

Asia: VN/25055/2023

Luonnos hallituksen esitykseksi laeiksi huoltovarmuuden turvaamisesta ja Huoltovarmuuskeskuksesta sekä turvavarastolain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

1. 1 § Lain soveltamisala ja tavoitteet

-

2. 2 § Huoltovarmuudesta vastaavat viranomaiset

-

3. 3 § Huoltovarmuuskeskuksen asema ja toimiala

-

4. 4 § Huoltovarmuuskeskuksen tehtävät

-

5. 5 § Pääjohtaja ja johtoryhmä

-

6. 6 § Työjärjestys

-

7. 7 § Huoltovarmuuskeskuksen ohjaus

Logistiikkayritysten Liitto arvioi hallituksen esityksen osaltaan selkeyttävän huoltovarmuustyön ohjausmallia. Huoltovarmuustoiminnan yhdenmukaistaminen, mukaan lukien eri sektorien, poolien ja toimikuntien suunnittelun ja toimeenpanon yhdenmukaistaminen, on kannatettavaa.

8. 8 § Huoltovarmuuskeskuksen ohjausryhmä

-

9. 9 § Huoltovarmuuden yhteistyöryhmä

-

10. 10 § Huoltovarmuusneuvosto

-

11. 11 § Sektorit, poolit ja toimikunnat

Kuten hallituksen esityksessä on todettu, Suomen huoltovarmuusjärjestelmän yksi keskeinen vahvuus on julkisen, yksityisen ja kolmannen sektorin tiivis ja pitkäjänteinen yhteistyö. Tämän yhteistyön toimivuudesta huolehtiminen tulee olla huoltovarmuussäätelyn lähtökohta jatkossakin. Saumattoman ja sujuvan yhteistyön kriittisyys on entisestään korostunut toiminta- ja turvallisuusympäristön muututtua.

On hyvä, että huoltovarmuustyö perustuu jatkossakin sektori- ja poolitoiminnan maksuttomuuteen ja vapaaehtoisuuteen. Huoltovarmuuskriittisten yritysten antaessa aktiivisesti panoksensa huoltovarmuuden tilannekuvien tuottamiseen tärkeää on vastavuoroisuus eli se, että tilannekuvien yhteenvedot ovat ao. yritysten saatavilla hallituksen esityksessä mainitussa tilannekuvatyökalussa tai muulla tavalla. Tämä on hyvä ottaa huomioon esimerkiksi HVK:n tietojärjestelmiä kehitettäessä.

Hallituksen esityksen mukaan HVK:n uusi rahoitusmalli ja osittainen budjettitalouteen siirtyminen voivat vaikuttaa poolien ja toimikuntien kotiorganisaatioiden rahoitusrakenteeseen sekä HVK:n, poolien ja toimikuntien suunnittelu- ja raportointiaikatauluun. Logistiikkayritysten Liitto pitää tärkeänä, että suunnitellut muutokset eivät heikennä poolitoiminnan vaikuttavuutta ja/tai ennakoitavuutta.

12. 12 § Valtion varmuusvarastointi

-

13. 13 § Valtion varmuusvarastoja koskeva päätöksenteko

-

14. 14 § Varmuusvarastoituja lääkkeitä, lääkinnällisiä laitteita, henkilösuojaimia ja muita terveydenhuollossa käytettäviä tavaroita koskeva päätöksenteko

-

15. 15 § Tuotantovarausten ja suorituskykyvarausten hankinta

-

16. 16 § Huoltovarmuusrahasto ja huoltovarmuusmaksu

Logistiikkayritysten Liitto pitää rahoitusmallin uudistamistarvetta ymmärrettävänä ja perusteltuna. Rahastomalli mahdollisti esimerkiksi korona-aikana nopean reagoinnin, kun ulkomaankaupan

kuljetusten jatkuminen turvattiin väliaikaisena tukena varustamoille. Tämä ketteryys kriisitilanteissa on välttämätön säilyttää.

HVK:n ohjelmatoimintamallilla on Logistiikka2030-ohjelmassa toteutettu kymmeniä logistiikan huoltovarmuutta kehittäviä hankkeita. On tärkeää, että HVK:n ohjelmatoiminnalla saadaan tehokkaasti eteenpäin logistiikan poolien ja sektorin näkökulmasta tärkeitä t & k -hankkeita ja siten lisätään huoltovarmuustyön vaikuttavuutta.

Hallituksen esityksessä todetaan huoltovarmuusmaksun aleneminen ja tarve korottaa huoltovarmuusmaksua. Käytännössä muutos tehtäisiin nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettuun lakiin (1472/1994).

Logistiikkayritysten Liitto korostaa, että huoltovarmuusmaksun korottamisella ei saa lisätä raskaan tavaraliikenteen kustannustaakkaa. Tuoreimman, vuonna 2023 valmistuneen Logistiikkaselvityksen mukaan logistiikkakustannusten osuus BKT:stä vuonna 2022 oli 12,5 prosenttia, kun vuonna 2019 vastaava luku oli 10,7 prosenttia. Kuorma- ja pakettiautoliikenteessä 1 sentin korotus dieselöljyn hinnassa tarkoittaa noin 12 miljoonan euron vuotuista lisäkustannusta.

