

**SUOMALAISEN LIIKENTEEN JA LOGISTIIKAN
PUOLUSTAMINEN EU-TASOLLA**

EU-VAIKUTTAMISEN PAINOPISTEET 2022

**Suomen Kuljetus ja
Logistiikka SKAL ry**

FinMobility ry



Sisällys

Johdanto: Tavoitteellista EU-vaikuttamista	3
FitFor55	4
Raskaiden hyötyajoneuvojen (kuorma- ja linja-autot) CO2 -standardien uudistaminen	6
EU:n yhdenmukaistettu laskentamalli liikenteen, kuljetusten ja logistiikan päästöjen mittaamiselle	8
Raskaiden ajoneuvojen mittoja ja massoja koskevan direktiivin uudistaminen	10
Yhdistettyjen kuljetusten direktiivi	12
Ajokorttidirektiivin uudistaminen	14
Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan direktiivin uudistaminen	16
Traktorit maanteiden tavaraliikenteessä – Suomen lainsäädännön ja EU-säädösten mahdolliset ristiriidat	16
TEN-T-liikenneverkko	18
Tehokas ja vihreä liikkuvuus -aloitepaketti (TEN-T, ITS, Kaupunkiliikenne)	19
Tiemaksujen uudistaminen (eurovinjettidirektiivi)	20
EU-tasosten käyttövoimahankkeiden seuranta	21
EU:n eläinkuljetusasetus	22
Ajo- ja lepoaika-asetus	22

**Julkaisija**

Suomen Kuljetus ja Logistiikka
SKAL ry

Työryhmä

Anssi Kujala
Ari Herrala
Petri Murto
Pasi Moisio
Siiri Valkama

Taitto

SKAL ja Jenga

Kannen kuva

Hanne Salonen / Eduskunta

Muut valokuvat

SKAL

ISBN 978-952-7246-27-6
(verkkojulkaisu)

Johdanto: Tavoitteellista EU-vaikuttamista

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n tehtävä on puolustaa kotimaista kuljetus- ja logistiikka-alaa sekä Suomessa, EU-tasolla, alueellisesti ja paikallisesti. Jokaisella toimintamme tasolla on välttämätön ja tärkeä tehtävänsä. Usein kotimaiseen lainsäädäntöön vaikuttaa EU-tasoinen sääntely. On arvioitu, että jopa 70% kuljetusalaan vaikuttavasta lainsäädännöstä on vähintäänkin osin sidonnaista EU-säädöksille.

Siksi on tärkeää, että kuljetus- ja logistiikkayritysten edunvalvojalla on määritelty EU-vaikuttamisen tavoitteet riittävän pitkälle aikavälille. Alalle kohdistuu suuria poliittisen päätöksenteon haasteita, joista useat liittyvät EU:n päätöksiin. Esimerkiksi yhä monimutkaisemmiksi ja haastavimmaksi muodostuvat päästövähennyskeinot haastavat kuljetusyrityksiä. Suomen ja suomalaisten tahojen pitää olla erityisen tarkkana, sillä kilpailukyky syrjäisenä maana suhteessa päämarkkinoihin perustuu kuljetuksien ja logistiikan toimivuuteen.

SKALin EU-vaikuttamisen painopisteet

Lähivuosien merkittävin kokonaisuus on EU:n Fit for 55 -ilmastopaketti. Paketti on päästövähennyksiä tavoittelevien lakiehdotuksien kokoelma, joka koskee koko EU:ta. Suomen syrjäinen sijainti, ohuet tavaravirrat, pitkät kuljetusetäisyydet ja merirahdin merkittävä osuus johtavat siihen, että kustannuksia lisäävät liikenteen päästövähennystoimenpiteet vaikuttavat Suomen kilpailukykyyn enemmän kuin monilla kilpailijamailla.

Energian saatavuuteen ja näin myös ilmastotavoitteisiin vaikuttaa väistämättä myös Venäjän Ukrainassa aloittama hyökkäyssota.

On tärkeää varmistaa, ettei sääntelyllä tarpeetomasti vaikuteta haitallisesti tavaroiden liikkumiseen ja näin koko Suomen kilpailukykyyn. Tunnistettu tosiasia on, että esityksen vaikutusarvioinneissa seurauksia elinkeinoelämälle on käsitelty vain pintapuolisesti. Puhumattakaan siitä, mitä muutokset aiheuttaisivat Suomen kaltaisten sijaintiltaan haastavien alueiden kilpailukykyille.

Pelkästään ehdotus energiaverodirektiiviksi nostaisi meillä fossiilisen diesellitran polttoaineveroa

noin 26 sentillä. SKALin vaikuttamistoimien myötä Suomen eduskunta otti esitykseen erittäin kriittisen kannan. Tästä eduskunnan kannasta on pidettävä kiinni.

SKAL-vaikuttaminen EU:ssa ja asiakirjan tarkoitus

Käytännön EU-vaikuttamisessa SKALilla on pitkät perinteet: järjestö on ollut vaikuttamassa EU-tasolla lähes 20 vuotta. Nykyään SKALin käytännön vaikuttamistyöstä vastaa FinMobility ry, jonka perustajajäsen SKAL on.

Tämä asiakirja on laadittu SKALin ja FinMobilityn asiantuntijoiden yhteistyöllä. Asiakirjan tarkoituksena on kirkastaa vuoden 2022 keskeiset vaikuttamistavoitteet, mutta tarkastella myös pidempää aikaväliä.

Tässä määritetyt kokonaisuudet ja tavoitteet ovat painopisteenä, mutta säännöllisesti arvioidaan mitä muita teemoja on esillä. Kuten kaikki vaikuttamistyö, mutta erityisesti EU-vaikuttaminen on pitkäjänteistä. Pyrimme jatkuvasti tunnistamaan aiheita, jotka ovat mahdollisesti agendalla vuodesta 2023 alkaen.

Kaikki vuosina 2021–2023 annettavat liikennesektoria koskevat aloitteet on listattu EU-komission joulukuussa 2020 julkaisemassa Älykkään ja Kestävän Liikkuvuuden Strategiassa.

SKALin hallitus on hyväksynyt nämä tavoitteet kokouksessaan 17.2.2022. Asiakirja päivitetään jatkossa vuosittain.

Kaikissa EU:n ilmastopaketin tai muissa EU-linjauksissa Suomen on suhtauduttava kriittisesti maamme kilpailukykyä heikentäviin muutoksiin. Syrjäinen ja pitkien etäisyyksien maamme ansaitsee sen.

