidosyksikkörajan lasku 5 prosenttiin

- jatkoaikuttamisessa selvitettävä mikä taho valvoo tämän kirjauksen toteutumista ja millä tavoin viranomaisten valvovat sidosyksikkörajaa.

- Selvitettävä pikaisesti millä aikataululla asia saadaan käytäntöön ja kirjattua jätelakiin

Lisäksi aluehallintovirastojen ja ely-keskusten ympäristöön liittyvien tehtävien yhdistäminen yhdeksi uudeksi virastoksi luo odotuksia. Tämän uuden viraston myötä lupaprosessien, valvonnan sekä myös yhtenäisen hallinnon pitäisi helpottaa prosesseja entisestään.

+ Yhdenmukainen jätelainsäädännön tulkinta jatkossa

-Myös lupaprosessien osalta yhdenvertainen kohtelu

## Muuta hallitusohjelmasta

### ***Poliisien määrää lisätään, tarvitaan panostuksia liikenteen valvontaan***

**HO:** Poliisien määrää lisätään. Muutokset turvallisuusympäristössä edellyttävät poliisin operatiivisen toiminnan vahvistamista. Hallitus nostaa poliisitehtävissä toimivien määrän 8000 poliisihenkilötyövuoteen vaalikauden loppuun mennessä. Lisäys tehdään poliisin operatiivisen toiminnan vahvistamiseen. Poliisin kyky rekrytoida tarvittava määrä poliisitoimintaa tukevia erityisosajia, kuten kyber- ja talusasiantuntijoita sekä tutkintasihteereitä, turvataan. Poliisin resurssit turvataan pitkäjänteisesti ja ennakoitavasti siten, että poliisin mahdollisuudet pitkän aikavälin toiminnan suunnitteluun paranevat. Lisätään poliisin perusrahoitusta ja kehitetään poliisin rahoitusmallia tämän tavoitteen mukaisesti.

**SKAL:** Poliisien määrän lisäys tulee näkyä myös liikenteen ja kuljetusten valvonnassa. Harmaan talouden valvontaa alalla tulee tehostaa. Myös yksityisen ja julkisen välisen kilpailuneutraliteetin valvontaa tulee tehostaa ja sanktioida kilpailuneutraliteettirikkomukset.

**HO:** Hallitus asettaa liikenneturvallisuuden parantamisen tavoitteeksi, ettei Suomessa tapahdu liikennekuolemia vuonna 2050. Oikaistaan ylinopeudesta seuraavaa liikennevirhemaksua ja liikenneturvallisuuden vaarantamisrikosta koskeva lakien yhteensovittamisongelma sen varmistamiseksi, että liikennevirhemaksurajan ylittävästä ylinopeudesta ei selviä seuraamuksetta.

**SKAL:** SKAL pitää liikenneturvallisuuden parantamista tärkeänä. Kuljettajien on voitava tehdä työtään tien päällä turvallisesti. SKAL korostaa, että liikenneturvallisuuden parantamiseksi teiden talvihoitoon laatuluokituksen mukaisesti tulee kiinnittää erityistä huomiota.

### ***Huoltovarmuutta vahvistetaan***

**HO:** *Huoltovarmuutta parannetaan laajentamalla velvoitevarastointia puupolttoaineisiin ja täydentämällä puuterminaaliverkkoa.*

**SKAL:** Kuitupuun käyttö polttoaineena on osaltaan tarpeellisen metsäteollisuuden raaka-aineen tuhlausta, varsinkin nykyisessä tuontipuun osalta muuttuneessa tilanteessa. Raakapuuterminaalien rakentaminen tulisi olla kunkin toimijan itsensä vastuulla kuten minkä tahansa muunkin terminaalin.

**HO:** *Turvataan huoltovarmuussyistä polttoturpeen saatavuus siirtymäkauden ajan HVK:n 17.5.2023 päivättyssä muistiossa (HVK/2023/00450-1) arvioidun tarpeen mukaisesti.*

**SKAL:** SKAL on huolissaan, riittääkö turpeen nostoon ja kuljettamiseen kalustoa ja työvoimaa aikana, jolloin turpeen käytön tulevaisuus on ollut uhattuna ja toimijoita on suorastaan houkuteltu lopettamaan toiminta.



**Lähteet:**

Hallitusohjelma, SKALin ohjelmat ja raportit.

**Lisää tästä aiheesta:**

[skal.fi/ohjelmajulkaisut](http://skal.fi/ohjelmajulkaisut)  
[www.vnk.fi](http://www.vnk.fi)

[skal.fi](http://skal.fi)  
[@SKALry](https://twitter.com/SKALry)



**SKAL**