



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

EU-VAIKUTTAMISEN PAINOPISTEET 2023



**Suomen Kuljetus ja
Logistiikka SKAL ry**

Sisällys

Tavoitteellista EU-vaikuttamista kuljetus- ja logistiikkayrityksien puolesta	4
FitFor55	6
EU:n polttoainejakelun päästökauppa ja sosiaalinen ilmastorahasto	8
Raskaiden hyötyajoneuvojen (kuorma- ja linja-autot) CO ₂ -standardien uudistaminen	11
Raskaiden ajoneuvojen mittoja ja massoja koskevan direktiivin uudistaminen	14
Yhdistettyjen kuljetusten direktiivi	16
Tieturvallisuuspaketti ja ajokorttidirektiivin uudistaminen	18
Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan direktiivin uudistaminen	21
Traktorit maanteiden tavaraliikenteessä – Suomen lainsäädännön ja EU-säädösten mahdolliset ristiriidat	22
TEN-T-liikenneverkko	24
Tehokas ja vihreä liikkuvuus-aloitepaketti (TEN-T, ITS, Kaupunkiliikenne)	25
Vinjetit: aikaperusteiset tiemaksut	26
Logistiikan digitalisaatio	30
Eläinkuljetukset	32
Ajo- ja lepoaika-asetus	32
Tulevat vuodet, uuden komission kausi	33
Merkittäviä teemoja tulevalla kaudella	34

**Julkaisija**

Suomen Kuljetus ja Logistiikka
SKAL ry

Päivämäärä

Julkaistu Eurooppapäivänä
9.5.2023

Työryhmä

Anssi Kujala
Ari Herrala
Petri Murto
Pekka Aaltonen
Anna Yli-Saunamäki

Taitto

SKAL ja Jenga

Kannen kuva

SKALin kuvapankki

Muut valokuvat

SKAL

ISBN 978-952-7246-35-1

Tavoitteellista EU-vaikuttamista kuljetus- ja logistiikkayritysten puolesta

Suomen elinvoima on riippuvainen logistisesta kilpailukyvyistämme. Pelkästään sijaintimme johdosta suomalaisyrityksillä on suuremmat logistiikkakustannukset kuin monilla kilpailijamailla.

Suomen saavutettavuudessa on kasvavia haasteita, johon vaikuttavat muun muassa nousevat energian hinnat, itäisen suuntamme sulkeutuminen ja ilmastomuutoksen torjunnasta seuraavat vaikutukset. Nämä kaikki muuttavat tavaravirtoja.

Maantieliikenne on Suomen saavutettavuuden ja kuljettamisen selkäranka. Kuljetusalan toimintaedellytyksiä pitää parantaa EU-tasolla. Meidän pitää huolehtia koko Suomen ja kaikkien yritysten kilpailukyvyistä. Syrjäinen ja pitkien etäisyyksien maamme ansaitsee sen, että kaikissa EU-linjauksissa Suomen on suhtauduttava kriittisesti maamme suhteellista kilpailukykyä heikentäviin muutoksiin.

Tämä ei tarkoita sitä, että mikään ei saa muuttua. Mutta jonkun pitää puolustaa logistista kilpailukykyämme. Tämä on SKALin tehtävä. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n tehtävä on puolustaa nimenomaan suomalaista kuljetus- ja logistiikkalaa Suomessa ja EU-tasolla - alueellisesti ja paikallisesti. Jokaisella toimintamme tasolla on välttämätön ja tärkeä tehtävänsä.

Usein kotimaiseen lainsäädäntöön vaikuttaa EU-tasoinen sääntely. On arvioitu, että yli 70 prosenttia kuljetusalaan vaikuttavasta lainsäädännöstä on vähintäänkin osin sidonnaista EU-säädöksille. Alalle kohdistuu suuria poliittisen päätöksenteon haasteita, joista useat liittyvät EU:n päätöksiin.

Esimerkiksi yhä monimutkaisemmiksi ja haastavimmaksi muodostuvat päästövähennystavoitteet keinoineen haastavat kuljetusyrityksiä. Vaikka Suomi itse on asettanut muuta Eurooppaa kunnianhimoisemmat tavoitteet, Suomen pitää olla erityisen tarkkana. Lähes jokainen EU-tasoinen päästövähennyslinjaus heikentää Suomen suhteellista kilpailukykyä enemmän kilpailijamaihinkin nähden.

SKALin EU-vaikuttamisen painopisteet

Lähivuosien merkittävin kokonaisuus on ollut ja on EU:n Fit for 55 -ilmastopaketti ja sen toteuttaminen. Pelkästään ehdotus energiaverodirektiiviksi olisi nostanut meillä Suomessa fossiilisen diesellitran polttoaineveroa noin 26 sentillä. SKALin vaikuttamistoimien myötä Suomen eduskunta otti esitykseen erittäin kriittisen kannan. Tästä eduskunnan kannasta on pidettävä kiinni.

Ilmastopaketti on päästövähennyksiä tavoittelevien lakiehdotuksien kokoelma, joka koskee koko EU:ta. Suomen ohuet tavaravirrat, pitkät kuljetusetäisyydet ja merirahdin merkittävä osuus johtavat siihen, että kustannuksia lisäävät liikenteen päästövähennystoimenpiteet vaikuttavat Suomen kilpailukykyyn enemmän kuin monilla kilpailijamailla.

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

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

SKAL-vaikuttaminen EU:ssa ja asiakirjan tarkoitus

Tämä asiakirja määrittää SKALin keskeiset tavoitteet EU-vaikuttamiselle vuosille 2023–2024.

On tärkeää, että kuljetus- ja logistiikkayritysten edunvalvojalla on määritelty EU-vaikuttamisen tavoitteet riittävän pitkälle aikavälille.

Tässä SKALin ohjelmassa määritetyt tavoitteet ovat painopisteitä, mutta arvioimme myös säännöllisesti muita ajankohtaisia teemoja. Vuonna 2024 jär-



jestetään Euroopan parlamentin vaalit. Siksi on tärkeää tarkastella pidemmälle, luoda katsetta jo tulevan komission toimikaudelle. Asiakirjan loppupuolella hahmotellaan näitä pidemmän aikavälin tavoitteita.

Kuten kaikki vaikuttamistyö, erityisesti EU-vaikuttaminen on pitkäjänteistä työtä. Pyrimme jatkuvasti tunnistamaan aiheita, jotka ovat mahdollisesti komission agendalla.

EU-tasoisessa vaikuttamisessa on ymmärrettävää se, että Brysselissä ja Helsingissä vaikuttaminen eivät ole erillisiä lohkoja, eikä niitä voi "siilouttaa". Suomen kilpailukyvyyn turvaamiseksi tarvitaan samanaikaisesti:

- jatkuvaa vuoropuhelua suomalaisten ja Brysselissä toimivien suomalaisten kesken,
- selkeiden kansallisten intressien mukaista tavoitteenasettelua,
- asioiden rinnakkaista valmistelua,
- tiivistä tiedonvaihtoa,
- ennakointia esille tulevista teemoista.

Tärkeintä on löytää kansalliset kuljetus- ja logistiikka-alan yhteiset intressit. Ajaa vain niitä tavoitteita, ei mitään muuta. Siksikin tässä asiakirjassa käsitellään myös teemoja, jotka ovat kansallisen päätöksenteon piirissä.

Käytännön EU-vaikuttamisessa SKALilla on pitkät perinteet: järjestö on ollut vaikuttamassa EU-tasolla lähes 20 vuotta. Nykyään SKALin käytännön vaikuttamistyöstä EU-tasolla vastaa FinMobility ry, jonka perustajajäsen SKAL on. FinMobilityn tehtävänä on ajaa SKALin tavoitteita EU-tasolla. Tämä asiakirja on laadittu SKALin ja FinMobilityn asiantuntijoiden yhteistyöllä.

SKAL vaikuttaa myös Nordic Logistics Association (NLA) ja kansainvälisen IRU:n avulla EU-lainsäädäntöön. SKALille on ollut pitkään tärkeää verkostoitua ja hyödyntää eri tahoja suomalaisten kuljetusyrittäjien puolesta tehtävässä vaikuttamistyössä.

SKALin hallitus on hyväksynyt näiden tavoitteiden päälinjat kokouksessaan 16.2.2023. Asiakirja päivitetään vuosittain.

Suomen kilpailukyky syrjäisenä maana suhteessa päämarkkinoihin perustuu kuljetusten ja logistiikan toimivuuteen. Varmistetaan tämä, vahvistetaan tätä – ja pidetään Suomi liikkeessä.

Jani Ylälehto
puheenjohtaja

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

FitFor55

Yleistä paketin aikatauluista

Ilmastopakettista on tehty EU-tasolla päätöksiä tie-liikennettä koskevan päästökauppajärjestelmän (ETS2) sekä henkilö- ja pakettiautojen CO₂-päästöjä koskevien aloitteiden osalta.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraa koskevan AFIR-asetusehdotuksesta saatiin alustava sopu 28.3. ja sitä on käsitelty jäsenmaiden pysyvien edustajien komiteassa (Coreper). Seuraavaksi alustava sopu on tarkoitettu hyväksyä ministerineuvoston kokouksessa sekä parlamentissa.

Uusiutuvan energian RED -direktiivin osalta valmistelu jatkuu toimielinten trilogineuvotteluissa. Energiaverodirektiivi ETD:n valmistelu jatkuu jäsenmaiden neuvoston työryhmätasolla, ammattidiesel-osiota ei ole varsinaisesti käsitelty.

SKALin tavoite

- SKALin ohjelma: keskeiset tavoitteet ja tietoa www.skal.fi/ilmastopaketti.
- SKAL-tiedote kun Eduskunnan Suuri valiokunta muodosti Suomen kantoja: [Suomi ottamassa kriittistä kantaa energiaverodirektiiviin, kansallinen kilpailukyky varmistettava | SKAL ry](#)

Energiaverodirektiivi: verotasojen harmonisointi torjuttava ja ammattidiesel-järjestelmän käyttömahdollisuus on säilytettävä.

- Eduskunta torjui polttoaineiden verotasojen harmonisoinnin. On huolehdittava, että Suomen edustajat mieltävät Suomen virallisen kannan olevan kielteinen dieselin ja bensiinin verotasojen yhdistämiseen.
- Suomen kannan toteutumista on edelleen seurattava 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 vaaranna Suomen kilpailukykyä eikä lisätä tarpeettomasti logistiikan kustannuksia.