Anssi Kujala

toimitusjohtaja

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

FitFor55

Yleistä pakettiin liittyen

Jatkokäsittely Euroopan parlamentissa vuonna 2022 sekä neuvostossa Ranskan (1-6/22) ja Tšekin (7-12/22) sekä mahdollisesti vielä Ruotsin (1-6/23) pj-kausilla.

Ranskan kaudella jatketaan neuvostotasolla joko kaisen SKALin kannalta merkityksellisen aloitteen käsittelyä.

Suomen pysyminen kannoissaan taattava neuvoston työryhmissä, Coreperissa ja eri ministerineuvostoissa – edellyttää jatkuvaa ja tiivistä seuranta erityisesti, kun kompromisseja aletaan valmistella jäsenmaiden kesken.

SKALin kantojen huomioiminen parlamentin käsittelyssä ja valmius muutosesitysten laatimiseen sekä niiden edistämiseen nopeallakin aikataululla.

Yhteispeli muiden Brysselin pysyvien toimijoiden⁽¹⁾ kanssa tiivistyy paketin osalta edelleen alkuvuodesta – vaikutetaan yhdessä erityisesti parlamentin päätöksentekoon.

⁽¹⁾ mm. IRU, muiden jäsenmaiden liikennekollegajärjestöt, SMEunited, UITP, CECRA, suomalaisten edunvalvojien verkosto



Etenemisaikataulu

EU-toimielimet käsittelevät
2022–2023.

SKALin tavoite

SKALin ohjelma: keskeiset tavoitteet ja tietoa löytyy os. www.skali.fi/ilmastopaketti.

SKAL-tiedote kun Eduskunnan Suuri valiokunta muodosti Suomen kantoja: Suomi ottamassa kriittistä kantaa energiaverodirektiiviin, kansallinen kilpailukyky varmistettava.

Varmistettava mm. Suomen kannan toteutuminen energiaverodirektiivissä: Bensiinin ja dieselöljyn verokohtelua ei tule ehdotuksessa yhtenäistää, eikä ammattidieselistä luopua. Ammattidieselin ja mahdollisen dieselin ja bensiinin verokohtelun yhtenäistämisen osalta tulee varmistaa, että ehdotuksilla ei vaaranneta Suomen kilpailukykyä eikä lisätä tarpeettomasti logistiikan kustannuksia.

SKAL arvioi ohjelman päivityksen ja jakelun tilanteeseen, jossa käsittely EU-toimielimissä tapahtuu.

Energiaverodirektiivi: verotasojen harmonisointi torjuttava

- Eduskunta torjui polttoaineiden verotasojen harmonisoinnin. Varmistettava EU-vaikuttamisella, että Suomen edustajat mieltävät Suomen virallisen kannan olevan kielteinen dieselin ja bensiinin verotasojen yhdistämiseen.
- Pitää tärkeänä, että kansallinen ja EU-tason valmistelu tukeutuvat kattaviin vaikutusarviointeihin. Suuri valiokuntakin oli sitä mieltä, ettei komissio ole riittävästi arvioinut ehdotusten vaikutuksia jäsenvaltioissa. Vaikutusarviot laadittava erityisesti tieliikenteen osalta.

Ammattidiesel-järjestelmän käyttömahdollisuus on säilytettävä

- Ammattidiesel-järjestelmän käyttömahdollisuus on säilytettävä.
- Kuljetuskustannusten nousun hillitsemiseksi on otettava Suomessa käyttöön ammattidiesel. Hallitus on linjannut tämän valmistelusta SKALin esityksen perusteella helmikuussa 2022.
- Tällöin EU:n energiaverodirektiivissä 2003/96/EY säädetyn mekanismin mukaisesti kuorma- ja linja-autoissa käytettävä dieseliä verotetaan ajoneuvoissa käytettävää kevyemmin.
- Järjestelmä on käytössä useassa EU-maassa.
- SKAL on laatinut aiheesta erillisen raportin, joka löytyy os. www.skali.fi/ammattidiesel.

Ammattidiesel on käytössä seuraavissa EU-maissa (maaliskuu 2020)

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

Lähde: CNR (Comité National Routier): Road Freight Transport - TAXATION IN EUROPE
Excise duties and mechanisms for partial refunds on diesel in Europe.
Kroatian säädöksen mukaan ammattidiesel-palautus on aina sen suurin, jolla saavutetaan direktiivin minimi.

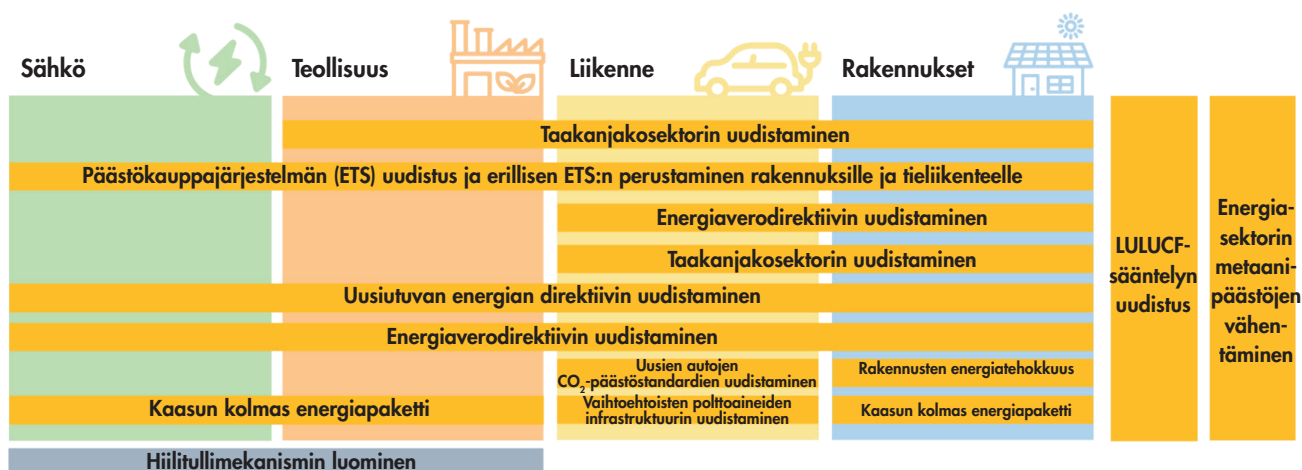
Päästökauppajärjestelmä:

- Suomi (valtio) suhtautuu lähtökohtaisesti myönteisesti esitykseen tieliikenteen päästökauppajärjestelmän perustamisesta. SKAL edelleen kriittinen, vähintäänkin sosiaalirahasto torjuttava.
- Esityksestä tulee Suomen valtion kannankin mukaan saada lisätietoja ennen yksityiskohtaista kannanmuodostusta ja kiinnittää huomiota erityisesti siihen, ettei komission vaikutusarvio luo kattavaa ja tarkkaa kuvaa uuden päästökaupan kustannus- ja päästövähennysvaikutuksista jäsenvaltioissa. Pidettävä esillä vaikutusarviointia. Kotimaassa voidaan kompata (lainsäädännön arviointineuvosto).

