



Kuljetus- ja logistiikka-alan  
näkemyksiä  
eduskuntavaaleihin  
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

*SKAL* SUOMI  
LIIKKEESSÄ

A blue geometric graphic consisting of several overlapping triangles is located on the left side of the slide, partially overlapping the white text box.

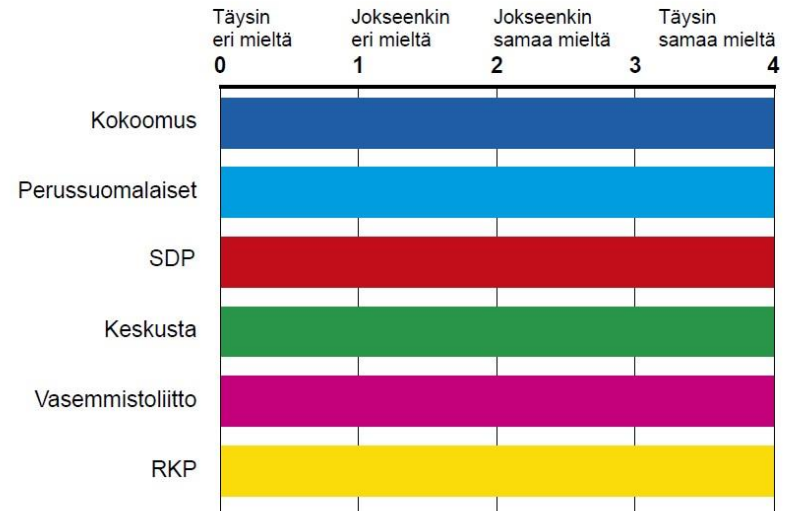
## Ammattidiesel

# Ammattidiesel – ajankohtainen tilanne

- Viime vuoden aikana ammattidieseljärjestelmälle on ollut laajaa kannatusta niin hallituksen kuin oppositionkin riveistä. Jo alkuvuonna 2022 useat puolueet ottivat selvän myönteisen kannan ammattidieselin käyttöönotolle.
- Nyt lakiesitys on valmisteltu, mutta VM ei ole laittanut sitä lausunnoille.
- Ammattidiesel vähentää kustannuspainetta kuljetusalalla ja parantaa kotimaisten yritysten kilpailukykyä. Hyvin monet toimialat ovat riippuvaisia toimivista kuljetuksista ja logistiikasta. Siksi uuden hallituksen päätettävä ammattidieselistä ja se on saatava käyttöön vuoden 2024 alussa.
- Ammattidieselillä myös parannetaan kuljetusalan investointikykyä, jota tarvitaan tulevina vuosina, kun ajoneuvotekniikka ja jakeluinfra alkavat mahdollistaa uusia yhä vähäpäästöisempiä käyttövoimia.

# Kysely puolueille: Ammattidiesel tulee saattaa voimaan vuoden 2024 alusta alkaen

- SKAL lähestyi kaikkia eduskuntapuolueita vuoden 2023 alussa ja kysyi näkemyksiä liikenne- ja logistiikka-alaan. Kuusi puoluetta vastasi.

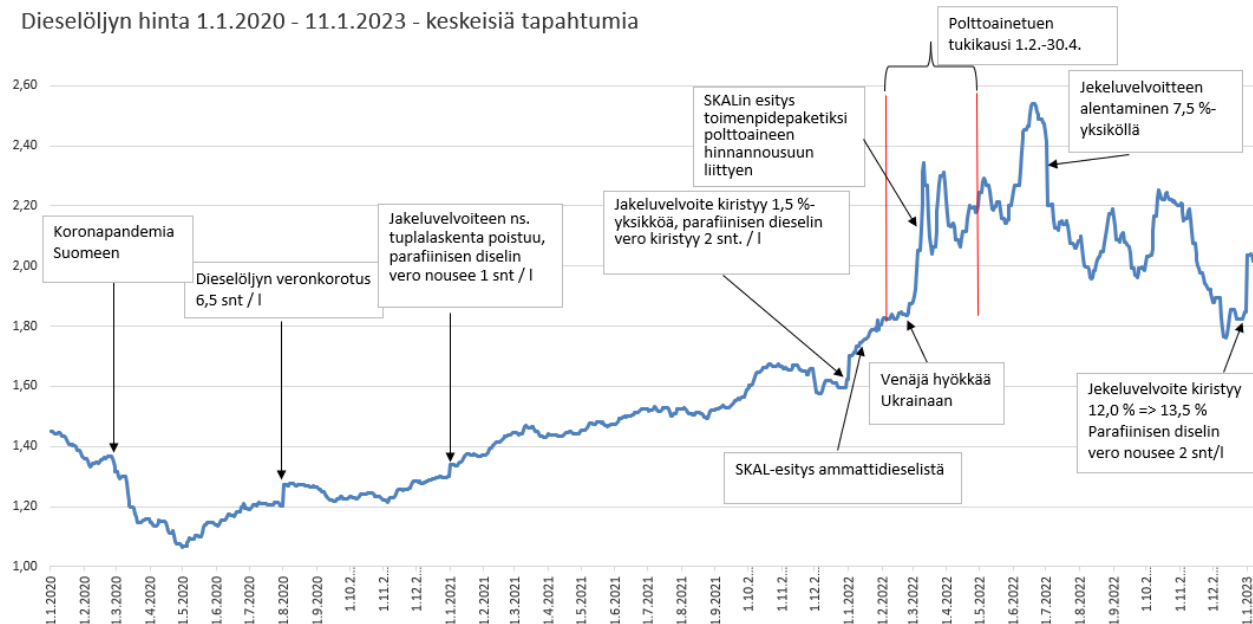


The background of the slide is a photograph of several gas pumps. The focus is on the nozzle handles, which are colored red, green, and black. The pumps are mounted on a metal structure. A semi-transparent white banner is overlaid on the bottom half of the image, containing the title text.