Ammattidiesel-järjestelmän käyttömahdollisuus on säilytettävä

- Kuljetuskustannusten nousun hillitsemiseksi on otettava Suomessa käyttöön ammattidiesel. Järjestelmä on käytössä useassa EU-maassa.
- Tällöin EU:n energiaverodirektiivissä 2003/96/EY säädetyin mekanismin mukaisesti kuorma- ja linja-autoissa käytettävää dieselä verotetaan muissa ajoneuvoissa käytettävää kevyemmin.
- Valtiovarainministeriö on valmistellut SKALin aloitteesta lakiesityksen ammattidieselin käyttöönottamiseksi
- SKAL on laatinut aiheesta erillisen raportin, joka löytyy osoitteesta: www.skal.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 (Comite' 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.

Teknologianeutraalisuus

- Teknologianeutraalius tulee säilyttää 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 kaasua- ja neste-mäisiä polttoaineita. Tämän merkitys erityisesti Suomen raskaimmille ajoneuvoyhdistelmille on suuri.

EU:n polttoainejakelun päästökauppa ja sosiaalinen ilmatorahasto

Lähtökohta, käsitteet ja aikataulu

EU:n komissio on valmistellut tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen päästökauppaa. Viime vuoden lopulla saavutetussa kompromississa tämä esitys laajeni polttoainejakelun päästökaupaksi. Tästä käytetään lyhennettä ETS2. ETS2-direktiivi hyväksyttiin EU:n parlamentissa 18.4.2024 ja neuvostossa 25.4.2024.

Päästökauppaan liittyy myös sosiaalinen ilmatorahasto (SCF), josta käytetään nimitystä sosiaalirahasto. Direktiivi tulee olla ETS2 osalta toimeenpantu kansalliseen lainsäädäntöön 30.6.2024 mennessä. Arviomuistio valmistuu näillä näkymin lokakuussa 2023. Esitys tulee lausunnon alkuvuodesta 2024 ja arvio on, että se annetaan eduskunnalle huhtikuussa 2024.

Suomen päätöksenteon kannalta on vielä kesken olennaisia asioita, koska komission tarkentavat asetukset julkaistaan loppukevällä tai kesällä 2023. Siksi on syytä olla tekemättä vielä kovin yksityiskohtaisia päätöksiä tämän päästökaupan ja sosiaalirahaston suhteen.

SKAL on vastustanut päästökauppaa ja siihen liitettävää sosiaalista ilmatorahastoa. Myös Suomen valtion kanta on ollut kriittinen ilmatorahastolle, mutta kannattanut päästökauppajärjestelmää. Keskusteluun on liittynyt kansallinen päästökauppajärjestelmä, joka on ainakin toistaiseksi haudattu.

Polttoainejakelun päästökauppajärjestelmä (ETS2)

ETS2 jakso on vuodet 2027–2032 tai, jos energian hinta on korkea se alkaa vasta 2028. Korkea

hintaa määritellään siten, että maakaasun hinta on yli 106 euroa megawattitunnilta.

Päästökauppa ei ole kovin aito, koska hiilen enimmäishinta vuosille 2027–2030 on esitetty olevan 45 euroa per tonni. Hiilen hinta teollisuuden päästökaupassa vuonna 2022 oli 80–90 euroa per tonni. Bensiini ja dieselöljyllä hiilen hinta 45 euroa tonni vastaa noin 10–15 sentin litrahintaa. Tarvitaan tarkempia laskelmia tästä kustannusvaihtokuksesta.

ETS2 kattaa tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen sekä nykyisen ETS1:n ulkopuolelle jäävän teollisuuden fossiilisen polttoaineen päästöt. Näihin päästöihin sisältyvät myös työkoneet. Soveltamisalan ulkopuolelle jäävät muuhun käyttöön jaeltu polttoaine, kuten maa- ja metsätalouden, kalastuksen sekä vesi- rautatie- ja lentoliikenteen polttoaine. Jäsenmailla on ns. Opt-in-mahdollisuus sisällyttää myös soveltamisalan ulkopuoliset polttoaineet päästökauppaan.

Päästövähennysraja ja lineaarinen vähennyskerroin asetettiin arvoon 5,10 prosenttia vuodesta 2024 alkaen ja 5,38 prosenttia vuodesta 2028 alkaen. Neuvosto ja parlamentti sopivat, että ensimmäisenä vuonna huutokaupataan 30 prosenttia laskennallista määrää enemmän päästöoikeuksia, jotta järjestelmän käynnistäminen olisi sujuvaa. Polttoainetoimijoiden on rekisteröidyttävä 1.1.2025 mennessä päästökauppajärjestelmään.

Sosiaalinen ilmatorahasto (SCF)

Sosiaalirahaston tavoitteena on vähentää päästökaupan negatiivisia vaikutuksia haavoittuvassa asemassa oleville kotitalouksille, mikroyrityksille ja liikenteen käyttäjille sekä edistää irtautumista fossiilisista polttoaineista. Sosiaalirahaston koko

on enintään yhteensä 65 miljardia euroa vuosille 2026–2032. Tämän hetken arvio Suomen mak-suosuudesta sosiaalirahastoon samalle aikajaksolle on yhteensä noin 600 milj. euroa ja ilmastorahastosta voi saada samalla ajanjaksolla 350 milj. euroa. Suomi maksaa siis noin 250 milj. euroa enemmän kuin saa.

Sosiaalirahaston käyttö vaatisi kansallisen ohjelman laatimisen, joka hyväksytetään EU:n komissiolla. Sosiaalirahasto edellyttää myös kansallista rahaa. Jos Suomi hakee 100 rahaa, sosiaalirahastosta saadaan 75 rahaa ja Suomen omasta budjetista tulee löytää 25 rahaa.

Mahdollisuus liittyä päästökauppaan vasta vuonna 2031 (Opt-out)

ETS2:seen voi jättää liittymättä heti (Opt-out), jos jäsenmaan polttoaineen hiilen hinta on vähintään yhtä paljon kuin päästökappahinta (maksimissa 45 euroa per tonni). Suomessa näin on. Vaikka Opt-out käytettäisiin, on sosiaalirahastoon mak-

settava ja sieltä saa myös rahaa. Samoin päästökauppajärjestelmä on rakennettava luvituksineen. Jos Opt-out halutaan ottaa käyttöön, notifiointi kansallisesta tieliikenteen hiilverosta komissiolle tulee tehdä vuoden 2023 loppuun mennessä. kittävästi.

Mennäänkö päästökauppaan heti vai käytetäänkö Opt-out mahdollisuutta?

Olenainen asia koko päätöksen kannalta on, onko Suomi valmis alentamaan polttoaineveroa, mikäli menisimme päästökauppaan heti sen alkaessa. Ammattiliikenteen kannalta tämä on välttämätöntä, sillä muuten logistiikkakustannukset kasvavat ja logistinen kilpailukykyämme heikkenee merkittävästi.

Komission tarkemmat asetukset puuttuvat ja Suomessa ei ole tehty vielä riittäviä selvityksiä vaikutuksista. Syksyllä 2023 tehtävässä arviomuistiossa tullaan vertaamaan eri vaihtoehtoja.

	Päästökauppa alkaa 2027 tai 2028, jos polttoaineen hinta on korkea	Käytetään Opt-out ja mennään päästökauppaan 2031
Päästökauppamekanismi ja luvitus rakennetaan 2025	Kyllä	Kyllä
Varsinainen päästökauppa.	Kyllä	Ei
Arvio 45 euroa/ hiilidioksiditonni. Kustannus 10-15 senttiä/litra	Kyllä	Ei
Päästökauppa tulot Suomelle	Kyllä (Tämä riittää EU:n sosiaalirahaston maksuihin)	Ei
Arvio maksuista sosiaalirahastoon (2026–2032)	Kyllä	Kyllä
Jos alkaa 2027, niin 596 milj. euroa	Kyllä	Kyllä
Jos alkaa 2028, niin 480 milj. euroa		
Enimmäissaanto sosiaalirahastosta (2026–2032)	Kyllä	Kyllä
Jos alkaa 2027, niin 348 milj. euroa	Kyllä	Kyllä
Jos alkaa 2028, niin 292 milj. euroa		
Mahdollinen vaikutus polttoaineveroon, mikä on Suomen oma poliittinen päätös	Ei tarvetta nostaa. Mahdollisuus laskea, mutta löytyykö halua	Kun ei ole päästökauppatuloja, sosiaalirahastomaksu kerättäneen korottamalla polttoaineveroa
Kokonaisvaikutus polttoainekustannuksiin	Noin 10–15 senttiä/litra	Noin 2 senttiä/litra Perustuu noin 4 mrd. litraan vuodessa 7 vuodelle sosiaalirahastoa varten



SKALin tavoite

- Mikäli Suomi liittyy EU:n päästökauppaan ETS2, tulee siitä aiheutuva tieliikenteelle tuleva lisäkustannus kompensoida täysimääräisesti ammattiliikenteelle. Ennen päätöstä ETS2:sen käyttöönotosta tulee selvittää päästökaupan ja Opt-outin vaikutukset elinkeinoelämälle ja Suomen logistiselle kilpailukyvyllle.
- Jos yllä mainittua kirjausta ei tehdä, tulee Suomen valita Opt-out.
- Sosiaalirahastosta tulevasta rahasta merkittävä osa tulee käyttää raskaanliikenteen jakeluinfran kehittämiseen sekä muuhun vaihtoehtoisia käyttövoimia tukevaan toimintaan. Sosiaalirahastosta kotitalouksille ja mikroyrityksille annettavaa tukea tulee välttää, koska se on hallinnollisesti vaikea toteuttaa. Se myös helposti johtaa kansalaisten ja yritysten eriarvoiseen tilanteeseen.

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

Lähtökohta asetuksen uudistamiselle (EU-komission näkemys)

Asetusehdotuksen tavoitteena on asettaa uudet raja-arvot uusien raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöille. Ehdotuksen tarkoituksena on EU:n vuoden 2030 päästövähennystavoitteen ja vuoden 2050 ilmastoneutraalisuustavoitteen edistäminen vähentämällä päästöjä raskaista ajoneuvoista kustannustehokkaasti. Samalla edistetään EU:n energiaturvallisuutta.