Teknologianeutraalisuus:

- Tulee säilyttää teknologianeutraalisuus uusiutuvan energian sääntelyssä. Ei suosita mitään energialähteitä tai käyttövoimia toisten kustannuksella.
- Polttomoottori ei itsessään ole ongelma, vaan se on koeteltu ja edullinen tekniikka, jossa voidaan tulevaisuudessa käyttää uusiutuvia polttoaineita ja myös synteettisiä kaasuja ja nestemäisiä polttoaineita. Tämän merkitys erityisesti Suomen raskaimmille ajoneuvoyhdistelmille on suuri.
- Kestävyysskriteerit täyttävien uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainevalikoimaa ei tule tarpeettomasti rajoittaa.

"Fit for 55" paketin kokonaisuus



Lähde: Bruegelin kaavion pohjalta suomentanut SKAL

Raskaiden hyötyajoneuvojen (kuorma- ja linja-autot) CO₂-standardien uudistaminen

Lähtökohta asetuksen uudistamiselle (EU-komission näkemys)

Nykyisessä asetuksessa EU 2019/1242 on vahvistettu EU:n CO₂-päästöstandardit uusille raskaille hyötyajoneuvoille: vuoteen 2030 mennessä uusien kuorma-autojen hiilidioksidipäästöjen olisi oltava 30 prosenttia pienemmät, ja välitavoitteena -15 prosenttia vuoteen 2025 mennessä.

Asetuksessa edellytetään, että komissio arvioi asetuksen tehokkuutta vuonna 2022, jotta sitä voitaisiin laajentaa koskemaan linja-autoja ja muita raskaita ajoneuvotyypp⁽¹⁾, sekä päästö- vähennystavoitteita vuosille 2035 ja 2040.

Asetus auttaa epäsuorasti vähentämään raskaiden hyötyajoneuvojen aiheuttamaa ilmastorasitusta edistämällä polttoaineen kulutuksen⁽²⁾ vähentämistä ja akku- tai vetykäyttöisten ajoneuvojen osuuden lisäämistä.

Uusien sääntöjen odotetaan myös edistävän teollisia innovaatioita Euroopan ajoneuvoteollisuudessa ja siten vahvistavan sen kansainvälistä kilpailukykyä.

Uudistuksesta syntyvien polttoainesäästöjen pitäisi alentaa liikenteenharjoittajien ja niiden asiakkaiden kustannuksia.

Lisäksi polttoainetehokkaampi kuorma- ja linja-autokanta vähentää tuottpolttoaineiden tarvetta.

Komissio arvioi mahdollisuutta kehittää yhteinen menetelmä raskaiden hyötyajoneuvojen koko elinkaaren aikaisten hiilidioksidipäästöjen arviointia ja raportointia varten.

⁽¹⁾ muiden raskaiden hyötyajoneuvojen, kuten linja-autojen ja perävaunujen, sisällyttäminen sekä EMS-järjestelmän (eurooppalaisen moduulijärjestelmän) huomioon ottaminen

⁽²⁾ asetuksen uudistamisella halutaan lisäksi varmistaa ajoneuvovalmistajien ilmoittamien CO₂-päästöjen ja energiankulutuksen arvojen totuudellisuus