## Jakeluvolvoite ja polttoaineen hinta

# Dieselin hinnan kehitys 2020-2022

Dieselöljyn hinta 1.1.2020 - 11.1.2023 - keskeisiä tapahtumia



**Kolmen vuoden ajanjaksolla:  
4 polttoaineveron korotusta**

**Kaksi jakeluelvoiteen  
kivistymistä**

**Jakeluelvoiteen  
tuplalaskennan poisto**

**Yksi jakeluelvoiteen  
alentaminen**

**Yksi polttoainetuki**

*Pandemia*

*Sota*

# Jakeluelvoite on pidettävä kohtuullisena

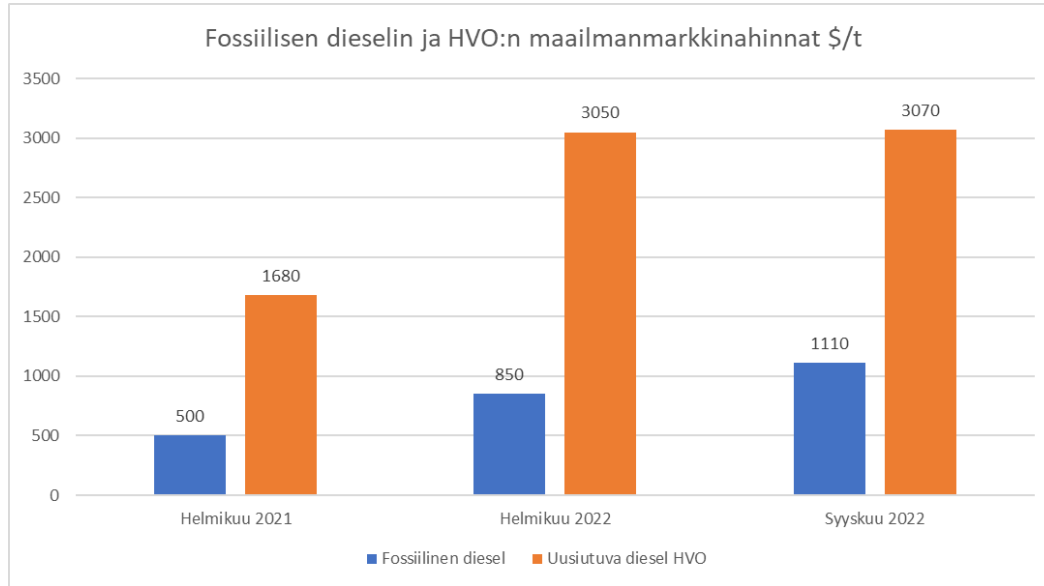
- Suomen tulee pitää jakeluelvoite maltillisena. Jakeluelvoitetta on alennettu vuosina 2022 ja 2023. Vuoden 2022 alennus näkyi selvästi pumppuhinnoissa. Jakeluelvoite on nyt 13,5 %.
- Hallituksen on aloittaessaan peruttava 2024 alussa voimaan tuleva jakeluelvoitteen korotus.
- Jos jakeluelvoite nousee vuoden 2024 alussa päätettyyn 28 prosenttiin, tämän kiristyksen kustannusvaikutus on 19–26 senttiä litralta. Tämä tarkoittaisi noin 800 miljoonan euron kustannusten lisäystä kaikille dieseliä käyttäville suomalaisille.
- Suomessa jakeluelvoitteen taso on jo eurooppalaisittain varsin korkea. Maltillisella jakeluelvoitteella hillitään kuljetuskustannusten nousua ja varmistetaan sekä kuljetusalan kannattavuus että Suomen logistinen kilpailukyky.

## Vuotuinen jakeluvoitteen taso nykylain mukaan ja muutosesityksen mukaan.

Vuosi	Nykyisen lainsäädännön mukainen jakeluvuote (%)	Lausuttavana elokuussa 2022 ollut jakeluvuote-esitys (%)
2023	21	13,5
2024	22,5	28
2025	24	29
2026	25,5	29
2027	27	30
2028	28,5	31
2029	30	32
2030	30	34



# Jakeluelvoitteen kustannusvaikutus



## Fossiilinen diesel 9/2022:

0,90 €/l (+valmistevero + alv = 1,78 €/l)

## HVO 9/2022:

2,48 €/l (+valmistevero + alv = 3,46 €/l)

## Jakeluelvoitteen kustannusvaikutus:

12,0 % +0,20 €/l

19,5 % +0,33 €/l

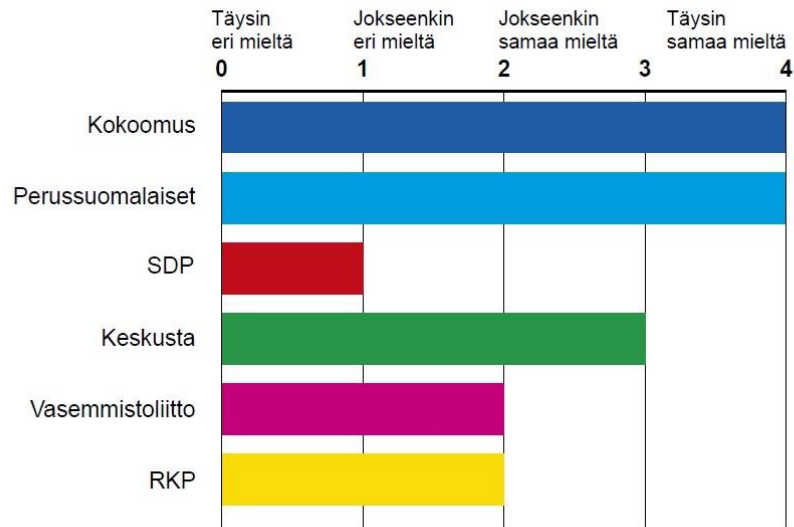
30,0 % +0,50 €/l

34,0 % +0,57 €/l

Yksi prosenttiyksikkö jakeluelvoitteessa nostaa dieselin hintaa 1,7 senttiä litralta. Jos jakeluelvoite 2024 alussa esityksen mukaisesti 13,5 % → 28,0 %, kustannusvaikutus 25 snt. / l.

# Kysely puolueille: Jakeluvälvoitteen alentaminen on jatkossakin tarpeen kuljetuskustannusten hillitsemiseksi

- SKAL lähestyi kaikkia eduskuntapuolueita vuoden 2023 alussa ja kysyi näkemyksiä liikenne- ja logistiikka-alaan. Kuusi puoluetta vastasi.



# Energian hinnalla suuri merkitys kuljetuksissa

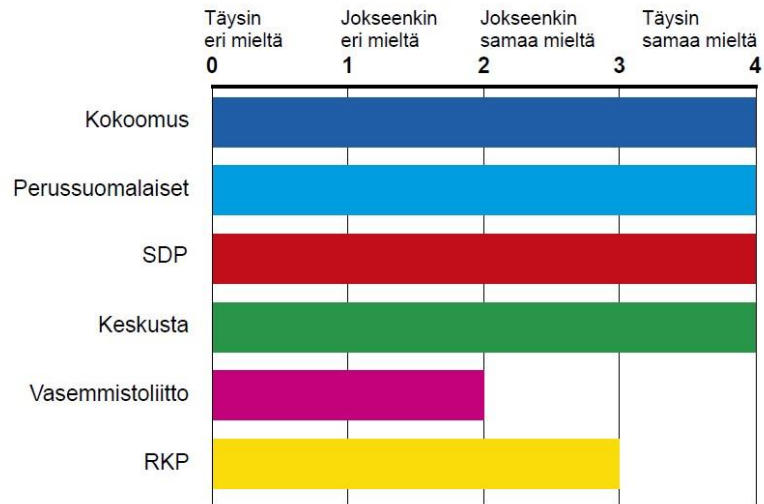
- Maanteiden tavaraliikenne kuluttaa dieselpolttoainetta noin 1,3 miljardia litraa vuodessa.
- Kaksi kolmasosaa polttoaineesta kuluu raskaissa ajoneuvoyhdistelmissä, joissa ei ole olemassa dieselille vaihtoehtoista käyttövoimaa.
- Polttoainekustannukset muodostavat noin 30 prosenttia kuorma- ja pakettiautoliikenteen kustannuksista, perävaunuyhdistelmillä jopa yli 34 prosenttia.