Ehdotuksen tavoitteena on myös tuoda liikenteenharjoittajien ja käyttäjien saataville yhä energiatehokkaampia ajoneuvoja. Lisäksi sillä vahvistetaan EU:n ajoneuvoteollisuuden teknologista ja innovatiivista johtotasemaa ja tuetaan työllisyyttä.

Asetusehdotus koskee uusia EU:ssa ensirekisteröitäviä raskaita ajoneuvoja. Nykyiset vuonna 2019 hyväksytyt CO₂-raja-arvot kattavat ainoastaan osan raskaista hyötyajoneuvoista. Komission ehdotuksessa nykyisen asetuksen soveltamisalaa laajennetaan ja se kattaa (yli 5 tonnin) kuorma-autot, (yli 7,5 tonnin) kaupunkibussit ja kaukoliikenteen bussit sekä perävaunut.

Uuden asetusehdotuksen soveltamisalan ulkopuolelle on rajattu työkoneet (kuten kaivos-, metsä- ja maatalouskoneet), erityiskäyttöajoneuvot (kuten puolustuskalusto, pelastuskalusto) ja työajoneuvot (kuten jäteautot, nosturit). Lisäksi komission ehdotuksen mukaan pienet valmistajat, joiden valmistamia ajoneuvoja rekisteröidään enintään 100 kappaletta per vuosi, on vapautettu vaatimuksista.

Asetuksen tavoitteet velvoittavat ajoneuvovalmistajia, jotka saattavat EU:ssa markkinoille raskasta kalustoa. Komission ehdotuksen mukaan raja-arvoja kiristettäisiin niin, että EU:n tasolla vuodesta 2030 lähtien uusien raskaiden ajoneuvojen päästöt vähenisivät 45 prosenttia, vuodesta 2035 läh-

tien 65 prosenttia ja vuodesta 2040 lähtien 90 prosenttia verrattuna vuoteen 2019. Tällä hetkellä vuoden 2030 tavoitteena on 30 prosentin ja vuoden 2025 tavoitteena 15 prosentin päästövähennys. Vuoden 2025 tavoitetta ei esitetä muutettavaksi, jotta autoteollisuuden investointi- ja tuotekehityssykli tulisi huomioitua.

EU:n laajuisten päästövähennystavoitteiden perusteella asetetaan valmistajakohtaiset raja-arvot kulkevan ajoneuvonvalmistajalle. Asetus koskee valmistajan kaikkien EU:n alueelle ensirekisteröitävien autojen keskiarvoa.

Raskaan kaluston eri ajoneuvoryhmien kontribuutio tavoitteisiin nähden määritellään asetusehdotuksen liitteessä. Kuorma-autoille ja kaukoliikenteen linja-autoille tavoitteet ovat hieman kokonaistavoitteita alemmat: -43 prosenttia vuonna 2030, -64 prosenttia vuonna 2035 ja -90 prosenttia vuonna 2040. Perävaunuja koskevana tavoitteena on -7,5 prosentin ja puoliperävaunuilla 15 prosentin päästövähennys vuonna 2030.

Voimassa olevan asetuksen mukaan valmistajat voivat saada päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen valmistamisesta hyötyä raja-arvojen laskentaan (ns. ZLEV-mekanismi). Komissio ei katso ZLEV-mekanismia tarpeelliseksi vuodesta 2030 eteenpäin, koska ehdotetut kiristykset raja-arvoihin ohjaavat jo sinällään nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen valmistamiseen. Mekanismiin poistaminen vähentäisi komission mukaan riskiä asetuksen tavoitteiden saavuttamisen epäonnistumisesta ja yksinkertaistaisi lainsäädäntöä. Komissio ei ole sisällyttänyt asetusehdotukseen mekanismeja, joilla voitaisiin ottaa huomioon uusiutuvat ja vähähiiliset polttoaineet. Komissio analysoi ehdotuksen taustalla olevassa vaikutustenarvioinnissa tällaisia mekanismeja, joita voisivat olla joko ns. tikettimalli tai hiilikorjauskerroin.



Etenemisaikataulu

Euroopan komissio antoi 14.2.2023 ehdotuksen (COM/2023/88 final) uusiksi CO₂-raja-arvoiksi uusille raskaille ajoneuvoille vuodesta 2030 eteenpäin ("raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetus"). Kuten edellä on todettu, nykyiset raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂-raja-arvotavoitteet ovat peräisin vuodelta 2019.

Asetusehdotuksen käsitteleminen on aloitettu EU-työryhmissä.

SKALin tavoite

- Ehdotuksella olisi laajoja seurausvaikutuksia Suomen logistiseen järjestelmään, ja se voi johtaa vaikeuksiin uudistaa raskaimmille ajoneuvoyhdistelmille soveltuvaa kalustoa.
- Esitys sisältää riskejä sille, että Suomessa käytettävien raskaimpien yhdistelmien vetämiseen käytettyjen autojen saatavuus heikentyisi.
- Vaikutusten kohdentumista ja suuruutta tulee selvittää tarkemmin. Ehdotetut muutokset saattavat nostaa kuljetusyritysten investointikustannuksia ennakoitua enemmän ja heijastua sitä kautta laajemmin kaupan ja teollisuuden kuljetuskustannuksiin.

Komission arviot kustannusvaikutuksista vaikuttavat Suomen osalta matalilta. Kustannusnousoarviot per ajoneuvo ovat hyvin pieniä, ottaen huomioon, että jo pandemian ja sodan vaikutukset ajoneuvojen hintoihin ovat olleet moninkertaiset. Vastaavasti arviot käyttökustannusten alenemisesta ovat tässä vaiheessa liian suuria.

Olennaista Suomen kannalta ehdotuksessa on sääntelyn laajeneminen raskaimpiin kalustokokoluokkiin. Nämä ajoneuvoryhmät ovat EU-kokonaismarkkinan kannalta pieniä ryhmiä, joiden päästösimoointi ei vastaa ajoneuvojen kuljetustehtäviä Suomen olosuhteissa. Sääntely heikentäisi valmistajien mahdollisuutta saattaa markkinoille raskaimmille ajoneuvoyhdistelmille soveltuvaa kalustoa.

Sääntelyn piiriin tulisivat 6x4- ja 8x4-akselikonfiguraation kuorma-autot, joita käytetään raskaimmissa ajoneuvoyhdistelmissä. Nämä ajoneuvot kuuluvat ajoneuvoryhmiin 11 ja 12 (akselikonfiguraatio 6x4) ja ajoneuvoryhmään 16 (akselikonfiguraatio 8x4). Sääntely kattaisi näissä ajoneuvoryhmissä kaikki kuorma-autojen painoluokat, teholuokat ja toimintamatkat.

Suomessa neliakselisia kuorma-autoja käytetään yleisesti varsinaisten perävaunuyhdistelmien vetoajoneuvona, sillä niiden energiatehokkuus on parempi kuin puoliperävaunuyhdistelmien. Tämä kuitenkin nostaa vetävän kuorma-auton teho vaatimusta. Huomattavan suuri osa kolme- ja neliakselisista autoista on Suomessa telivetoisia (x4), sillä talviset olosuhteet ja isot massat edellyttävät telivetoa. Autoalan arvion mukaan yli 16 tonnin kokoluokassa sääntelyyn liitettävien ajoneuvoryhmien osuus kokonaismarkkinasta oli vuonna 2022 noin puolet.

Suomessa neliakselisten kuorma-autojen kuljetustehtävät poikkeavat huomattavasti vastaavien ajoneuvoryhmien autojen Keski-Euroopan käyttökohteista. Esimerkiksi 8x4-kuorma-autot ovat muualla Euroopassa pääosin maansiirtoautoja, kun Suomessa niitä käytetään pääosin raskaita ajoneuvoyhdistelmiä vetävinä kuorma-autoina.

Ajoneuvoryhmäkohtaiset päästösimooinnit kuvaavat autojen käyttöä Keski-Euroopan olosuhteissa, sillä EU-sääntelyn taustalla olevissa simuloinneissa ei ole voitu ottaa huomioon kansallisesti sovellettavia suurempia mittoja ja massoja. Näin ollen raskaimpien ajoneuvoyhdistelmien tonnikilometriä kohti syntyvää päästövähennystä ei tällä mittaus tavalla voida tunnistaa.

Nykyinen simulointijärjestelmä ei havaitse suurempien mittojen ja massojen mahdollistamaa energiatehokkuuden paranemista, jossa samalla ajoneuvokilometrien määrällä voidaan kuljettaa huomattavasti suurempi määrä tonnikilometrejä. Energiatehokkuuden parantuminen onkin ollut keskeinen mitta- ja massauudistukseen johtanut syy, ja energiatehokkuushyödyt on osoitettu useissa eri tutkimuksissa.

Suomessa tiekuljetusten logistinen järjestelmä nojaa keskimääräistä raskaampiin ajoneuvoyhdistelmiin. Vuonna 2021 noin 70 prosenttia tiekuljetusten tonnikilometreistä syntyi vähintään 60 tonnin ajoneuvoyhdistelmistä, vaikka niiden osuus ajokilometreistä oli noin 40 prosenttia.

Ehdotuksen jatkokäsittelyssä on huomioitava Suomen nykyiset mitat ja massat ja sen vaikutukset, jos Suomessa jouduttaisiin edes osittain palaamaan pienempikokoisiin Keski-Euroopassa yleisiin puoliperävaunuyhdistelmiin. Tällöin ajosuorite, logistiset kustannukset ja kuljettajien tarve kasvaisivat ja kuorma-autoliikenteen energiatehokkuus heikkenisi merkittävästi. Myös päästöjen määrä kasvaisi, sillä vielä lähivuosina moniin kuljetustehtäviin ei ole tarjolla nollapäästöistä vaihtoehtoa.

Ehdotus laajentaisi alustavan arvion mukaan raja-arvosäätelyn piirissä olevan Suomeen rekisteröitävien N3-luokan kuorma-autojen osuuden noin 50 prosentista noin 85 prosenttiin. Suomessa 6x4- ja 8x4-akselikonfiguraatioiden osuus yli 16 tonnin autoista on suuri ja autot poikkeavat näissä ryhmissä päästösimoiminnissa käytetyistä oletuksista. Kalustoa käytetään Suomessa keskimäärin raskaammissa yhdistelmissä HCT-tehovaatimusten sekä sää- ja keliolosuhteiden vuoksi.