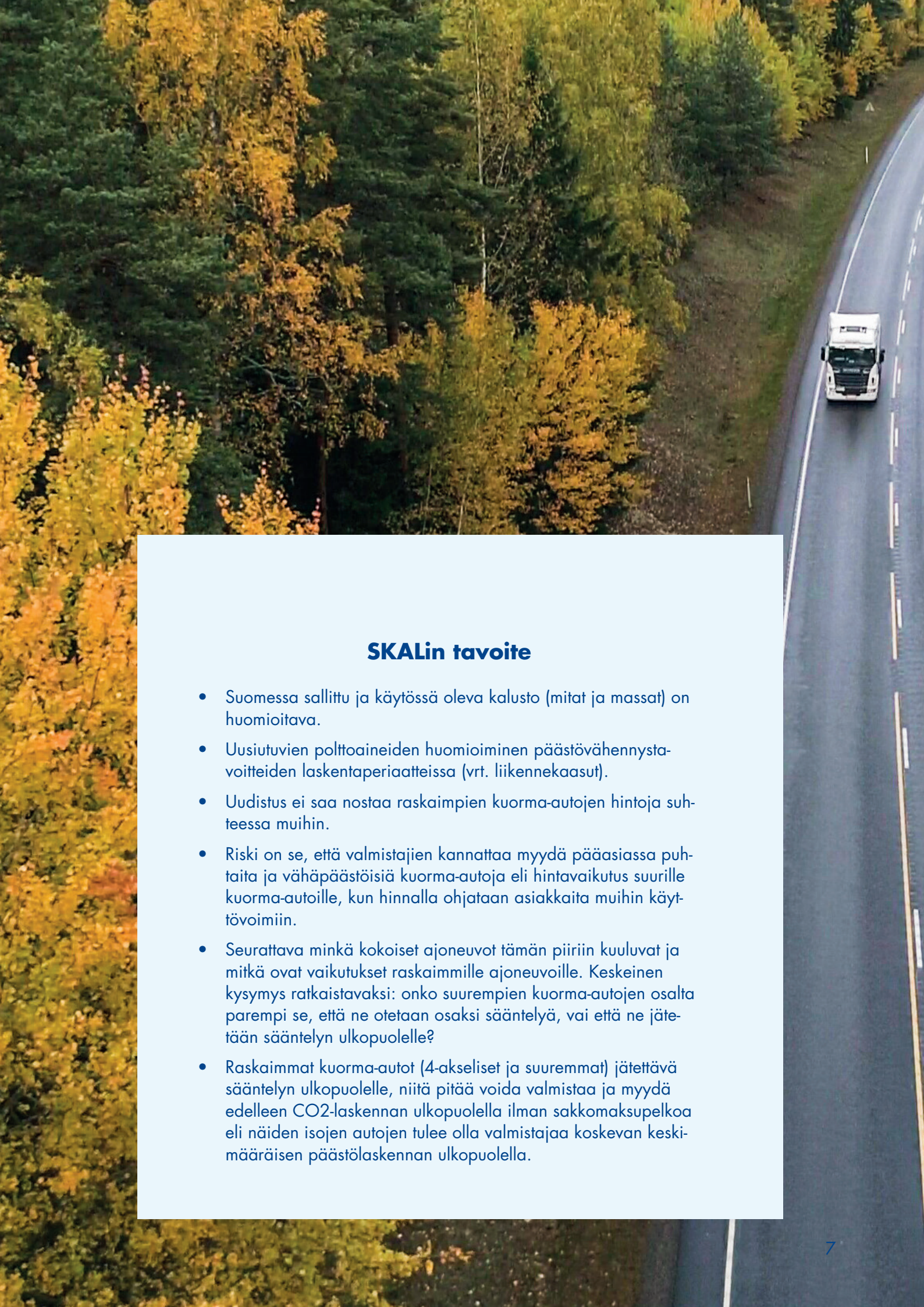


Etenemisaikataulu

Julkinen kuuleminen järjestetty alkuvuonna, ehdotus uudistetuksi asetukseksi ajoitettu komission työohjelmassa Q4/2022.

FinMobilityn huomiot

- Teknologianeutraaliuden varmistaminen.
- Krediitti/hyvitysjärjestelmän sisällyttäminen tulevaan ehdotukseen, jotta biopolttoaineet tasavertaisessa asemassa muiden energiamuotojen rinnalla.



SKALin tavoite

- Suomessa sallittu ja käytössä oleva kalusto (mitat ja massat) on huomioitava.
- Uusiutuvien polttoaineiden huomioiminen päästövähennystavoitteiden laskentaperiaatteissa (vrt. liikennekaasut).
- Uudistus ei saa nostaa raskaimpien kuorma-autojen hintoja suhteessa muihin.
- Riski on se, että valmistajien kannattaa myydä pääasiassa puhkaita ja vähäpäästöisiä kuorma-autoja eli hintavaikutus suurille kuorma-autoille, kun hinnalla ohjataan asiakkaita muihin käyttövoimiin.
- Seurattava minkä kokoiset ajoneuvot tämän piiriin kuuluvat ja mitkä ovat vaikutukset raskaimmille ajoneuvoille. Keskeinen kysymys ratkaistavaksi: onko suurempien kuorma-autojen osalta parempi se, että ne otetaan osaksi sääntelyä, vai että ne jätetään sääntelyn ulkopuolelle?
- Raskaimmat kuorma-autot (4-akseliset ja suuremmat) jätettävä sääntelyn ulkopuolelle, niitä pitää voida valmistaa ja myydä edelleen CO₂-laskennan ulkopuolella ilman sakkomaksupelkoa eli näiden isojen autojen tulee olla valmistajaa koskevan keskimääräisen päästölaskennan ulkopuolella.

EU:n yhdenmukaistettu laskentamalli liikenteen, kuljetusten ja logistiikan päästöjen mittaamiselle

Lähtökohta aloitteen antamiselle (EU-komission näkemys)

Aloitteella pyritään luomaan tavara- ja henkilöliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa varten yhteinen kehys, jonka avulla voidaan tuottaa, jakaa ja vertailla yhtä tai useampaa liikennemuotoa hyödyntävien kuljetustoimien päästöjä koskevia tietoja.

Pääasiallinen ongelma, joka aloitteella pyritään ratkaisemaan, on tiedonpuute, jonka johdosta yritykset, asiakkaat ja matkustajat eivät kykene helposti ja tarkasti seuraamaan ja vertailemaan erilaisten liikennepalveluiden kasvihuonekaasupäästöjä.

Komission alustava analyysi osoittaa, että tämä tiedonpuute johtuu pääasiassa kahdesta tekijästä:

- Kuljetus- ja logistiikka-alan kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa sovellettavien menetelmien hajanaisuus.
- Päästöjen laskemisen vähäinen hyödyntäminen jokapäiväisessä liiketoiminnassa.

Aloitteen yleisenä tavoitteena on kannustaa liikenteen ja logistiikan päästöjen vähentämiseen luomalla tasapuoliset toimintaedellytykset kasvihuonekaasupäästöjen laskemiselle liikenteen ja logistiikan aloilla sekä edistämällä käyttäytymisen muutosta.

Järjestelmän käytännön sovelluksen osalta ratkaistava:

- Aloitteen tehokkaaseen täytäntöönpanoon sovellettavan välineen tyyppi. Tämän osalta tarkasteltaisiin erilaisia mahdollisia lähestymistapoja, kuten ei-sitovia säädöksiä ja lain-säädännöllisiä toimenpiteitä, ja sitä, olisiko

tällaisten toimenpiteiden oltava pakollisia vai vapaaehtoisia.

- Tekniset tukitoimet, joilla autetaan sidosryhmiä hyödyntämään kasvihuonekaasupäästöjen laskentaa. Tämä edellyttäisi yksinkertaistettujen ratkaisujen ja välineiden kehittämistä erityisesti mikroyrityksiä ja pk-yrityksiä varten. Lisäksi olisi otettava huomioon jo olemassa olevat ja tulevat toimialajohtoiset hankkeet (ohjelmistot, laskentatyökalut jne.).



Etenemisaikataulu

- Vuoden 2022 ensimmäisellä neljänneksellä käynnistetään julkinen kuuleminen, lisäksi 2022 alkupuoliskolla on määrä toteuttaa erilaisia kohdennettuja sidosryhmäkuulemisia (mukaan lukien kyselytutkimukset, yksittäiset haastattelut ja työpajat).
- Säädösehdotus ajoitettu komission työohjelmassa Q4/2022.



FinMobilityn huomiot

- Parhaita käytäntöjä Suomesta – pitkä perinne kansallisten energiasäästösopimusten/energiatohokkuusohjelmien myötä (Emistra, PIHI).
- Hallinnollisen taakan välttäminen, tuotettava lisäarvoa alan toimijoille.

SKALin tavoite

- Suomalaisen kaluston (mitat ja massat) huomioiminen.
- Uusiutuvien polttoaineiden huomioiminen ja teknologianeutraalius.
- Suomen olosuhteiden huomioiminen: päästöjä per kuljetettava yksikkö syntyy ymmärrettävästi enemmän paukkupakkasessa harvaan asutussa maassa pitkillä etäisyyksillä ohuilla tavaravirroilla.
- Pyrittävä tuomaan esiin tarve luoda jo nyt kertoimia mittaristoon, koska menetelmän avulla tullaan kuitenkin jäsenmaita vertailemaan.
- Vältettävä kustannuksia alan toimijoille.