## **SKALin ratkaisut energian hintaan:**

1. Polttoaineveron korotukset ovat haitallisia Suomen kilpailukyvyille – ammattiliikenteen käyttämän dieselpolttoaineen hintaa ei tule nostaa poliittisin päätöksin suhteessa kilpailijamaihin.
2. Ammattidiesel käyttöön.
3. Kannustimet puhtaampiin käyttövoimiin siirtymiseen.
4. Maltillinen jakelovelvoite – jakelovelvoitteen korotukset vuosille 2024 – 2030 tulee perua.

# Kysely puolueille: Dieselin polttoaineveroa ei tule korottaa alkavalla hallituskaudella

- SKAL lähestyi kaikkia eduskuntapuolueita vuoden 2023 alussa ja kysyi näkemyksiä liikenne- ja logistiikka-alaan. Kuusi puoluetta vastasi.



# Dieselin hintaan merkittävimmin vaikuttavat tekijät

## 1. Verotus

- Dieselpolttoainetta verotetaan Suomessa paljon verrattuna moneen kilpailijamaahan. Fossiilisen dieselin polttoainevero on lähes 60 senttiä litralta.
- Ympäristöystävällisemmistä raaka-aineista valmistettua dieseliä verotetaan vähemmän, mutta keskimäärinkin dieselöljystä peritään veroa noin 50 senttiä per litra. Tämä on 17 senttiä enemmän kuin EU:n energiaverodirektiivi edellyttää.
- Kun myös arvonlisävero otetaan huomioon, kahden euron litrahinnasta noin 0,85 euroa eli 43 prosenttia koostuu veroista.

## 2. Öljytuotteiden maailmanmarkkinahinta

- Öljytuotteilla, kuten fossiilisella dieselöljyllä ja uusiutuvalla dieselillä, käydään kauppaa maailmanmarkkinoilla. Valmiiden tuotteiden hintakehitys voi poiketa raakaöljyn hinnasta esimerkiksi dieselin kysynnän ja tarjonnan epätasapainon vuoksi tai öljyn jalostamisen kustannusten muuttumisen vuoksi.
- Yksi energiakriisin ja samanaikaisen päästövähennystavoitteiden kiristymisen vaikutus on, että uusiutuvien laatuojen kysyntä ja samalla hinta on kasvanut merkittävästi. Tämä vaikuttaa hintoihin erityisesti jakeluvaiheen kautta.

# Dieselin hintaan merkittävimmin vaikuttavat tekijät (2)

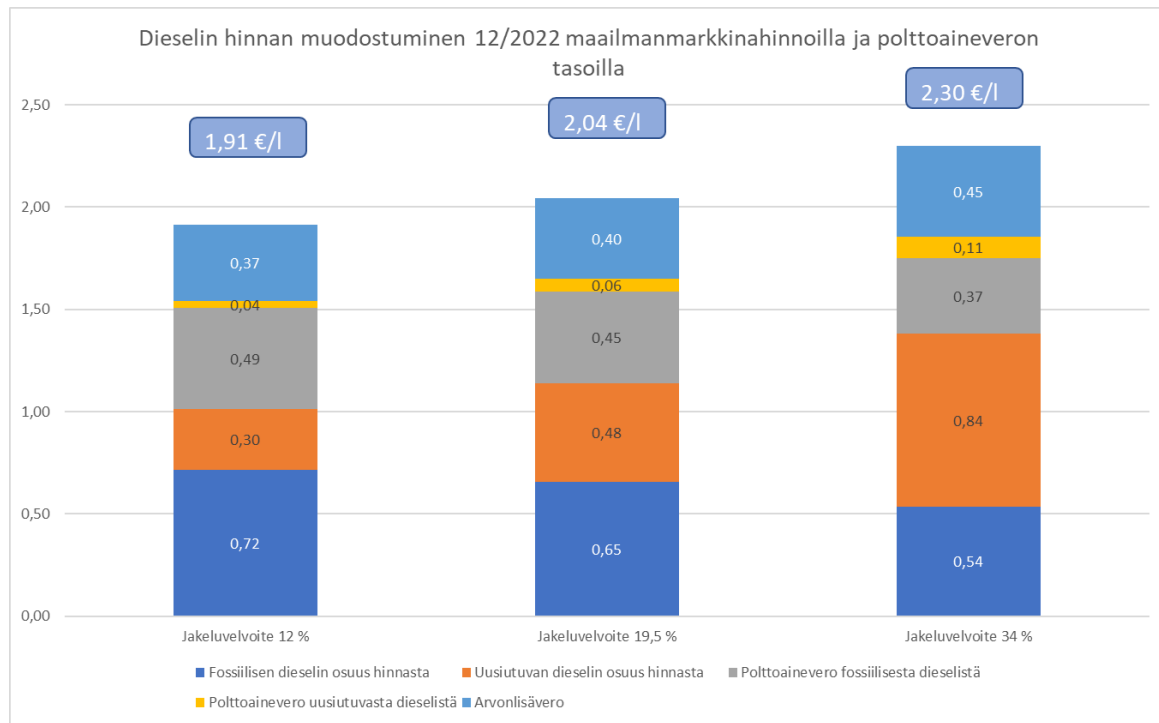
## 3. Jakeluelvoite

- Uusiutuvan dieselin maailmanmarkkinahinta on ollut pitkään korkealla, mikä on nostanut dieselin hintaa korkean jakeluelvoitteen Suomessa.
- Koska moottoribensiiniin bio-osuutta voi lisätä vain 10 prosenttiin asti, vaikuttaa velvoitteen kiristyminen erityisesti dieselin hintaan.
- Esimerkiksi vuonna 2023 voimassa olevan 13,5 prosentin jakeluelvoite nostaa dieselin hintaa arviolta 18-24 senttiä litralta.