Suomelle tärkeät ajoneuvoyhdistelmät rajattava pois

Suomessa tärkeiden ajoneuvoyhdistelmiä vetävien kuorma-autojen ajoneuvoryhmät (11, 12 (6x4) ja 16 (8x4)) tulee rajata pois soveltamisalasta tai näistä ryhmistä ne autot, joiden kokonaismassa tai yhdistelmämassa ylittää tietyn rajan, esimerkiksi kuorma-auton

kokonaismassa 32 tonnia tai ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa 60 tonnia.

Soveltamisalan ulkopuolelle tulee jättää ainakin kaikki yli 60 tonnin yhdistelmää vetävät ajoneuvot.

Ajoneuvoryhmien 11, 12 ja 16 osuus raskaan kaluston päästöistä on EU:ssa noin 5 prosentin suuruusluokkaa. Vaikka säätelyn ulkopuolelle jätettäisiin näihin luokkiin kuuluvien raskaimpien yhdistelmien vetämiseen tarkoitettuja kuorma-autot, vaikutus kuorma-autoliikenteen kokonaispäästöihin jäisi pieneksi.

Ehdotuksen mukaista vuoden 2040 päästövähennystavoitetta ei tule ainakaan kiristää. Jo esityksen mukainen 90 prosenttia on liian tiukka, koska voi käydä niin, että polttomoottorilla varustettuja kuorma-autoja ei riitä kaikkiin EU-maihin ja niiden hinnat nousevat kohtuuttomasti. Ehdotuksessa on huomioitava teknologianeutraalius eli sähkön ja vedyn rinnalla raskaan kaluston käyttövoimina tulee voida käyttää myös uusiutuvaa metaania ja nestemäisiä uusiutuvia polttoaineita.

Vaikutusten arvioinnissa tulee huomioida myös kuljetusjärjestelmän huoltovarmuus. Ehdotuksen mukaisella lainsäädännöllä olisi Suomessa suoria vaikutuksia myös puolustusvoimien huoltovarmuuteen siviilitoimijoilta hankittavien kuljetuspalvelujen ja ottoajoneuvojen ominaisuuksien kautta.

Komission ehdotuksessa esitettyihin delegoituihin säädöksiin tulee suhtautua varauksella, sillä ne saattavat johtaa tilanteeseen, jossa vaatimuksia ja ehtoja kiristettäisiin siten, että jäsenmaat eivät voisi vaikuttaa niiden sisältöön tai soveltamiseen. Komissiolle delegoitavien toimivaltuuksien tulee olla tarkkarajaisia, oikeasuhtaisia, tarkoituksenmukaisia ja hyvin perusteltuja.

Linkki SKALin näkemykseen raskaan kaluston käyttövoimasiirtymästä: https://skal.fi/wp-content/uploads/2023/01/skal_kayttovoimasiirtyma_raportti_20230110.pdf.

Raskaiden ajoneuvojen mittoja ja massoja koskevan direktiivin uudistaminen

Lähtökohta aloitteen antamiselle (EU-komission näkemys)

Ajoneuvojen mittoja ja massoja säädelään EU-tasolla niin sanotussa mitta- ja massadirektiivissä 96/53/EY. Kansallisessa liikenteessä direktiivi säätelee mittoja, mutta ei massoja. Kansainvälisessä liikenteessä direktiivi säätelee sekä mittoja että massoja.

Tähän peruseriaatteeseen on säädetty poikkeuksia direktiivin 4 artiklassa. Poikkeukset koskevat nykyydirektiivissä kansallista liikennettä. Lisäksi nykyistä direktiiviä on Pohjoismaissa pitkään sovellettu niin, että rajat ylittävää kansainvälistä liikennettä voi harjoittaa myös direktiivissä säädettyä suuremmilla mitoilla ja massoilla, mikäli ne rajan molemmilla puolilla on sallittu.

Komissio aloitti vuonna 2022 direktiivin uudistamistyön. Uudistamistyön valmistelussa on arvioitu muun muassa sitä, varmistaako nykyinen direktiivi sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan ja parantavatko nämä ajoneuvot ympäristönsuojelun tasoa ja turvaavat samalla liikenneturvallisuuden.

Euroopassa on laajasti lanseerattu erilaisia koikeiluja ja poikkeuksia pidempien (yli 16,5 m ja yli 18,75 m) yhdistelmien käyttöön. Seurauksena alkaa olla kalustusäädösten tilkkutäkki, joka voidaan komission valmistelussa nähdä EU:n yhteismarkkinaperiaatteen vastaisena. Lisäksi komission tavoitteena on säädösmuutoksella edistää intermodaalikuljetuksia sekä nollapäästöisiä ajoneuvoja.



Etenemisaikataulu

Säädösehdotus on ajoitettu komission työohjelmassa annettavaksi 21.6.2023 osana rahtiliikenteen viherryttämispakettia Greening Freight Package.



SKALin tavoite

- Suomessa on voitava säilyttää edelleen nyt käytössä olevat mitat ja massat eikä direktiivi uudistuksella tule aiheuttaa muutoksia nykytilaan.
- Suomessa on nykysäädösten mukaan mahdollista koota ajoneuvoyhdistelmä maksimimittojen ja -massojen puitteissa varsin vapaasti. Pitkien ja painavien yhdistelmien käyttöoikeutta niin kansallisesti kuin rajat ylittävässä liikenteessä ei direktiivi uudistuksessa tule rajata tarkoin määritellyistä moduuliyksiköistä koottuihin ajoneuvoyhdistelmiin.
- Direktiivin uudistaminen pitää sisällään riskin siitä, että uudistuksessa määriteltäisiin tarkasti ne moduuliyhdistelmätyypit, joilla rajat ylittävää liikennettä voi harjoittaa. Tällä olisi suuri haitallinen vaikutus esimerkiksi Suomen ja Ruotsin väliselle liikenteelle muun muassa raakapuukuljetuksissa, joissa kuljetuskalusto ei ole moduuliperiaatteen mukaista.
- Pitkien ja painavien ajoneuvoyhdistelmien käyttöoikeutta ei tule rajata vaihtoehtoisiin käyttövoimiin tai yhdistettyihin kuljetuksiin.
- On tiedostettava, että Suomen nykyiset mitta- ja massasäädökset ovat hyvin yksilölliset, eikä niillä ole enää suoraa yhteyttä direktiivin säädösten kanssa.
- Alla esimerkkejä Suomen säädösten ja direktiivin eroista.
 - Kuorma-auton suurin sallittu pituus Suomessa 13 m (direktiivi 12 m).
 - Puoliperävaunun suurin sallittu vetopituus Suomessa 18 m (direktiivi 12 m).
 - Puoliperävaunuyhdistelmän suurin sallittu pituus Suomessa 23 m (direktiivi 16,5 m).
 - Lukuisilla eri variaatioilla suurin sallittu yhdistelmäpituus 34,5 metriä. Direktiivin perusoletus 16,5 m / 18,75 m, mistä ylöspäin voi poiketa moduuliperiaatella.
 - Rajat ylittävän liikenteen tulee jatkossakin olla mahdollista sellaisilla yhdistelmillä, jotka ovat käytössä rajan molemmilla puolilla.

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 ja kannustamalla siten 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 nykyisistä suppeammin määritellyistä yhdistetyistä kuljetuksista kaikkiin intermodaaliin tai multimodaaliin kuljetuksiin, joilla on vähemmän negatiivisia ulkoisvaikutuksia* 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 sään-

nöllisen liikennejärjestelmänalyysin 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

* kasvihuonekaasupäästöt, ruuhkat, onnettomuudet ja melu



Etenemisaikataulu

Säädösehdotus on ajoitettu komission työohjelmassa annettavaksi 21.6.2023 osana rahtiliikenteen viherryttämisspakkettia Greening Freight Package.



SKALin tavoite

- Peruseriaate: kaikki kuljetusmuotoja kohdeltava tasavertaisesti, ei saa johtaa keinotekoiseen työnjakoon/siirtymään liikennemuotojen välillä (violent modal shift).
- Yhdistettyjen kuljetusten maantiesuus rinnastuu kaikilta osin kabotaasiin.
- Maantiekuljetusosuuden enimmäismatkan määrittely – todelliset logistiset tarpeet analysoitava.
- 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.

Tieturvallisuuspaketti ja ajokorttidirektiivin uudistaminen

Lähtökohta aloitteen antamiselle (komission näkemys)

Vaikka tieliikenteen liikenneturvallisuus on parantunut merkittävästi EU:ssa viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana, ei kehitys ole ollut riittävä. Vuonna 2017 annetussa Vallettan julistuksessa jäsenvaltiot pyysivät komissiota tarkastelemaan EU:n tieliikenneturvallisuuden suuntaviivojen vahvistamista. Komissio julkaisi vuonna 2018 liikenneturvallisuutta koskevan strategisen toimitasuunnitelman ja vuonna 2019 liikenneturvallisuuspolitiikan puitteet vuosille 2021–2030.

Komission tavoitteena on vähentää tieliikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrää puolella vuoden 2020 tasosta vuoteen 2030 mennessä sekä vähentää tieliikennekuolemien määrä nollaan vuoteen 2050 mennessä (EU:n nollavisio).

Tieturvallisuuspakettiin sisältyvien direktiiviehdotusten tarkoituksena on osaltaan vähentää liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia EU:n tieliikenteessä. Ehdotukset auttavat unionia saavuttamaan EU:n nollavision, jonka mukaan kenekään ei tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä.

CBE-direktiivi

CBE-direktiivin muuttamista koskevan ehdotuksen yleisenä tavoitteena on tieliikenneturvallisuuden parantaminen. Liikenneturvallisuus on parantunut merkittävästi viime vuosina, mutta ei kuitenkaan riittävästi unionin tavoitteisiin nähden. Liikenneturvallisuuteen liittyvien rajat ylittävien rikkomusten nykyistä tehokkaampi valvonta, tutkinta ja täytäntöönpano kannustaisivat toisissa jäsenvaltioissa asuvia kuljettajia noudattamaan liikennesääntö-

jä ja ajamaan turvallisemmin, mikä parantaisi liikenneturvallisuutta.