Raskaiden ajoneuvojen mittoja ja massoja koskevan direktiivin uudistaminen

Lähtökohta aloitteen antamiselle (EU-komission näkemys)

EU:n nykyisten sääntöjen mukaan EU:ssa tavaraita tai matkustajia maanteitse kuljettavien hyötyajoneuvojen on huomioitava sallitut painot ja mitat.

Nykyisen direktiivin uudistamisen perusteiksi arvioidaan:

- varmistavatko ne sisämarkkinoiden moitteetoman toiminnan.
- parantavatko nämä ajoneuvot ympäristönsuojelun tasoa ja turvaavat samalla liikenneturvallisuuden.

Näiden tulosten perusteella komissio analysoi vaihtoehtoja, joilla voidaan tehokkaimmin puuttua mahdollisiin havaittuihin sääntely- ja markkinahäiriöihin.

Nykyisten säädösten säilyttäminen ennallaan (Status quo) on perusskenaario, josta komissio lähtee liikkeelle direktiivin mahdollisessa muokkauksessa.

Keskeisenä teemana on liikenteen vihreä siirtyä ja raskaan liikenteen kannustaminen kohti päästöttömiä kulkuneuvoja → huomioitava muun muassa sähköistyminen/akkujen vaikutus sallittuihin painoihin.

Komissio on tunnistanut, että pidempien ja painavampien yhdistelmien ymmärretään yleisesti olevan ympäristöystävällisempiä, mutta

- kuormia ei aina ole optimoitu täydellisesti ja täyttöasteet vajaita.
- yhdistelmät tekevät usein paluumatkoja tyhjiin, jolloin päästöjä syntyy turhaan.

Rajat ylittävän liikenteen erityiskysymys ja siihen liittyneet ongelmat eräissä maissa – nk. Kallasin kirjeen ja sen tulkintaohjeen ⁽¹⁾ (2012) sekä neuvostotasolla Suomen ja Ruotsin esittämän yhteislausuman (2015) huomioiminen direktiiviä uudistettaessa.

⁽¹⁾ EU-naapurimailla on oikeus päättää kahdenvälisesti rajojensa ylittävien kuljetusten mitoista ja massoista yhteisten nimittäjien mukaisesti (bilateraalisopiminen)



Etenemisaikataulu

- Alkuvuodesta komissio järjesti ensimmäisen kannanottokierroksen (Call for evidence).
- Julkinen kuuleminen – täsmennetty kysymyksenasettelu huhti-kesäkuussa 2022.
- Ehdotus uudistetuksi direktiiviksi Q1/2023.



FinMobilityn huomiot

- Jäsenmaiden rajoittamaton oikeus päättää kansallisen liikenteen mitoista ja massoista.
- Joustavuus rajat ylittävän liikenteen mitoissa ja massoissa – bilateraalisopiminen sekä mahdollisuus useamman jäsenmaan rajan ylittämiseen.
- Komissio odottaa dataa, kuten tutkimuksia, selvityksiä Suomen kansallisesta mallista (moduulit, HCT-erillisluvat), sekä mahdollisista ongelmista rajat ylittävässä liikenteessä.

SKALin tavoite

- Suomessa voitava säilyttää edelleen nyt käytössä olevat mitat ja massat, ei muutoksia.
- Maksimit rakennettu moduuleja eri tavoin yhdistelemällä, mutta Suomessa mahdollista rakentaa yhdistelmä maksimien sisällä varsin vapaasti.
- Varmistettava, että rajan ylittävä liikenne mahdollista jatkosakin suurimmilla mahdollisilla yhdistelmillä, jotka käytössä molemmilla puolilla rajaa.
- Riski on, että direktiiviä uudistettaessa määritellään tarkasti ne moduuliyhdistelmätyypit, joilla rajat ylittävää liikennettä voi harjoittaa. Tätä ei missään nimessä tule hyväksyä, sillä voi olla suuri vaikutus Suomen ja Ruotsin väliselle liikenteelle, tähän kiinnitettävä erityistä huomiota.

Yhdistettyjen kuljetusten direktiivi

Lähtökohta aloitteen antamiselle (EU-komission näkemys)

Yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin tarkoitus on luoda keinoja tieliikenteen ruuhkautumiseen, ympäristöön ja liikenneturvallisuuteen liittyvien ongelmien ratkaisemiseksi.

Direktiivin uudistamisen tavoitteena on rautateiden, lyhyen matkan merenkulun ja sisävesiliikenteen osuuden kasvattaminen koko tavaraliikenteestä – Modal shift.

Tarkistuksella pyritään laajentamalla tukien soveltamisalaa, lisäämällä tukitoimenpiteiden valinnanvaraa sekä tasoa, kannustamaan toimijoita käyttämään yhä enemmän intermodaalista ja/tai multimodaalista liikennettä EU:ssa.

Edellä mainitun saavuttamiseksi komissio arvioi neljää etenemisvaihtoehtoa:

- **Vaihtoehto 1:** ei toimia – direktiivin säilyttäminen nykyisellään.
- **Vaihtoehto 2:** Laajennetaan tuki nykyistä suppeammin määritellyistä yhdistetyistä kuljetuksista kaikkiin intermodaalisiin tai multimodaalisiin kuljetuksiin, joilla on vähemmän negatiivisia ulkoisvaikutuksia¹⁾ pelkkiin maantiekuljetuksiin verrattuna yhteisen laskentamenetelmän perusteella. Jäsenvaltiot voivat valita ehdotetusta luettelosta taloudellisia ja lainsäädännöllisiä tukitoimenpiteitä, joista vähintään yksi taloudellinen toimenpide on pakollinen.
- **Vaihtoehto 3:** Vaihtoehto 2 + velvoite, jonka mukaan jäsenvaltioiden hyväksymät tukitoimenpiteet on valittava säännöllisen liikennejärjestelmäanalyysin ja -suunnittelun perusteella.

- **Vaihtoehto 4:** Vaihtoehto 3 + tietty määrä pakollisia yhdenmukaistettuja tukitoimenpiteitä, kuten kuljetusasiakkaille ja logistiikkaoperaattoreille myönnettävä lastausyksikkökohtainen tuki intermodaalikuljetuksissa.

Kaikki taloudelliset tukitoimenpiteet on toteutettava voimassa olevia EU-valtiontukisääntöjä noudattaen.

¹⁾ kasvihuonekaasupäästöt, ruuhkat, onnettomuudet ja melu



Etenemisaikataulu

- Julkinen kuuleminen avattu maaliskuussa. Julkisen kuulemisen pääpaino on tukitoimenpiteiden laajuudessa ja luonteessa.
- Ulkopuolisen konsultin on lisäksi tarkoitus toteuttaa komissiolle sidosryhmien kohdennettu kuuleminen. Sen pääpaino on syventyä mahdollisten tukitoimenpiteiden tyyppiin ja tuen kelpoisuusehtoihin.
- Säädösehdotus ajoitettu komission työohjelmassa Q4/2022.