## 4. Valuuttakurssit

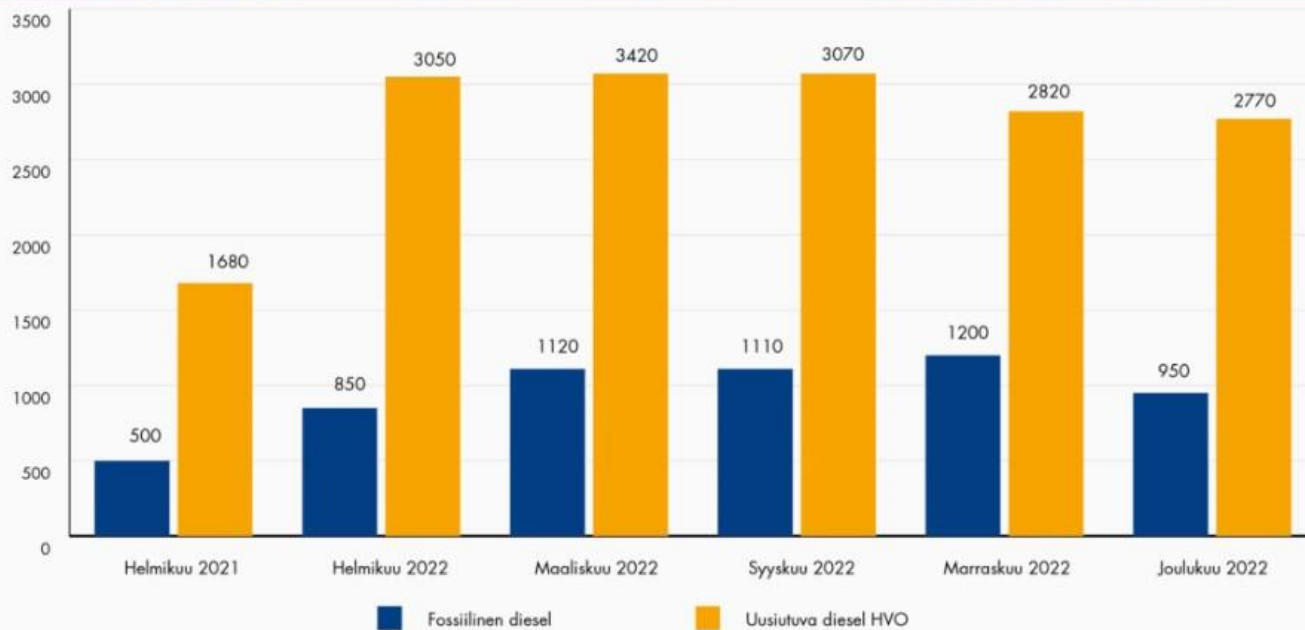
- Maailmanmarkkinoilla tuotteista käydään kauppaa dollareilla. Suomessa nähtäviin hintoihin vaikuttaa dollarimääräisten maailmanmarkkinahintojen muutosten lisäksi euron ja dollarin välisen valuuttakurssin kehitys.

# Päättäjät voivat vaikuttaa dieselin hintaan



1. Dieselin hinnan vaikutus logistiikkakustannuksiin on suuri vielä pitkään
2. Dieselin hintaan voi vaikuttaa poliittisilla päätöksillä
3. Ylikireä jakeluvuoro on kallis ja globaalisti tehoton keino vähentää päästöjä
4. 2024 korotus jakeluvuoroitteeseen peruttava
5. Kohtuullinen energian hinta edesauttaa logistiikkasektorin kannattavaa kasvua

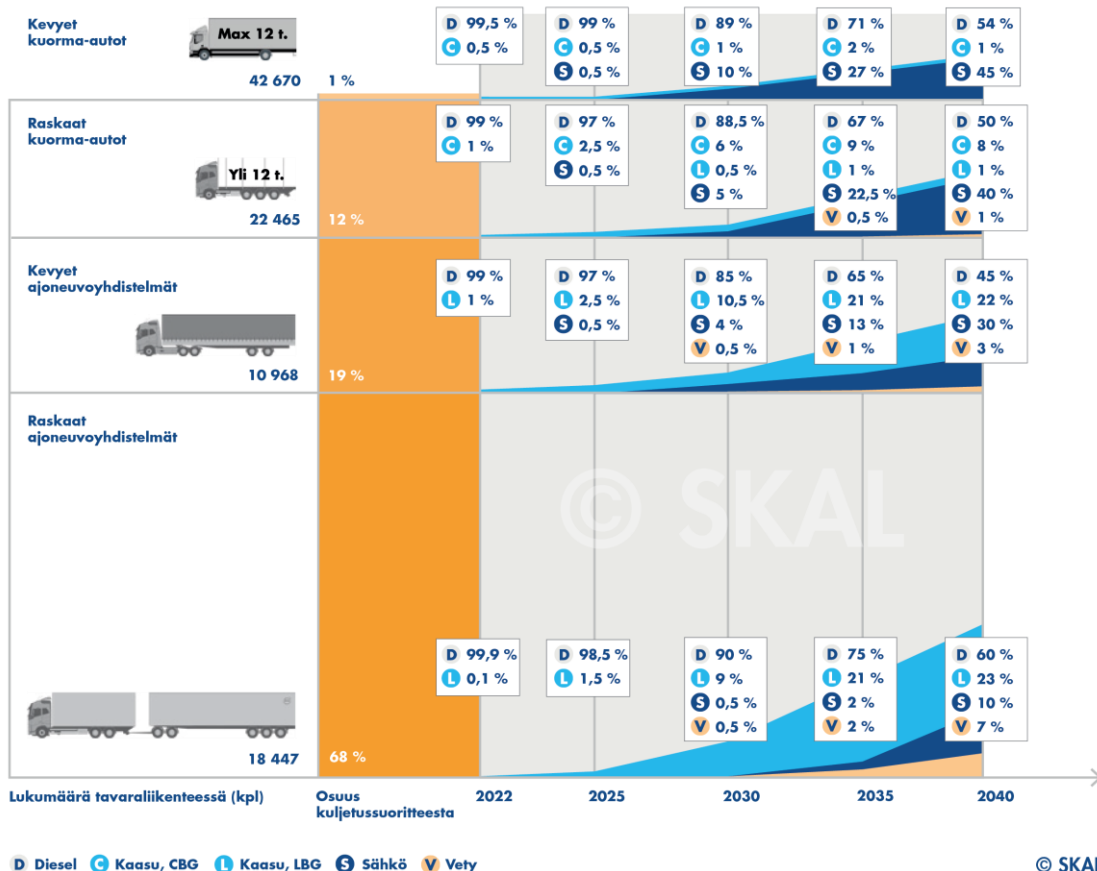
## Fossiilisen dieselin ja HVO:n maailmanmarkkinahinnat \$/t



Lähde: Agrus / Platts



## Käyttövoimien kehitys ajoneuvotyypittäin 2022–2040



Käyttövoimien kehityssennuste 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.