Ehdotuksen tavoitteena on lisäksi, että liikennesääntöjen noudattamattomuus johtaisi nykyistä useammin seuraamukseen rajat ylittävissä rikkomustapauksissa. Seuraamusvastuun toteutumista pyrittäisiin tehostamaan rikkomusten tehokkaamalla tutkinnalla, mikä tarkoittaisi asuinmaansa ulkopuolella rikkomuksiin syyllistyneiden kuljettajien kattavampaa tunnistamista, rikkomusten parempaa selvittämistä ja seuraamusten tehokkaampaa täytäntöönpanoa.

Ehdotetuilla muutoksilla laajennettaisiin myös direktiivin soveltamisalaa ja yhdenmukaistettaisiin rajat ylittävää tiedonvaihtoa jäsenvaltioiden välillä.

Ehdotuksen muuna tavoitteena on parantaa rikkomuksista epäiltyjen kuljettajien oikeusturvaa ja varmistaa kuljettajien yhdenvertainen kohtelu riippumatta siitä, asuuko epäilty kuljettaja rikkomusvaltiossa vai toisessa jäsenvaltiossa.

Ajokorttidirektiivi

Ajokorttidirektiiviehdotuksen tavoitteena on parantaa edelleen liikenneturvallisuutta. Ajokorttidirektiivin päivittämisellä tuetaan pyrkimyksiä vähentää tieliikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia. Kuljettajan tiedoilla ja taidoilla, käyttäytymisellä ja ajoterveydellä on tärkeä rooli monissa vakavissa onnettomuuksissa. Komission mukaan liian moni ajokortin haltija aiheuttaa vaaraa EU:n teillä. Komission mukaan uusien kuljettajien onnettomuuksien ja kuolemantapausten korkeampi taso osoittaa, että ajokorttien myöntämistä koskevia vaatimuksia ei ole täysin mukautettu liikenneturvallisuustavoitteisiin.

Ehdotuksen tavoitteena on lisäksi edelleen helpottaa vapaata liikkuvuutta. Ehdotuksella pyritään

vähentämään hallinnollista taakkaa ja kansalaisten vapaan liikkuvuuden esteitä EU:ssa. Komission mukaan jäsenvaltioissa on yhä käytössä tarpeettomia tai perusteettomia menettelyjä ajokortin saamiseksi tai ajo-oikeuksien käyttämiseksi tai ylläpitämiseksi toisessa jäsenvaltiossa.

Kansallisten lähestymistapojen väliset epä johdonmukaisuudet vaikuttavat kansalaisten ajo-oikeuksiin ja heikentävät vapaata liikkuvuutta. Vapaa- ta liikkuvuutta helpotettaisiin myös kolmansissa maissa myönnettyjen ajokorttien vaihtamista koskevilla yhdenmukaisilla säännöillä ja EU-mobiiliajokortin käyttöönotolla. Ehdotus perustuu nykyisen ajokorttidirektiivin tavoitteisiin ja vastaa tieliikenteen kestävyuden lisäämisen ja digitaalisen muutoksen tarpeeseen.

Direktiivin uudistamiselle asetettuja erityistavoitteita:

- Vahvistetaan säännöt ajokieltojen soveltamisesta ja vastavuoroisesta tunnustamisesta ottaen huomioon myös virhe- ja rangaistusjärjestelmät
- 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 varmistaa samat säännöt ja oikeudet jäsenvaltioissa (esim. ammattikuljettajien vähimmäisi- kä)
- 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

Ajokielto-direktiiviehdotus

Ajokielto-direktiiviehdotuksen tavoitteena on puuttua vakavimpien liikenne rikosten rankaisemattomuuteen ja siten edistää liikenneturvallisuutta. Komission mukaan tärkeä osa EU:n pyrkimyksiä parantaa liikenneturvallisuutta on EU:ssa tehtyihin liikenne rikoksiin ja -rikkomuksiin sovellettavien seuraamusten johdonmukainen täytäntöönpano.



Etenemisaikataulu

Euroopan komissio julkaisi 1.3.2023 ehdotuksen tieturvallisuuspaketiksi, joka sisältää seuraavat kolme direktiiviehdotusta:

1. Ehdotus liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamista annetun direktiivin EU/2015/413 muuttamisesta (CBE-direktiiviehdotus) (COM(2023) 126 final)
2. Ehdotus direktiiviksi ajokorttidirektiiviehdotus (COM(2023) 127 final)
3. Ehdotus uudeksi direktiiviksi tiettyjen ajokieltojen koko unionin laajuudesta soveltamisesta (COM(2023) 128 final) (ajokielto-direktiiviehdotus).

Ajokorttidirektiiviehdotusta koskeva artiklakohtainen käsittely alkoi neuvoston työryhmässä 21.3.2023. Käsittely Euroopan parlamentissa ei ole vielä käynnistynyt.



SKALin tavoite

- Kuorma-auton ajokortin yleisen ikärajan laskeminen 18 vuoteen eli C-luokan ajo-oikeuden voisi saada aina 18-vuotiaana, myös ilman vaatimusta ammattipätevyyden saamisesta. Näin helpotettaisiin koulutuksen ja työharjoittelun järjestämistä. Kytköksen voisi poistaa muutoinkin ryhmän 2 ajokorttien ikävaatimuksista, ammattipätevyyden ikävaatimukset hoitaisivat käytännössä varsinaisesti kuljettajan työssä olevien ikärajoitteet.
- 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 ajokieltoimenetelyihin.

Mootoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan direktiivin uudistaminen

Tausta ja esityksen sisältö

- Tarkistuksella edistetään kierrätysajattelua kytkemällä suunnittelukysymykset ajoneuvojen elinkaaren loppupään käsittelyyn, tiettyjen materiaalien ja komponenttien pakollista kierrätyspitoisuutta ja parannetaan kierrätyksen tehokkuutta.
- Kahden direktiivin yhdistäminen yhdeksi ainoaksi säädökseksi, joka kattaa autoalan koko elinkaaren, tarjoaisi oikeudellisen suojan, selkeyttä talouden toimijoille ja viranomaisille verrattuna nykytilanteeseen, joka perustuu pirstaleiseen ja hajanaiseen lainsäädäntöön. Uusia autoja koskee direktiivi 2005/64/EY, kun ne saatetaan markkinoille. Romuautot vastaavasti kuuluvat direktiivin 2000/53/EY soveltamisalaan.
- Siirtyminen verkkotyökaluihin ja digitaalisten ratkaisujen käyttö auttaisi vähentämään hallinnollista taakkaa, joka liittyy erityisesti raportointivelvollisuuksiin tai muihin menettelyihin, kuten ajoneuvojen rekisteristöpoistoon, rekisteröintiin ja ilmoitusjärjestelmiin. Tältä osin direktiivin tarkistuksella pyritään parantamaan operatiivista toimintaa ja täytäntöönpanoa sekä optimoida hallinnollinen taakka.

SKALin tavoite

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



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

Alalietulo, kilpailuvääritymä – EU:n liikennelupasäädösten nojalla tarkasteltava

- **Tilanne: Komissio toteaa sekä suullisesti että EP:n kirjalliseen kysymykseen antamassaan vastauksessa:** "Asetuksen (EY) N:o 1071/2009 1 artiklan 5 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat jättää kyseisen asetuksen säännösten soveltamisalan ulkopuolelle ne maantieliikenteen harjoittajat, jotka harjoittavat ainoastaan kansallista liikennettä, jolla on kuljetusmarkkinoihin vähäinen vaikutus kuljetettujen tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi → ei voida vahvistaa, että Suomen viranomai-

set toimisivat tämän asetuksen 1 artiklan 5 kohdan vastaisesti jättäessään mainitut traktorit asetuksen (EY) N:o 1071/2009 säännösten soveltamisalan ulkopuolelle. Yksinomaan se, että näiden ajoneuvojen lukumäärä on lisääntynyt viime vuosina, ei tarkoita, että kyseisessä säännöksessä vahvistetut edellytykset eivät täytyisi tai eivät enää täytyisi Suomessa."

- **Jatkotoimet:** Komissio ei ilman Suomesta saatavia uusia tietoja ja/tai näyttöjä ryhdy toimenpiteisiin, kuten vaatimaan Suomea muuttamaan nyky-lainsäädäntöään tai aloittamaan rikkomusmenettelyä.

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 katsastuksista. Siitä, miten Suomen toimenpiteet ko. direktiivin saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöä vastaavat EU:n lainsäädäntöä, ei vielä ole laadittu yksityiskohtaista arviota."





- **Jatkotoimet:** Huomioidaan liikennekelpoisuuspaketin uudistamisen yhteydessä traktorikysymys vaikuttamalla katsastusdirektiivin valmisteluun. Ehdotus liikennekelpoisuuspaketistä sisältyy komission työohjelmaan 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 kevään 2023 aikana valmistettavaan energiaverodirektiivin uudistamiseen
 - Selvitetään, miten komissio saataisiin vastaamaan ydinkysymykseen polttoöljyn käyttämisestä traktoreissa kuljetustoiminnassa.

Ajo-oikeudet – EU:n ajokorttidirektiivin nojalla tarkasteltava

- **Tilanne:** Komissio on tehnyt esityksen ajokorttidirektiivin uudistamisesta. Traktoreiden ajo-oikeuskysymys on Suomen kannalta esitetty komissiolle kirjallisesti julkisessa konsultaatiossa sekä toistuvilla yhteydenotoilla komission vastuuyksikköön
- **Jatkotoimet:** Vaikutetaan direktiivin uudistamisesityksen tultua julki parlamentin ja neuvoston päätöksentekoon asiassa.
- [Euroopan parlamentissa esitetty kirjallinen kysymys MEP Kyllönen/ komission antama vastaus](#)

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



Etenemisaikataulu

TEN-T-asetuksen käsittely neuvostotasolla on saatu ratkaisuun. Ruotsin puheenjohtajakaudella on tarkoitus aloittaa trilogineuvottelut, mikäli EU-parlamentti saa oman kantansa vahvistettua kevätkaudella 2023.

SKALin tavoite

- EU-rahoituksella pitää saada mahdollisuus investoida 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.
- Ei poikkeuksia taukopaikkaverkostolle.
- Huoltovarmuusnäkökohdat huomiotava.

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.
 - Tosi aikaiset tiedotuspalvelut, joiden kautta kuljettajat saavat tietoa onnettomuuksista ja esteistä tieliikenteessä.