FinMobilityn huomiot

- Perusperiaate: kaikkia kuljetusmuotoja kohdeltava tasavertaisesti, ei saa johtaa keinotekoiseen työnjakoon/siirtymään liikennemuotojen välillä.
- Yhdistettyjen kuljetusten maantiesuus rinnastuu kaikilta osin kabotaasiin.
- Maantiekuljetusosuuden enimmäismatkan määrittely – todelliset logistiset tarpeet analysoitava.

SKALin tavoite

- Juuri voimaan tuleva kabotaasirajoitus yhdistettyjen kuljetusten maaosuudella oltava mahdollista jatkossakin.
- Tasavertaisuus, ei rautateitä suosivaa rahoitusta.
- Ei tarpeettomia hankkeita, kuten investointeja toimimattomiin yhdistettyihin kuljetuksiin (rekat junaan), tai vastaavaa sisävesiliikenteen osalta.
- Riskinä voi olla se, että asetetaan joillekin kuljetuksille (kaluston koko, matkan pituus) velvollisuuksia yhdistettyjen kuljetusten käyttöön.

Ajokorttidirektiivin uudistaminen

Lähtökohta aloitteen antamiselle (EU-komission näkemys)

4. ajokorttidirektiivin valmistelussa tarkastellaan ajoneuvojen, tienkäytön, digitalisaation ja liikenteen teknistä kehitystä – edistetään EU:n tavoitteita, jotka on asetettu vuoden 2020 Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa.

Kartoitetaan mahdollinen yksinkertaistaminen, karsitaan tarpeettomia sääntelykustannuksia sekä varmistetaan direktiivillä riittävästi joustavuutta innovatiivisiin teknisiin ratkaisuihin.

Direktiivin uudistamiselle asetettuja erityistavoitteita:

- vahvistetaan säännöt ajokieltojen soveltamisesta ja vastavuoroisesta tunnustamisesta ottaen huomioon myös virhe- ja rangaistuspiirtejärjestelmät,
- laaditaan koulutusta koskevat säännöt – elinikäisen koulutuksen tukeminen erityisesti uuden teknologian osalta,
- tarkastellaan uudelleen ajoneuvoluokkia (esim. vähimmäisiän tai ajoneuvon enimmäispainon perusteella),
- tutkinnon vastaanottajia koskevien vaatimusten tiukentaminen ja vähimmäisvaatimukset kolmansien maiden myöntämien ajokorttien vaihtoon,
- tarkistetaan lääketieteellistä ja henkistä kuntoa koskevia vaatimuksia,
- selkiytetään, miten ajokortin myöntävän viranomaisen valtio määritetään vakituisen asuinpaikan vaihtuessa sekä selkiytetään sääntöjä tapauksissa, joissa hakija ei puhu ajokokeissa käytettäviä kieliä,
- vahvistetaan jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä / yhdenmukaistetaan, jotta voidaan var-

mistaa samat säännöt ja oikeudet jäsenvaltioissa (esim. ammattikuljettajien vähimmäisikä),

- luodaan puitteet digitaalisille ajokorteille, mukaan lukien mahdolliset yhteydet kansallisiin rekistereihin ja päivitetään fyysisten ajokorttien turvaominaisuudet.

Vuonna 2017/2018 komission toteuttamien tutkimusten nojalla parantamisen varaa on erityisesti seuraavissa asioissa:

- ajokorttien digitalisointi,
- uusien turvallisuusominaisuuksien tekninen kehitys, ajoavustinteknologia,
- ajoneuvojen vaihteistot, voimansiirrot ja vaihtoehtoiset polttoaineet,
- sähköajoneuvojen kehitys.



Etenemisaikataulu

- Julkinen kuuleminen käynnistynyt maaliskuussa.
- Uudistettu säädösehdotus ajoitettu komission työohjelmassa Q4/2022.



FinMobilityn huomiot

Listattu julkisen kuulemisen yhteydessä 1/2021 sekä karkiviesteinä komissiolle tapaamisissa:

- kuorma-auton ja kuorma-autovetoisen yhdistelmän ikärajoja tulisi selkiyttää. Ajokorttidirektiivissä ikäraja tulisi olla yksiselitteisesti 18 vuotta.
- traktoreiden ajo-oikeudet ja ajokorttivaatimukset olisi saatava selkeästi ajokorttidirektiivin soveltamisalan piiriin.

SKALin tavoite

- Kuorma-auton ajokortin yleisen ikärajan laskeminen 18 vuoteen.
- Traktoreiden ajo-oikeudet direktiiviin omana luokkana ja riittävä vaatimustaso erityisesti pelkästään tiellä käytettävien traktoreiden osalle huomioiden traktoreiden nopeusluokat (enintään ja yli 40 km/h).
- Vältettävä ehdottomasti tiukennukset suomalaisiin ajokieltomenettelyihin.

Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan direktiivin uudistaminen

Tausta ja esityksen sisältö

Koskee pääasiassa automaahantuoja ja
päällirakentajia.

Säädösesitystä odotetaan loppuvuodesta.

SKALin tavoite

Arvioidaan ja seurataan, onko tulossa
jotain muutoksia, joilla voisi olla vaikutusta
kuljetusyrityksille.

Traktorit maanteiden tavaraliikenteessä – Suomen lainsäädännön ja EU-säädösten mahdolliset ristiriidat

Alalle tulo, kilpailuvääristymä – EU:n liikennelupasäädösten nojalla tarkasteltava

Tilanne: Komissio toteaa sekä suullisesti että
EP:n kirjalliseen kysymykseen antamassaan vas-
tauksessa:

”Asetuksen (EY) N:o 1071/2009 1 artiklan 5 koh-
dan mukaan jäsenvaltiot voivat jättää kyseisen ase-
tuksen säännösten soveltamisalan ulkopuolelle ne
maantieliikenteen harjoittajat, jotka harjoittavat ai-
noastaan kansallista liikennettä, jolla on kuljetus-
markkinoihin vähäinen vaikutus kuljetettujen tava-
roiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi ->
ei voida vahvistaa, että Suomen viranomaiset toi-
misivat tämän asetuksen 1 artiklan 5 kohdan vas-
taisesti jättäessään mainitut traktorit asetuksen (EY)

N:o 1071/2009 säännösten soveltamisalan ulko-
puolelle. Yksinomaan se, että näiden ajoneuvojen
lukumäärä on lisääntynyt viime vuosina, ei tarkoita,
että kyseisessä säännöksessä vahvistetut edellytyk-
set eivät täytyisi tai eivät enää täytyisi Suomessa.”