**SKAL**

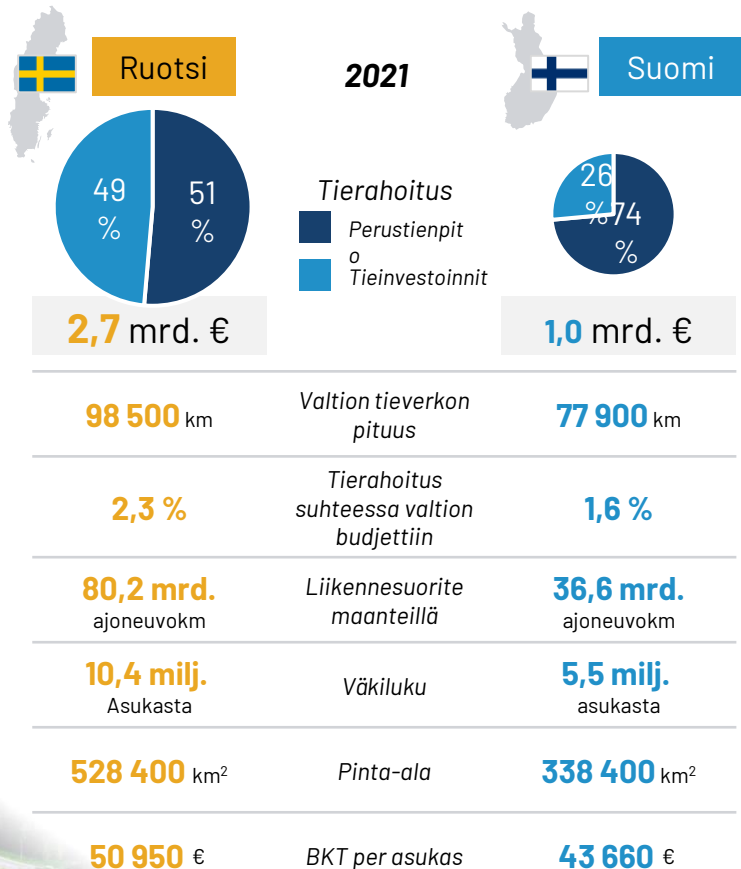
The background image shows a bright, sunny day on a winding asphalt road through a lush green landscape. A red Volvo truck with a dump trailer is driving towards the viewer. The truck has "SAVON KULIETUS" on the windshield and "VOLVO" on the side. The road is flanked by green grass and purple flowers. In the distance, there are more trees and a small building. A semi-transparent white box with a blue geometric shape on the left side is overlaid on the bottom left of the image, containing the text "Tiestön kunto ja korjausvelka".

## Tiestön kunto ja korjausvelka

# Liikenneinfra kuntoon

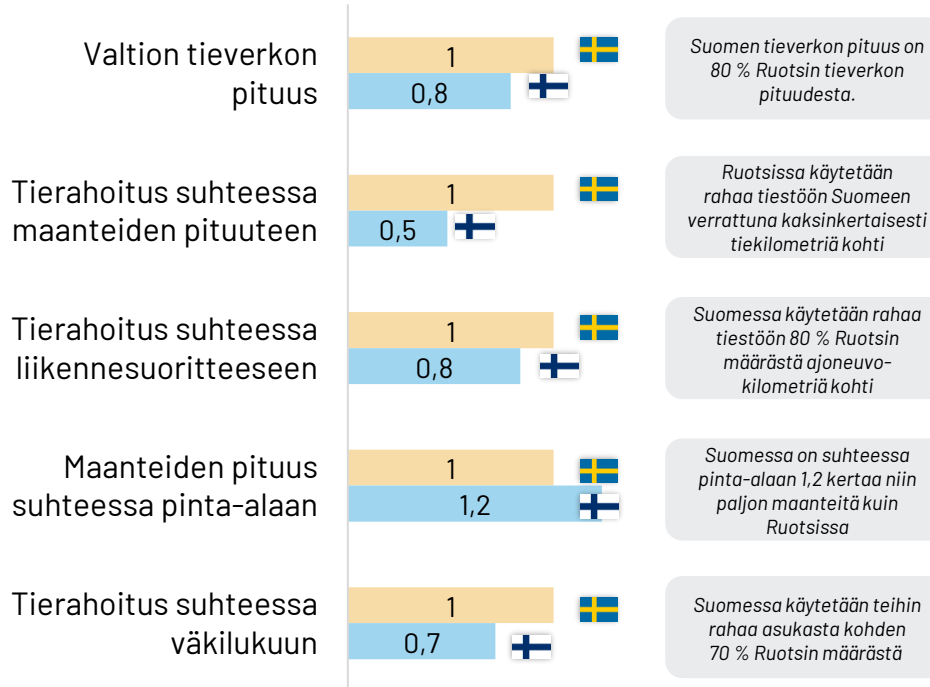
- Tiestön rapistuminen on silminnähden havaittavissa. Jotta tiestön korjausvelka pysyisi edes nykytasollaan, pitäisi vuosittain päällystää vähintään 4 000 tiekilometriä.
- Tiestön kunnossapito tulee halvemmaksi kuin jälkijättöinen korjailu. Se on myös hyvä päästövähennyskeino.
- Tieliikenne vastaa noin 90 prosenttia Suomessa kuljetetuista tavaratonneista. Viime vuosina tieliikenteen rooli kuljetusmuotojen välisessä työnjaossa on kasvanut entisestään.
- SKAL ry:n ja Suomen Tieyhdistyksen käynnistämä [Tievetoomus](#) keräsi reilussa kuukaudessa noin 700 allekirjoitusta.
  - Yritykset ja järjestöt eri toimialoilta vaativat, että tiestöstä pidetään parempaa huolta ja sille osoitetaan riittävät resurssit.
- Suomen läntiset naapurimaat ovat panostaneet väylien ylläpitoon huomattavasti Suomea enemmän.
  - Esimerkiksi Ruotsi on investoimassa liikenneinfraan lähes kolminkertaisesti Suomeen nähden lähitulevaisuudessa.