- Kaupunkiliikenteen kehityksen (tiedonanto) tavoitteina muun muassa
 - Ympäristöystävällisyyden ja energiatehokkuuden parantaminen sekä päästöttömien ratkaisujen määrittäminen kaupunkilogistiikkaa varten.
 - Velvoite ottaa käyttöön sähkö- ja vetyajoneuvojen lataus- ja tankkausinfrastruktuuria kaupungeissa.
 - Kaupunkirahtilogistiikan ja viimeisen jakeluosuuden toimitusten tehostaminen.
 - Digitalisaation ja innovaatioiden avulla tehostaa liikkuvuusdatan saatavuutta ja jakamista.
- ITS-direktiivin osalta trilogineuvotteluita neuvoston, EU-parlamentin ja komission kesken jatketaan Ruotsin puheenjohtajakaudella tavoitteena lopulliseen ratkaisuun pääsy kevätkauden aikana.

SKALin tavoite

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

Vinjetit: aikaperusteiset tiemaksut

Vinjetit ovat kuorma-autoilta perittävä, aikaan perustuva tienkäyttömaksu. Vaihtoehtoja ovat päivä-, kuukausi- tai vuosivinjetit. Käyttäjämaksulla eli vinjetillä tarkoitetaan maksua, joka oikeuttaa käyttämään tieverkkoa tietyn ajanjakson. Vinjetit sekoitetaan joskus tietulliin, jolla tarkoitetaan maksua, joka ajoneuvosta on suoritettava määritellyillä teillä kuljetun matkan ja ajoneuvotyyppin perusteella.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on ajanut ja tukee vinjetin käyttöönottoa erityisesti siksi, että ulkomainen liikenne saataisiin osallistumaan suomalaisen tiestön ylläpitämiseen ja epäterve kilpailu vähentyisi.

Vinjetin mahdollisessa käyttöönotossa on otettava huomioon EU-tasoinen lainsäädäntö ja EU-tuomioistuimen tulkinta sen kompensointimahdollisuudesta suomalaisille yrityksille.

Vinjettidirektiivi mahdollistaa käytön 2030 saakka

EU:ssa päivitetty vinjettidirektiivi mahdollistaa edelleen vinjetin käyttöönoton. Lähtökohta uudessa direktiivissä on se, että jäsenvaltiot voivat käyttää ja ottaa käyttöön uusia aikaperusteisia tiemaksuja. Tästä huolimatta siirtymäaika aikaperusteisille maksuille päättyy vuonna 2030, jonka jälkeen tavoite on ajaa nämä aikaperusteiset tiemaksut alas lakkauttaen ne vuonna 2032.

Tähän määräaikaan on kuitenkin poikkeuksia tietyillä ehdoilla. TEN-T ydinverkon osalta (Suomessa esimerkiksi VT4 ja E18) lähtökohta on siirtyä käyttämään etäisyysperusteisia tiemaksuja määrärajan puitteissa, mutta tämänkin aikarajan soveltamiseen liittyy poikkeuksia, joilla olisi mahdollista jatkaa aikaperusteisia tiemaksuja myös ydinverkolla. Tällainen poikkeus tulisi notifioida komissiolle ja perustella tarve edelleen käyttää aikaperusteisia maksuja.

Vinjetit ovat lopulta kansallinen valinta ja Suomi voi joka tapauksessa ottaa käyttöön ne aikaperusteisina 2030 saakka.

Tietullit ja käyttäjämaksut

7 artikla

1. Jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai ottaa käyttöön tietulleja ja käyttäjämaksuja Euroopan laajuisessa tieverkossa tai sen tietyissä osissa ja lisäksi kaikissa muissa moottoritieverkkonsa osissa, jotka eivät kuulu Euroopan laajuisen tieverkkoon, tämän artiklan 4–14 kohdassa ja 7 a–7 k artiklassa säädettyjen edellytysten mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 9 artiklan 1 a kohdan soveltamista.

10. Jäsenvaltiot eivät saa 25 päivästä maaliskuuta 2030 alkaen soveltaa raskaisiin hyötyajoneuvoihin käyttäjämaksuja Euroopan laajuisessa liikenneverkoissa.

11. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot saavat soveltaa raskaisiin hyötyajoneuvoihin käyttäjämaksuja Euroopan laajuisen liikenneverkon osissa mutta vain asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa, joissa tietullin soveltaminen

a) aiheuttaisi kohtuuttomia hallinto-, investointi- ja toimintakustannuksia niihin odotettuihin tuloihin tai hyötyihin verrattuna, joita tällaisesta tietullista koituisi esimerkiksi asianomaisten tieosuusien rajallisen pituuden, suhteellisen harvan asukastiheyden tai suhteellisen vähäisen liikenteen vuoksi; tai

b) johtaisi liikenteen siirtymisiin, joilla olisi haittavaikutuksia liikenneturvallisuuteen tai kansanterveyteen.

Ennen kyseisten käyttäjämaksujen soveltamista jäsenvaltioiden on ilmoitettava tästä aikomuksestaan komissiolle. Kyseiseen ilmoitukseen on sisällytettävä syyt, joilla perustellaan objektiivisin kriteerein käyttömaksun soveltamista ensimmäinen alakohta huomioon ottaen, ja selkeät tiedot käyttäjämaksun piiriin kuuluvista ajoneuvoista ja tieosuuksista.

Jäsenvaltiot voivat yhdellä ainoalla ilmoituksella ilmoittaa useammasta poikkeusten piiriin kuuluvasta tieosuudesta edellyttäen, että kullekin osuudelle esitetään perusteet.

(1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1).

12. Kun jäsenvaltiot soveltavat 8 artiklan mukaista yhteistä käyttäjämaksujärjestelmää, kyseisten jäsenvaltioiden on mukautettava yhteistä järjestelmää tai lakkautettava se viimeistään 25 päivänä maaliskuuta 2032.

Suomessa vuosien 2015–2019 aikana valmisteltu lakiesitys vinjetistä

Vaalikaudella 2015–2019 Valtiovarainministeriö valmisteli ja Sipilän hallitus antoi vinjetistä lakiesityksen HE 314/2018 vp. Tuolloin oli aikeena, että vinjettimaksua kompensoitaisiin kotimaisille kuorma-autoille.

Samassa yhteydessä esitettiin, että ajoneuvoverolakia muutettaisiin siten, että raskaista kuorma-autoista kannettava ajoneuvoveron käyttövoimaveroa alennettaisiin ja veron rakennetta muutettaisiin. Tavoitteena oli alentaa vuotuista käyttövoimaveroa mahdollisimman lähelle EU –lainsäädännön edellyttämää vähimmäistasoa.

Tavoitteena siis oli, että tienkäyttövero ei keskimäärin lisäisi kotimaisten kuorma-autojen käytön kustannuksia, sillä käyttövoimaveron alentaminen riittäisi kompensoimaan tienkäyttöverosta aiheutuvat lisäkustannukset. Tässä kompensointimallissa kuitenkin tunnistettiin EU-säädösten vastaisuuksia, eikä eduskunta lopulta säätänyt lakia.

Syrjivyyshaaste kiristyi EU-tuomioistuimessa

Kuljetusyritysten kannalta on huomattava, että tiemaksuja ei saa ottaa käyttöön ulkomaista liikennettä syrjivästi, eikä vinjetin täysi kompensointi suomalaisille ajoneuvon haltijoille ole mahdollista.

Viime vaalikauden jälkeen Vinjetin kompensointi on mennyt entistä haastavammaksi johtuen mm. Saksan oikeustapauksen lopputuloksesta. Saksaa koskeva päätös EU-tuomioistuimesta tuli kesäkuussa 2019. Päätös koski Saksan aikeita ottaa käyttöön henkilöautoille vinjetin, jossa vinjettimaksu olisi hyvitetty saksalaisille ajoneuvoveroista. Tuomioistuimen mukaan kompensointi ei ollut mahdollista syrjivyyperiaatteen vuoksi.

Tuomiolauselman mukaan: Saksan liittotasavalta ei ole noudattanut SEUT 18, SEUT 34, SEUT 56 ja SEUT 92 artiklan mukaisia velvoitteitaan, kun se on ottanut käyttöön henkilöajoneuvojen infrastruktuurin käyttömaksun ja säätänyt samanaikaisesti Saksassa rekisteröityjen ajoneuvojen omistajien

hyväksi ajoneuvoverovapautuksesta, jonka määrä vastaa vähintään maksetun maksun määrää.

Kustannus- ja verotuottovaikutus: kotimaisten ja ulkomaisten maksuosuus

Vuonna 2018 lakia valmistellessa tienkäyttöveron käyttöönoton arvioitiin lisäävän valtion vuotuisia verotuloja noin 34 miljoonalla eurolla. Kuorma-autojen käyttövoimaveron alentamisen arvioidaan puolestaan vähentävän valtion verotuloja noin 28 miljoonalla eurolla. Ulkomaalaisilta kuorma-autoilta perittävän tienkäyttöveron tuoton arvioitiin lakiesityksessä olevilla vinjettitasoilla olevan noin kuusi (6) miljoonaa euroa vuosittain.

Veromuutosten yhteenlasketun vaikutuksen arvioitiin siten olevan vuositasolla noin kuusi miljoonaa euroa verotuottoja lisäävä. Lakiesityksessä arvioitiin, että kun otetaan huomioon tienkäyttöveron käyttöönotosta aiheutuvat veronkannon vuosittaiset noin 2,5 miljoonan euron kustannukset, ehdotettujen muutosten yhteisvaikutuksen arvioidaan olevan valtiontalouden kannalta vuositasolla noin 3,5 miljoonaa ylijäämäinen.

Kotimaisten kuorma-autojen verorasituksen arvioitiin lakia tehdessä pysyvän kokonaisuutena ennallaan, kun tienkäyttöveron arvioidaan lisäävän kuorma-autojen verorasitusta noin 28 miljoonalla eurolla ja käyttövoimaveron alennuksen vähentävän verorasitusta noin 28 miljoonalla eurolla. Tämä käyttövoimaveron alentaminen ei olisi enää edellä mainitun Saksaa koskevan päätöksen mukaan mahdollista.

Ilman kompensointimahdollisuutta vinjettimaksu lisäisi kotimaisten kuljetusyritysten maksurasitusta.

Suomessa ulkomaisen liikenteen osuus ollut kasvussa

Ulkomaiset kuorma-autot saavat ajaa Suomen sisäisiä ns. kabotaasikuljetuksia vain rajoitetusti. Suomeen toisesta EU- tai ETA-maasta tulevalta ajoneuvolla on kansainvälisen kuljetuksen jälkeen oikeus tehdä kolme maan sisäistä kabotaasikuljetusta seitsemän vuorokauden aikana.