On tärkeää huomata, että raskaan kaluston keskeisenä käyttövoimana on vielä pitkään diesel. Tämä pitää ottaa huomioon päätöksenteossa. Laajamittainen uusiin käyttövoimiin siirtyminen raskaassa liikenteessä edellyttää tavaraliikenteen tarpeisiin sopivaa latausinfraa ja energian saatavuuden (sähkön lisäksi kaasua ja vettä) varmistamista. Raskaalle kalustolle tulee olla riittävästi tankkaus- ja latausasemia eri puolilla Suomea ja tavaraliikenteen keskeisten reittien varrella. Suomen tulee olla valmis alentamaan polttoaineveroa ja/tai muuten täysimääräisesti kompensoimaan tiekuljetuksille ympäristösääntelystä (esimerkiksi polttoainejakelun päästökaupasta) aiheutuvaa kustannusnousua.

17. 17 § Huoltovarmuusrahaston hallinto

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan Huoltovarmuusneuvostossa puheenjohtaja ja vähintään puolet muista jäsenistä edustavat elinkeinoelämän yrityksiä. Logistiikkayritysten Liitto ehdottaa, että neuvostossa elinkeinoelämän edustus voisi tulla myös toimialaliitoista. Elinkeinoelämän edustajien tulisi kattaa eri sektoreita ja edustajien tulisi olla vaihtuvia.

18. 18 § Kirjanpito, tilintarkastus ja tilinpäätös

-

19. 19 § Lainanottovaltuus

-

20. 20 § Tuen myöntämisen yleiset edellytykset

-

21. 21 § Muissa laeissa säädettyt tuet ja korvaukset

-

22. 22 § Omaisuuden siirtyminen

-

23. 23 § Huoltovarmuuskeskuksen tiedonsaantioikeus

-

24. 24 § Tietojenantovelvollisuus

-

25. 25 § Salassa pidettävän tiedon luovuttaminen

-

26. 26 § Virka-apu

-

27. 27 § Uhkasakko

-

28. 28 § Huoltovarmuusrikkomus

-

29. 10. luku Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

-

30. Muu asia, jonka haluatte tuoda työryhmän tietoon

Logistiikka ja logistiikkayritykset huoltovarmuuden ytimessä

Logistiikkayritysten Liitto ry:n jäsenyrityksillä on keskeinen rooli huoltovarmuuden ja siviiliyhteiskunnan toimivuuden turvaamisessa. Logistiikkayritysten Liiton 27 jäsentä ovat tyypillisesti suuria logistiikkayrityksiä, joiden erikoisalaa ovat kuljetusjärjestelmät, terminaali- ja varastotoiminnot sekä logistiikan kokonaisjärjestelmät. Jäsenyritysten yhteenlaskettu liikevaihto vuonna 2024 oli yli miljardi euroa.

Koronapandemia ja Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ovat entisestään korostaneet Suomen riippuvuutta kansainvälisistä markkinoista ja verkostoista, sekä toimivan logistiikan merkitystä Suomen kilpailukyvyille. Kriisit ovat muuttaneet Suomen sisäisiä ja ulkomaankaupan kuljetusvirtoja, ja merikuljetusten osuus vienti- ja tuontikuljetuksista on noussut jo yli 96 prosenttiin.

Logistiikkayritysten Liitto toteaa, että logistiikan ja toimitusketjujen toimivuus ja tehokkuus on huoltovarmuuden perusedellytys sekä normaalioloissa että vakavissa häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Esimerkiksi materiaalisella varautumisella, joksi huoltovarmuus on perinteisesti mielletty, ei voi korvata toimivan logistiikan kriittisyyttä Suomelle.

Erikseen Logistiikkayritysten liitto nostaa esiin esimerkki yritysten ja viranomaisten välisestä yhteistyöstä huoltovarmuusteemassa toteutettavat, varautumiseen liittyvät harjoitukset. Logistiikkayritysten Liitto korostaa ao. säännöllisten harjoitusten tarpeellisuutta. Toimialojen omien harjoitusten lisäksi harjoituksia on hyvä järjestää poikkihallinnollisesti, jotta niissä voidaan tarkastella toimialojen keskinäisriippuvuuksia. Yritysten ja viranomaisten yhteisissä harjoituksissa tärkeää on myös alueellinen tasapuolisuus. Harjoituksista laadittavan harjoitusyhteenvedon tulee olla mahdollisuuksien mukaan osallistujien saatavilla, jotta yritykset voivat ottaa havainnot huomioon omassa valmiuden ja varautumisen suunnittelussaan.

Nietola Outi
Logistiikkayritysten Liitto ry