# Ruotsi-Suomi -vertailu tiestön osalta



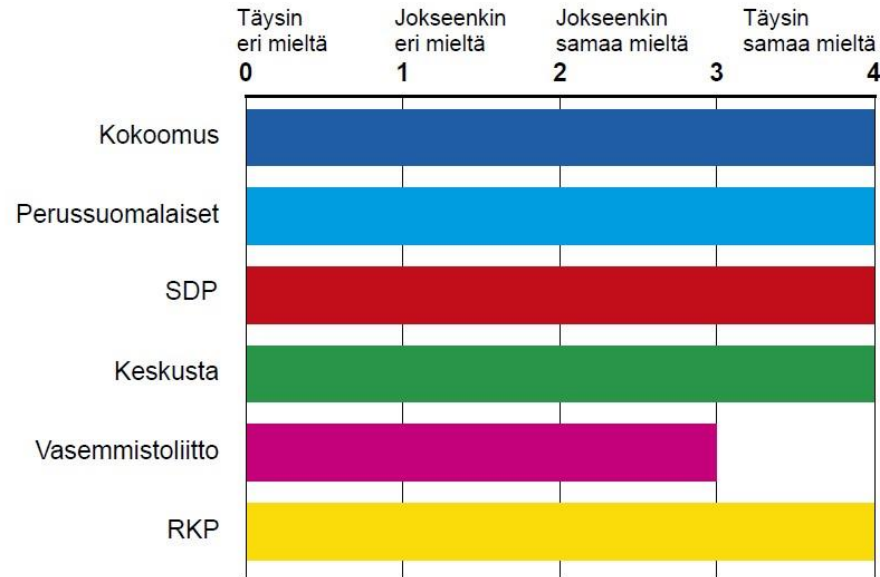
## Ruotsi-Suomi -vertailu 2021

luvut indeksoitu Ruotsin mukaan



Pääväylien modernisointi

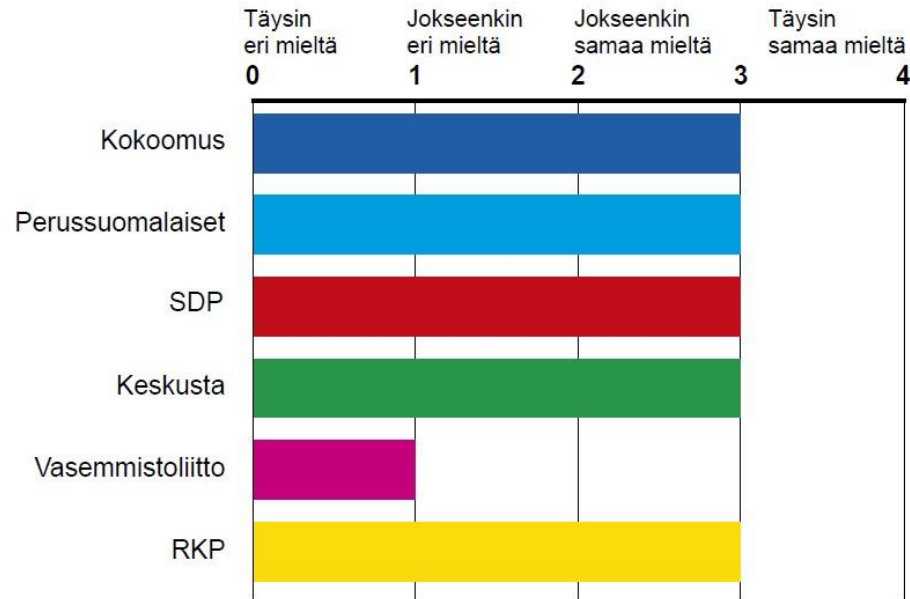
# Korjausvelan hoitaminen on investointi tulevaisuuteen, ei vain kuluerä.



# Liikenne 12

- Liikenne 12 -liikennejärjestelmäsuunnitelman toteuttamisen edellyttämä rahoitus on turvattava, jotta tavoiteltu pitkäjänteisyys liikenteen kehittämisessä saavutetaan.
- Tämä tarkoittaa alimitoitettun rahoituksen nostamista tiestön ylläpidon ja kehittämisen vaatimalle tasolle.
- Tasokorotus tulee tehdä seuraavasti:
  1. 300 miljoonan euron tasokorotus perustienpidon rahoitustasoon siten, että asfaltointimäärät nostetaan pysyvästi 4 000 kilometrin tasolle.
  2. 300 miljoonaa euroa vuosittain tiestön korjausvelan poistamiseen
  3. Suurin erä, 400 miljoonaa euroa, tiestön kehittämisinvestointeihin.

Liikenne 12 -suunnitelman toteuttamisen edellyttämä rahoitus on turvattava, vaikka se tarkoittaisi leikkauksia yhteiskunnan muilta sektoreilta.



# Tehokkaasta logistiikasta kilpailukykyä Suomelle

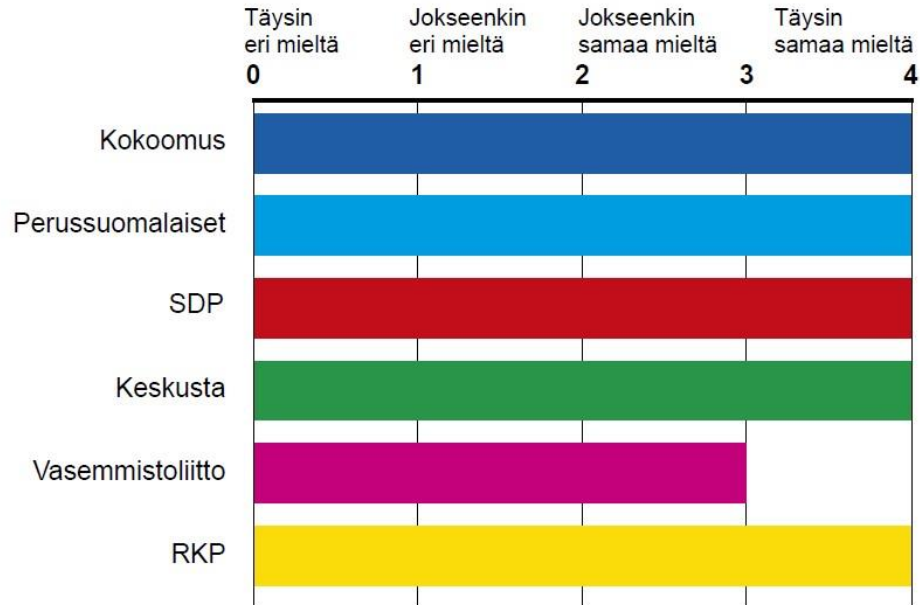
- Suomalaisyrityksillä on suuremmat logistiikkakustannukset kuin monilla kilpailijamailla. Kustannukset kuljetusalalle kertautuvat myös moninkertaisina monelle muulle alalle.
- Nyt saavutettavuudessa haasteita.
  - Energiakriisi
  - Raja-aita itään, Itämeren tilanne, lentoliikenne Aasiaan = tavaravirrat muuttuvat
  - Ilmastomuutoksen toimenpiteet
  - Mitä reittejä myöden tavara tulevaisuudessa kulkee?