SKALin viimeisin vuorokauden kestänyt laskenta suoritettiin 22.9.–23.9.2021 kymmenessä eri mittauspisteessä ympäri maata. Näissä mittauspisteissä laskettiin 15 346 kuorma-autoa tai ajoneu-

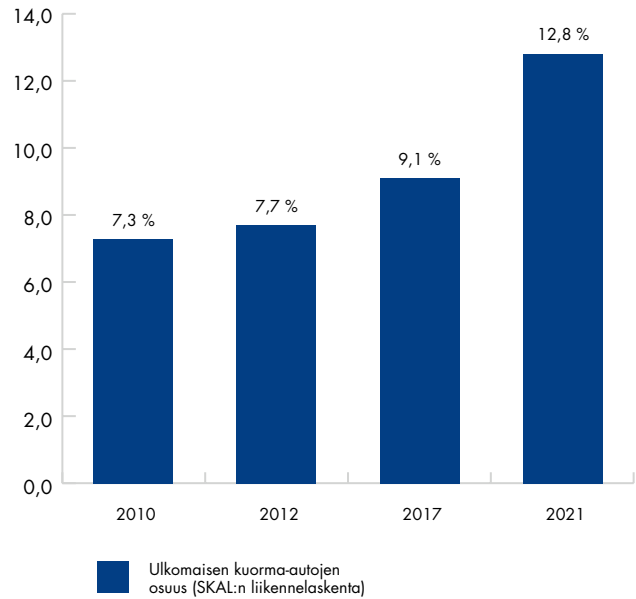
voyhdistelmää. Tuosta määrästä ulkomaisia oli 1 970, mikä vastaa 12,8 prosenttia.

Ulkomaisten kuorma-autojen osuus on noussut taasisesti Suomen teillä. Ulkomaisten kuorma-autojen osuus vaihtelee tieosuuksittain mutta SKALin liikennelaskenta antaa varsin kattavan kuvan ulkomaisen liikenteen osuudesta.

Venäjän hyökkäyssodan alkamisen jälkeen ei ole käytössä kattavaa arviota liikenteen määrästä. Seuraava SKALin liikennelaskenta toteutetaan vuonna 2024.

SKALin toteuttaman liikennelaskennan perusteella tieverkkoamme käyttää päivittäin runsas joukko ulkomaisia kuorma-autoja, jotka eivät osallistu tienpidon kustannuksiin. Tämä koetaan ja on epäoikeudenmukaista erityisesti, kun monessa muussa maassa vinjettijärjestelmä tai vastaava tiemaksujärjestelmä on käytössä. On kuitenkin tiedostettava, että vinjettimaksut koskevat aina myös kohdemaan kansallista liikennettä. Jatkuvasti kasvanut ulkomaisten kuorma-autojen osuus herättää kysymyksen myös siitä, onko laittomien kabotaa-sikuljetusten määrä Suomessa kasvanut. Tämän saa selville ainoastaan raskaan liikenteen valvontaa lisäämällä.

Ulkomaisten kuorma-autojen osuus Suomen pääteillä



Ulkomaisten kuorma-autojen osuus Suomen pääteillä. Lähde: SKALin 24 h liikennelaskenta, noin 10 laskentapistettä ja noin 15 000 laskettua ajoneuvoa 24 h aikana.

Taustatietoa

- Tiemaksut ovat EU:ssa kansallinen valinta. Jäsenmaat voivat siten valita, ottavatko ne maksut käyttöön alueellaan. Jos ne päättävät periä maksuja, niiden on kuitenkin noudatettava tietyt eurovinjettidirektiivissä vahvistettuja yhteisiä sääntöjä. Direktiivi sisältää myös lukuisia poikkeusmahdollisuuksia.
- Direktiivin tarkoituksena on varmistaa, että tiemaksujen periminen ei syrji kansainvälistä liikennettä eikä johda liikenteenharjoittajien välisen kilpailun vääristymiseen. Eli maksujen kansallinen täyskompensatio ei ole mahdollista.
- Peruseriaatteen on, että jäsenmailla on toisistaan riippumatta vapaus soveltaa tietulleja ja käyttäjämaksuja eri ajoneuvoluokkiin, kuten
 - oraskaisiin tavaraliikenteen ajoneuvoihin,
 - linja-autoihin,
 - pakettiautoihin, ja
 - henkilöautoihin.
- Uudistettu direktiivi otetaan käyttöön porrastamaan raskaiden ajoneuvojen infrastruktuuri- ja käyttäjämaksuja ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen perusteella. Porrastaminen perustuu olemassa oleviin CO₂-normeihin.
- Lähtökohta uudistetun eurovinjettidirektiivin mukaisesti on, että siirtymäajan puitteissa jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai ottaa käyttöön tietulleja ja käyttäjämaksuja Euroopan laajuisessa tieverkossa (TEN-T) tai sen tietyissä osissa ja lisäksi kaikissa muissa moottoritieverkkonsa osissa, jotka eivät kuulu Euroopan laajuisen tieverkkoon.
- Siirtymäaika perusteisten käyttömaksujen käyttöönoton ja voimassapitämisen suhteen on 25.3.2030. Tähän sisältyy kuitenkin poikkeuksia, jotka avataan alla.

- Aikaperusteiset maksut TEN-T-ydinverkolla: Kyseisen siirtymäkauden jälkeen jäsenvaltioiden olisi voitava soveltaa raskaisiin hyötyajoneuvoihin kokonaan aikaperusteisia käyttäjämaksuja Euroopan laajuisen liikennedyntiverkkoon (Suomessa VT4, E18) kuuluvilla osillaan ainoastaan asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa:

Tällaiset asianmukaisesti perustellut tapaukset olisi rajoitettava tapauksiin, joissa tietullin soveltaminen raskaisiin hyötyajoneuvoihin aiheuttaisi kohtuuttomia hallinto-, investointi- ja toimintakustannuksia verrattuna odotettuihin tuloihin tai hyötyihin

- Asianomaisten tieosien rajallisen pituuden takia
- Suhteellisen harvan asukastiheyden tai suhteellisen vähäisen liikenteen vuoksi tai
- Tietullin soveltaminen johtaisi liikenteen siirtymisiin, joilla olisi haittavaikutuksia liikenneturvallisuuteen tai kansanterveyteen

Lisäksi aikaperusteisten käyttäjämaksujen soveltamisessa näissä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa olisi noudatettava menettelyvaatimuksia:

- Velvollisuus arvioida tällaisen järjestelmän tarve
- Velvollisuus ilmoittaa komissiolle sen soveltamisesta
- Tällaisessa ilmoituksessa olisi esitettävä yksityiskohtaisesti ne erityiset olosuhteet, jotka liittyvät niihin Euroopan laajuisen liikennedyntiverkon osiin, joilla sovelletaan aikaperusteisia käyttäjämaksuja.

Aikaperusteiset maksut TEN-T-kattavalla verkolla:

Näin ollen esimerkiksi TEN-T kattavalle verkolle (Suomessa päätieli, 5200 kilometriä maanteitä) voitaisiin edelleen soveltaa aikaperusteista tiemaksumallia, eli vinjettejä.

SKALin tavoite

- Älykkäät tiemaksujärjestelmät ovat vielä kaukana tulevaisuudessa, ja niitä odotellessa Suomi voi ottaa vinjetin käyttöön. Sen avulla myös ulkomainen kalusto saataisiin osallistumaan edes vähäisemmässä määrin tienpidon kustannuksiin.
- Vinjettimaksua valmistellessa tulee kuitenkin arvioida huolella vinjetin kotimaisten kuljetusyritysten halukkuus maksaa maksua, koska tosiasia mm. Saksaa koskevan EU-tuomioistuimen päätöksen perusteella on, että aikaperusteinen vinjetti toisi kompensointikiellon vuoksi merkittäviä kymmenien miljoonien eurojen lisäkustannuksia suomalaisille yrityksille.
- Todennäköistä on, että Suomessa tehdään lähivuosina liikenteen verotuksen kokonaisuudistusta. Kun tätä tehdään, pitää toimia siten että:
 - Ulkomainen raskas liikenne alkaa maksaa Suomen tieverkon käytöstä.
 - Tämä muutos tulee tehdä tavalla, joka ei lisää suomalaisten raskaan kaluston ajoneuvojen haltijoiden maksurasitusta oleellisesti.

Lisäksi:

- EU-tasolla tulee vaikuttaa siihen, että vinjettien poistumisen myötä epäterve kustannusvaikutus poistuu.
- Selvitettävä mitä asianmukaisesti perustellut tapaukset TEN-T verkostolla käytännössä tarkoittavat.
- Vaihtoehtona aikaperusteiselle tiemaksulle (vinjetille) voidaan selvittää myös tietullien käyttöönotto joidenkin teiden osalta, joissa on suhteellisesti paljon ulkomaista liikennettä.

Logistiikan digitalisaatio

Yleistä

- Digitalisaatio on yksi keskeinen keino, jolla logistiikkaa voidaan parantaa. Digitalisaation ja datan avulla voidaan tehostaa logistista järjestelmää, toimitusketjuja ja parantaa yritysten kilpailukykyä.
- Digitalisaation avulla, voidaan poistaa virheitä, parantaa palvelua, vähentää kustannuksia, parantaa täyttöastetta, vähentää tyhjää ajoa ja vähentää energiankulutusta sekä päästöjä.
- Digitalisaation etenemiseen tarvitaan sujuvaa tiedonkulkua ja laadukkaan tiedon hyödyntämistä koko toimitusketjussa ja logistiikan solmukohtissa.
- Digi- ja datasäätelyn osalta on käynnissä EU-tasolla seuraavia asioita:
 - Datasäädös: trilogit etenevät. Täytäntöönpano tulee uudelle hallitukselle.
 - Komission tiedonanto yhteisen eurooppalaisen liikkumisdata-avaruuden luomisesta. Alustava aikataulu olisi Q2 2023. Taustalla on kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia ja Euroopan datastrategia, jossa liikkumisdata-avaruutta koskeva aloite julkistettiin.
 - CountEmissionsEU osaksi Green Freight –pakettia, aikatauluksi ilmoitettu Q2 2023.
 - Delegoitu asetusluonnos eFTIstä, kesän 2023 jälkeen komission odotetaan hyväksyvän ensimmäisen implementoidun asetuksen.