Jatkotoimet: Komissio ei ilman Suomesta saa-
tavia uusia tietoja ja/tai näyttöjä ryhdy toimen-
piteisiin, kuten vaatimaan Suomea muuttamaan
nykylainsäädäntöään tai aloittamaan rikkomus-
menettelyä.

Katsastusmääräykset, liikenneturvallisuus – EU:n tiekelpoisuuspaketin nojalla tarkasteltava (ml. katsastusdirektiivi)

Tilanne: Komissio toteaa sekä suullisesti että EP:n kirjalliseen kysymykseen antamassaan vastauksessa:

”Teknisten määräaikaistarkastusten osalta direktiivissä 2014/45/EU säädetään pääasiassa yleisillä teillä käytettävien T5-luokan traktoreiden katsastuksesta. Ainoastaan maa-, puutarha- tai metsätaloudessa, maanviljelyssä taikka kalataloudessa käytettävät ajoneuvot voidaan vapauttaa katsastuksesta. Siitä, miten Suomen toimenpiteet ko. direktiivin saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöä vastaavat EU:n lainsäädäntöä, ei vielä ole laadittu yksityiskohtaista arviota.”

Jatkotoimet: Komissio on avaamassa liikennekelpoisuuspaketin uudistamiseen tähtäävän julkisen kuulemisen vuodenvaihteessa 2021/22. Huomioidaan traktorikysymys, vaikutetaan katsastusdirektiivin valmisteluun – ehdotus uudistuksi direktiiviksi aikataulutettu Q1/2023.

Yleisesti traktoreissa käytettävän polttoaineen/polttoöljyn verotus – EU:n energiaverodirektiivin nojalla tarkasteltava

Tilanne: Komissio toteaa sekä suullisesti että EP:n kirjalliseen kysymykseen antamassaan vastauksessa:

”Ottaen huomioon energiaverodirektiivin 2003/96/EY 8 artiklan 2 kohdan ei voida vahvistaa, että Suomen viranomaiset toimisivat tämän direktiivin vastaisesti.”

Jatkotoimet: Koska komissio ei ole etenemässä nykyisen energiaverodirektiivin aikana, vaikutetaan energiaverodirektiivin uudistamiseen → on mahdollista, että fossiilisten polttoaineiden verokantoja esitetään nostettavaksi, haasteena

yksimielisyyden saavuttaminen jäsenmaissa ja direktiivin hyväksyminen.

Selvitetään, miten komissio saataisiin vastaamaan ydinkysymykseen polttoöljyn käyttämisestä traktoreissa kuljetustoiminnassa.

Ajo-oikeudet – EU:n ajokorttidirektiivin nojalla tarkasteltava

Tilanne: Komissio valmistelee ajokorttidirektiivin uudistamista, traktoreiden ajo-oikeuskysymys on Suomen kannalta esitetty komissiolle kirjallisesti julkisessa konsultaatiossa sekä toistuvilla yhteydenotoilla komission vastuuyksikköön.

Jatkotoimet: hankitaan väliaikatietoja ajokorttidirektiivin uudistamisen etenemisestä, vaikutetaan komissioon sen mukaisesti. Vaikutetaan direktiivin uudistamisesityksen tultua julki parlamentin ja neuvoston päätöksentekoon asiassa.

SKALin tavoite

- Pidetään yllä aiemmin aloitettuja toimenpiteitä Suomen kansallisen lainsäädännön toteamiseksi EU-lainsäädännön vastaiseksi.
- Huomioidaan traktorit energiaverodirektiivin, ajokorttidirektiivin ja katsastusdirektiivin uudistamisissa.

TEN-T-liikenneverkko

Lähtökohta aloitteen antamiselle (EU-komission näkemys)

Tavoitteena vihreä ja tehokas Euroopan laajuinen liikenneverkko.

Euroopan laajuisella liikenneverkolla (TEN-T) luodaan koko EU:n kattava rautatie-, sisävesi-, lähimerenkulku- ja maantieverkosto. Se yhdistää suuret kaupungit, satamat, lentoasemat ja terminaalit. Se on ratkaisevan tärkeä sisämarkkinoiden toiminnan kannalta, sillä se varmistaa tehokkaan tavara- ja matkustajaliikenteen. Verkosta tehdään vihreämpi, tehokkaampi ja paremmin häiriöitä sietävä.

TEN-T-asetuksen uudistaminen listaa muun muassa

- koko verkkoon sovellettavat, kaikkia liikennemuotoja koskevat korkeatasoiset infrastruktuurivaatimukset.
- vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurilla varustetut turvalliset ja valvotut pysäköintialueet ammattikuljettajille.
- kuorma-autojen junakuljetusten mahdollistaminen koko verkon laajuisesti.
- multimodaaliset rahtiterminaalit kestävän kaupunkilogistiikan varmistamiseksi.

SKALin tavoite

- Pitää saada mahdollisuus EU-rahoitukselle myös suomalaisiin tiehankkeisiin, nyt rahoitusta vain rautateille.
- Liikenteen ja kuljetusten sujuvuus huomiotava päästöjä vähentävänä asiana → liittymät, tien pinnan kunto, talvikunnossapito.
- Ei tarpeettomia rautatiehankkeita, vrt. tavaraliikenteen siirtämistä juniin, investointeja toimimattomiin yhdistettyihin kuljetuksiin (rekat junaan).
- Standardoitujen pysäköintialueiden rakentamisen velvoite → rahoitusta yhteiskunnalta, kun ei toteudu markkinaehtoisesti.
- Ei tiestön kuntoa ja tasoa koskeviin vaatimuksiin poikkeuksia, jotka antaisivat mahdollisuuden olla toteuttamatta tiestön parannuksia.



Etenemisaikataulu

- TEN-T -asetuksen käsittely neuvostotasolla on Ranskan EU-puheenjohtajakauden prioriteetteja.
- Aloitteen käsittely käynnistyy EU-parlamentissa alkuvuodesta 2022.