## Ratkaisumme:

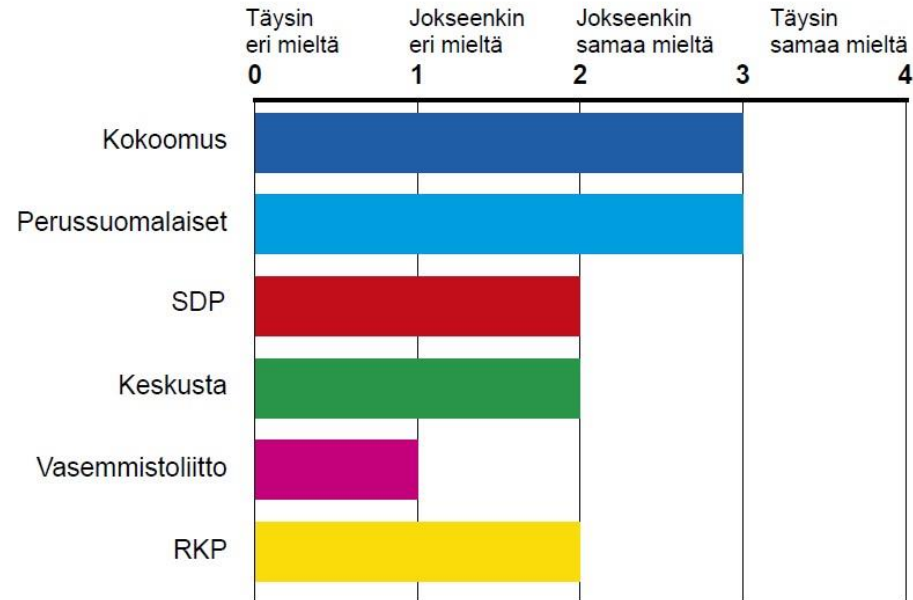
- Hallituksen on nimettävä erillinen liikenne- ja logistiikkaministeri, joka puolustaa liikenteen ja logistiikan toimivuutta.
- Seuraavan hallituksen on laadittava toimenpideohjelma, jossa arvioidaan Suomen kansainvälistä logistista kilpailukykyä, kuljetuskustannusten kehittymistä ja päästövähennyksiä sekä niiden vaikutusta suoraan kuljetusalan, mutta myös kaikkien suomalaisten yritysten toimintaan.
- Valtiovarainministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön sekä työ- ja elinkeinoministeriön on tuotettava kattava arvio liikenteen merkityksestä suomalaiselle yritystoiminnalle, jonka pohjalta hallituksen on tehtävä toimenpideohjelma ja päätökset Suomen logistisen kilpailukykyyn vahvistamisesta.



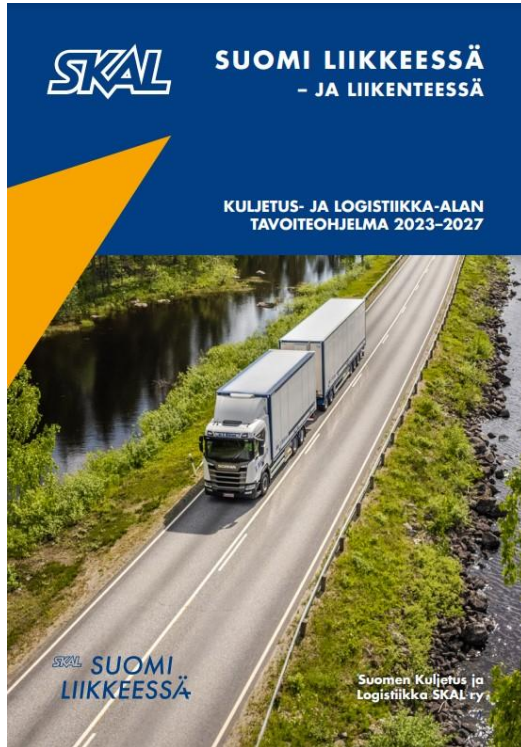
# Ilmastotoimet on tehtävä niin, että Suomen kilpailukyky ei rapaudu



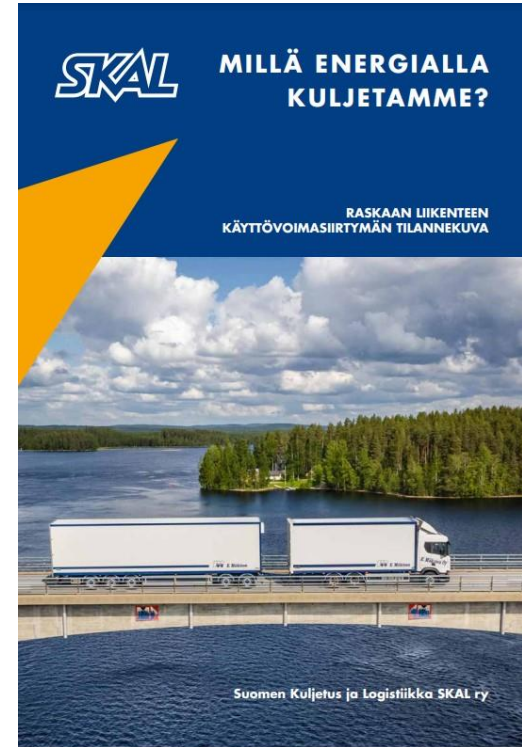
# Suomi tarvitsee erillisen liikenne- ja logistiikkaministerin, joka puolustaa liikenteen ja logistiikan toimivuutta



# Ajankohtaiset ohjelmat ja raportit



[Linkki tavoiteohjelmaan](#)

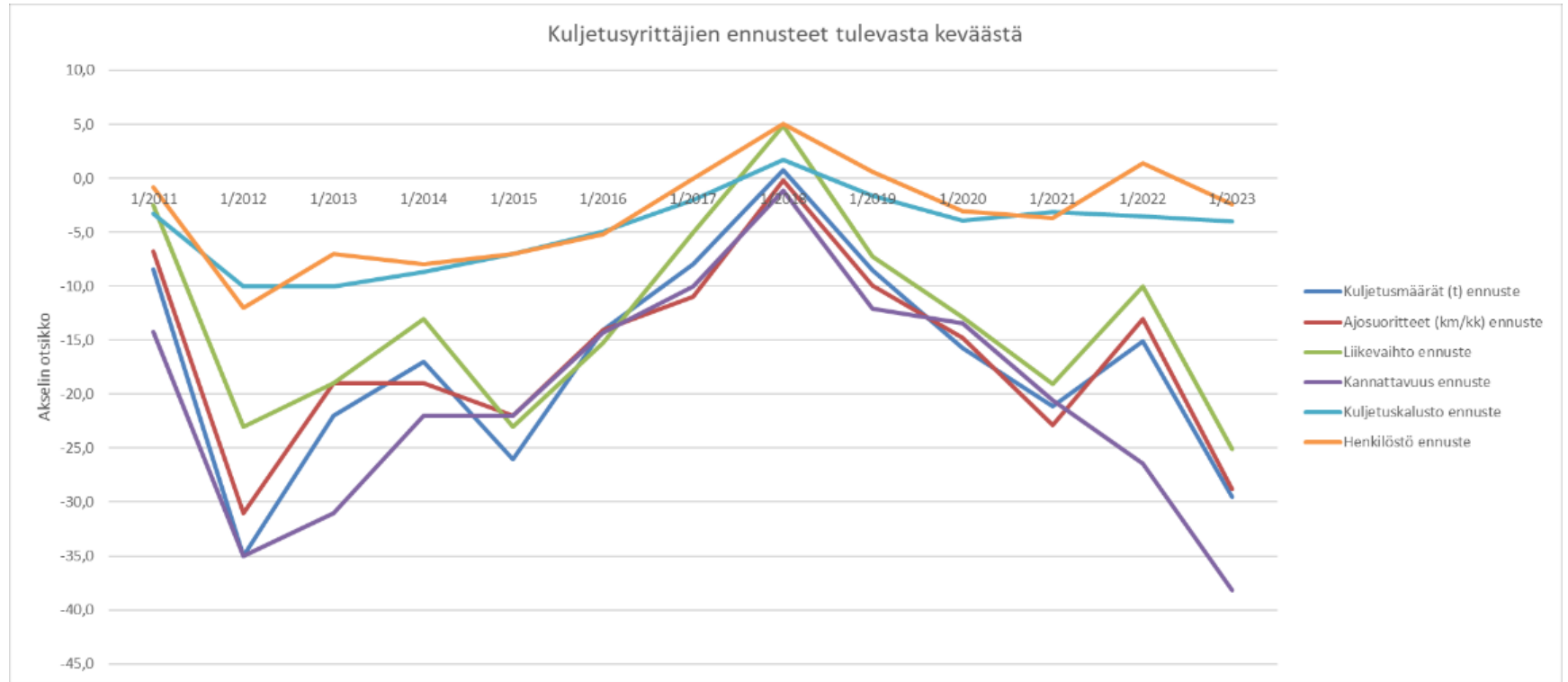


[Linkki käyttövoimaraporttiin](#)

# Kuljetusbarometri

# Kuljetusbarometri 1/23: Kuljetusyrittäjien ennusteet kevästä 2023

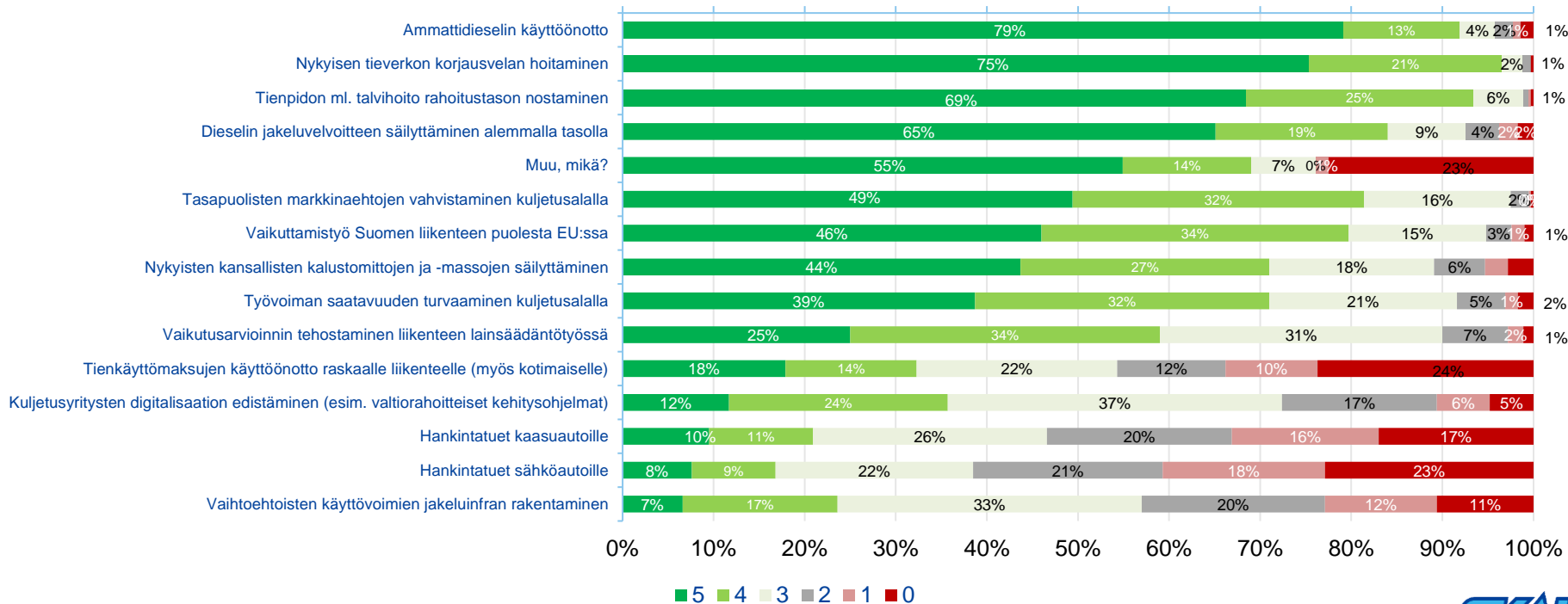
N=641



# Mitkä on mielestäsi seuraavan hallituksen tärkeimpiä asioita kuljetus- ja logistiikka-alan näkökulmasta?

N=641

5 = erittäin tärkeä 0 = ei lainkaan tärkeä



# Ota yhteyttä!

Anssi Kujala, toimitusjohtaja, [+358 400 567 925](tel:+358400567925),  
[anssi.kujala@skal.fi](mailto:anssi.kujala@skal.fi)

Petri Murto, johtaja (energia ja verotus), [+358 40 762 2140](tel:+358407622140),  
[petri.murto@skal.fi](mailto:petri.murto@skal.fi)

Ari Herrala, johtaja (tiestö, EU-asiat), [+358 50 368 4248](tel:+358503684248),  
[ari.herrala@skal.fi](mailto:ari.herrala@skal.fi)

Janne Kojo, yhteiskuntasuhteiden päällikkö,  
[+358 400 333 546](tel:+358400333546), [janne.kojo@skal.fi](mailto:janne.kojo@skal.fi)

Heini Polamo, viestintäpäällikkö, [+358 40 506 0131](tel:+358405060131),  
[heini.polamo@skal.fi](mailto:heini.polamo@skal.fi)

Anna Yli-Saunamäki, viestinnän asiantuntija, +358 40 7525 222,  
[anna.yli-saunamaki@skal.fi](mailto:anna.yli-saunamaki@skal.fi)



Kiitos!

Lisätietoa: [skal.fi/suomiliikkeessa](https://skal.fi/suomiliikkeessa)



SKAL SUOMI  
LIIKKEESSÄ