Tehokas ja vihreä liikkuvuus -aloitepaketti (TEN-T, ITS, Kaupunkiliikenne)

Yleistä pakettiin liittyen, edunvalvonta:

Paketin ehdotukset ovat tärkeitä myös tieliikenteen kannalta,

- ITS-direktiivin uudistamisen kärkinä muun muassa
 - ajoneuvojen ja (tie)infrastruktuurin välinen viestintä turvallisuuden lisäämiseksi sekä automatisoitu liikkuvuus.
 - tosiaikaiset tiedotuspalvelut, joiden kautta kuljettajat saavat tietoa onnettomuuksista ja esteistä tieliikenteessä.
- Kaupunkiliikenteen kehityksen (tiedonanto) tavoitteina muun muassa
 - ympäristöystävällisyyden ja energiatehokkuuden parantaminen sekä päästöttömiä ratkaisujen määrittäminen kaupunkilogistiikkaa varten.
 - velvoitteet ottaa käyttöön sähkö- ja vetäjäajoneuvojen lataus- ja tankkausinfrastruktuuria kaupungeissa.

- kaupunkirahtilogistiikan ja viimeisen jakeluosuuden toimitusten tehostaminen.
- digitalisaation ja innovaatioiden avulla tehostaa liikkuvuusdatan saatavuutta ja jakamista.

Ranska edistää ITS-direktiiviä omalla EU-puheenjohtajakaudellaan neuvostotasolla.

Suomen kantojen valmistelu ministeriöissä käynnistyy – SKALin kannat ja lausunnot U-kirjeluonnoksiin.

Vastuiden jako Euroopan parlamentissa (valiokunnat, esittelijät) ajoittuu alkuvuoteen, käydään keskustelut suomalaismeppien kanssa mahdollisista vetovastuista.

SKALin tavoite

- Tiedon saaminen paketin etenemisestä.
- Teknologianeutraalius kaupunkilogistikassa.
- Digitalisaation hyödyntämismahdollisuudet tien hoidossa ja kunnon seurannassa.
- Tiestöä koskevien tietojen oikeellisuuden varmistaminen.



Tiemaksujen uudistaminen (eurovinjettidirektiivi)

Yleistä aloitteeseen liittyen, edunvalvonta:

Uudistettu direktiivi on hyväksytty jäsenmaiden kesken neuvostossa sekä EU-parlamentin täysistunnossa, sen sisällön pääkohtia:

- Aikaperusteiset vinjetit poistetaan asteittain käytöstä raskailta ajoneuvoilta TEN-T-ydinverkoissa kahdeksan vuoden kuluessa direktiivin voimaantulosta. Jos jäsenmaat soveltavat yhteistä vinjettijärjestelmää, kuten eurovinjetisopimusta, niillä on kaksi vuotta lisäaikaa mukauttaa kyseistä järjestelmää tai luopua siitä.
- 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 vinjettiä 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.

SKALin tavoite

- Vinjetin aikaansaaminen Suomessa hallitusohjelman kirjauksen mukaisesti, vaikka EU:ssa päätetään vinjetin poistamisesta pitkälläkin siirtymäajalla. Jos taas ei päätetä, tästä pitää tehdä Suomessa vauhdittavia toimia.
- EU-tason valmistelussa todetaan erikseen harvaan asutuista alueista. Selvitettävä, voidaanko suoraan todeta, että Suomi on sellainen harvaan asuttu alue, jossa aikaperusteisia tiemaksuja voidaan käyttää ilman takarajaa? Jos näin, tästä voidaan hakea argumentteja poistamisen jälkeenkin.
- Em. Poikkeusmahdollisuuksien selvittäminen tavoitteena kevätkaudella 2022.



EU-tasoisten käyttövoimahankkeiden seuranta

SKALin tavoite

- Pitkän aikavälin energiamuotojen kehityksen vuoksi tarvitaan tietoa hankkeista, lainsäädännöstä jne. jotka käsittelevät eri käyttövoimalähteitä ja niiden kehitystä.
- SKAL laatii vuoden 2022 aikana koonnin eri käyttövoimalähteiden kehityssuunnista ja mahdollisuuksista.
- Tämän vuoksi tarvitaan seuranta ja EU-tasoista tietoa eri hankkeista.



EU:n eläinkuljetusasetus

Yleistä

European parlamentin jäsentensä keskuudesta asettama ANIT tutkintavaliokunta on vuosien 2020–2021 aikana selvittänyt eläinkuljetuksiin liittyviä ongelmia, valvontaa ja vaatimuksia.

Tammikuussa 2022 parlamentin täysistunto hyväksyi valiokunnan oma-aloitteisen mietinnön, joka toimitetaan EU:n komissiolle suosituksina nykyisen eläinkuljetusasetuksen mahdolliseksi uudistamiseksi lähivuosina.

SKALin tavoite

- Nykyisen säännöksen säilyttäminen sellaisenaan eli noudatettaisiin nykyistä lainsäätöä, mm. eläinkohtaiset kuljetusajat.
- Ei kuljetusaikojen tiukempaa rajoittamista, ei voida hyväksyä kuljetusajan rajaamista enintään 8 tuntiin, huomiotava Suomen pitkät etäisyydet.
- Yhdenmukainen valvonta kaikkiin jäsenmaihiin.

Ajo- ja lepoaika-asetus

Yleistä

EU:n ajo- ja lepoaika-asetus uudistettiin liikkuvuuspaketti I:n yhteydessä ja se on nyky muodossa saatettu pääosin voimaan 20.8.2020, mutta tietyin osin vasta 31.12.2024.

Tätä edeltävän kerran asetus avattiin ja uudistettiin vuonna 2006.

Nykyiseen asetukseen on kirjattu komission velvoite laatia raportteja säädösten soveltuvuudesta muun muassa ajoneuvojen autonomisen tekniikan kehitykseen (2026) sekä oikeus antaa asetuksen nojalla delegoituja säädöksiä vuoteen 2025 saakka.

Tämän perusteella on oletettavaa, että asetusta tai sen osien uudistamista arvioidaan kuorma-autoliikenteen osalta aikaisintaan 2020-luvun jälkimmäisellä puoliskolla.

Liikkuvuuspaketti I:n valmistelun yhteydessä siivuun siirrettyjä, linja-autoliikennettä koskevia mahdollisia erityisehtoja komissio arvioi vuosien 2022–2023 aikana.

SKALin tavoite

- Seurataan tilannetta ja mahdollisia tekniikan kehitykseen liittyviä esityksiä.
- Valmistaudutaan vaikuttamaan seuraavaan uudistukseen viimeistään vuosikymmenen puolivälissä ja tarpeen mukaan aikaisemminkin.



**Suomen Kuljetus ja Logistiikka
SKAL ry on maanteiden
tavaraliikenteen ja logistisia
palveluja tarjoavien yritysten
edunvalvontajärjestö. Järjestön
jäsenistöön kuuluu noin
4 300 kuljetusyritystä
ympäri Suomea.**

**www.skal.fi
@SKALry**