SKALin tavoite

- Tavoitteena on, että lainsäädäntö kehittyy käytännön yritystoimintaa tukevaksi.
- Yritysten toimintamalleja ei tule pakottaa digitalisaation suhteen, vaan niiden on oltava mahdollistavia. Erityisesti kuljetustilautustietojen ja muiden yrityskohtaisten tietojen jakaminen tulee perustua yritysten vapaaehtoisuuteen. Silloin ne perustuvat todelliseen tarpeeseen, joka synnyttää hyötyä.
- Standardien kehitys tulee tapahtua logistiikka-alan ja muun elinkeinoelämän tarpeista.
- Suomessa ja EU-alueella sähköinen asiointi viranomaisten kanssa on oltava mahdollista ja helppoa.
- Tiedon tulee kulkea viranomaisten välillä siten, että sama tieto pitää riittää toimitettavaksi viranomaisille vain kerran.
- Liikenteen datan on oltava julkista ja tiedot helposti käytettävissä mahdollisimman reaaliaikaisesti kuten keli- ja liikennetilannetiedot. Lisäksi näitä on kehitettävä yhä tarkemmiksi ja luotettavimmiksi.



Eläin- kuljetukset

Tammikuussa 2022 EU-parlamentin täysistunto hyväksyi jäsentensä keskuudesta asettamansa ANIT tutkintavaliokunnan oma-aloitteisen mietinnön, joka toimitettiin EU:n komissiolle suosituksina nykyisen eläinkuljetusasetuksen uudistamiseksi.

Uudistettu esitys eläinkuljetusasetukseksi on ajoitettu komission työohjelmassa Q4/2023 annettavaksi osana eläinten hyvinvointia koskevaa aloitepakettia.



Ajo- ja lepoaika-asetus

Yleistä

- EU:n ajo- ja lepoaika-asetus uudistettiin liikkuvuuspaketti I:n yhteydessä ja se on nyky muodossaan 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 oletettiin, että asetusta tai sen osien uudistamista arvioitaisiin kuorma-autoliikenteen osalta aikaisintaan 2020-luvun jälkimmäisellä puoliskolla.
- Latausinfrastruktuurin ja automatisoinnin vaikutukset ovat herättäneet keskustelun uudistamisesta.

SKALin tavoite

- Mahdollisuutta ajo- ja lepoaikojen nopeampaankin uudistamiseen on seurattava ja siihen on pyrittävä vaikuttamaan.
- Kartoitetaan erityisesti latausten sekä latausinfrastruktuurin vaikutuksien mukaisia muutosesityksiä ajo- ja lepoaikoihin.
- Kartoitetaan myös muita muutostarpeita esitettäväksi, mikäli ajo- ja lepoaika-asetusta avataan (kartoitustyö aloitettu helmikuussa 2023)
 - Taukojen jaksotus.
 - Kokonaisajoajan pidentäminen (ilman työhön sidonnaisuuden kasvattamista).
 - Kansalliseen liikenteeseen kansainvälisessä tavaraliikenteessä jo käytössä oleva säädös, jossa kuljettaja voi pitää 2 peräkkäistä lyhennettyä viikkoittaista lepoaika.

Tulevat vuodet, uuden komission kausi

Yleistä

Toimintavuonna 2024 järjestetään EU-vaalit 6. – 9.6.2024. Suomessa europarlamenttivaalien varsinainen vaalipäivä on 9.6.2024. Vaalien jälkeen valitaan uusi komission puheenjohtaja ja komissaarit. Tulevan komission työtä ohjaa EU:n strateginen ohjelma (2024–2029) ja tulevan komission ohjelma (2024–2029), joka laaditaan tulevan komission puheenjohtajan suuntaviivoihin pohjautuen. Nykyisen komission toimikausi päättyy 31.10.2024.

Liikenne- ja viestintäministeriön kärkiteemat

Liikenne- ja viestintäministeriö on määritellyt kolme kärkiteemaa, jotka ovat Euroopan laajuisten liikenneyhteyksien kehittäminen, liikenteen digivihreä siirtymä sekä digi- ja datatalous EU:n kilpailukyvyyn ja resilienssin edistäjänä.

Euroopan laajuisten liikenneyhteyksien kehittäminen

- EU:n liikennejärjestelmän kehittämisen keskiössä huoltovarmuus, häiriönsietokyky ja soveltaallinen liikkuvuus uudessa geopolitisessä toimintaympäristössä
- Pohjoisen alueen kehittäminen ja vaihtoehtoiset logistiikkareitit (merikuljetukset)
- EU liikenneyhteyksien hubina kolmansiin maihin; saavutettavuus.

Liikenteen digivihreä siirtymä

- Liikenteen digitaaliset ja multimodaaliset palvelut, logistiikan digitalisaatio, liikenteen automaatio, datan hyödyntäminen
- Liikenteen vihreä siirtymä (ml. ilmastonmuutokseen ja luontokatohaasteeseen vastaaminen): rahtiliikenteen viherryttäminen, Fit for 55-liikennehankkeiden uudelleentarkastelu ja investoinnit vihreään siirtymään
- Liikenteen turvallisuus.

Digi - ja datatalous EU:n kilpailukyvyyn ja resilienssin edistäjänä

- Digitaalinen resilienssi ja kilpailukyky: EU:n digitaaliset sisämarkkinat, datan hyödyntäminen, arvonluonti ja kytkytyminen EU:n digiulkopolitiikkaan sekä globaali yhteistyö digitaaliasioissa ja standardoinnissa
- Toimiva ja turvallinen EU:n digitaalinen infrastruktuuri: viestintäverkot, data- ja satelliitti-infrastruktuuri, globaalit merikaapeliyhteydet, ICT-toimitusketjujen turvallisuus
- Digitaalinen vihreä siirtymä
- Disinformaation torjunta online -alustoilta, avoin ja vapaa internet sekä monitoimijamallin internetin hallinto.

SKALin tavoite

- SKAL on laatinut vuosina 2022 ja 2023 EU-vaikuttamisen painopisteet -asiakirjan, joka julkaistaan vuonna 2024 EU-vaalitavoiteohjelmana. SKAL tuo esiin viestinnässään tärkeimmiksi katsomiaan EU-vaikuttamisen teemoja.
- Suomen on laadittava toimenpideohjelma, jossa arvioidaan Suomen kansainvälinen logistinen kilpailukyky.

Merkittäviä teemoja tulevalla kaudella

Yleistä pakettiin liittyen, edunvalvonta:

Suomen kansainvälisen saavutettavuuden turvaaminen on entistäkin keskeisempää

Kaikessa EU-tasoisessa liikennettä koskevassa päätöksenteossa on huolehdittava riittävästä vaikutustenarvioinneista Suomen näkökulmasta.

Parannetaan liikenteen ja logistiikan toimintaedellytyksiä teollisuuden ja kansainvälisen kaupan ja saavutettavuuden kannalta

EU-ehdotusten vaikutuksia kuljetuskustannusten kehittymiseen, sekä niiden vaikutusta Suomessa tehtäviin investointeihin, työpaikkoihin ja kuljetusyritysten toimintaan on seurattava ja vaikutettava niin, että Suomen kansainvälinen logistinen kilpailukyky säilyy ja vahvistuu.

Digitalisaation edistäminen liikennejärjestelmän tehostamiseksi

Digi- ja datasäätelyn osalta käynnissä olevien EU-tason hankkeiden etenemistä on seurattava ja varmistettava, että digitalisaation avulla jatkossakin tehostetaan logistista järjestelmää ja parannetaan yritysten kilpailukykyä. Samalla tulee muistaa jatkossakin, että yrityskohtaisten tietojen jakaminen tulee perustua yritysten vapaaehtoisuuteen.

Päästövähennyskeinot eri liikennemuodoissa – kansainvälinen sääntely ja EU, eri keinot eri liikennemuodoissa (tieliikenteessä mm. mitat ja massat)

Päästövähennystoimien vaikutusta kuljetusyritysten toimintaan on seurattava ja vaikutettava niin, että

muun muassa Suomelle aiheutuvat kustannukset eivät kasva varsinkaan suhteessa kilpailijamaihin. Suomessa käytössä olevien mittojen ja massojen käyttö tulee säilyä mahdollisena jatkossakin, samoin rajat ylittävä liikenne erityisesti pohjoismaiden kesken.

Kuljetusmarkkinoiden tehokas toiminta

Kotimaan maantieliikenneyhteyksillä ja fyysisellä infrastruktuurilla merkittävä rooli kansainvälisen saavutettavuuden kannalta, myös huoltovarmuuden näkökulma on otettava huomioon.

Fit for 55-paketin uudelleentarkastelu tulevan komission aikana

Päästövähennystoimiin liittyvien EU-säädösten toimivuutta on seurattava ja tarvittaessa esitettävä sellaisia muutoksia, että toimien tehokkuus ja vaikutus kilpailukykyyn tulee huomioitua.

Seuraavan kerran SKALin EU-tavoitteistoa laadittaessa valmistellaan myös selkeät järjestön tavoitteet seuraavalle parlamenttikaudelle.



Liikenne- ja logistiikka ansaitsee puolestapuhujan.

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

Löydä SKAL-yhteishenkilösi

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

SKAL ry

Anssi Kujala, toimitusjohtaja,
puhelin 0400 567 925

Ari Herrala, edunvalvontajohtaja,
puhelin 050 3684 248

Petri Murto, johtaja,
puhelin 040 7622 140

Heini Polamo, viestintäpäällikkö,
puhelin 040 5060 131

Arto Kämppi, järjestöjohtaja,
puhelin 040 354 7492

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

SKAL Itä-Suomi ry
SKAL Keski-Suomi ry
toiminnanjohtaja Heikki Lappalainen,
puhelin 09 47899 440

johtava asiantuntija, Jouni Bergroth

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

Länsi-Suomen Kuljetusyrittäjät ry
toimitusjohtaja Tero Siitonen,

puhelin 040 8600 901

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

SKAL Pohjanmaa – Österbotten ry
uusi toimitusjohtaja
aloittaa syksyllä 2023

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

Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät ry
toimitusjohtaja Seppo Tolonen,
puhelin 0400 202 895

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry
toiminnanjohtaja Kari Palojärvi,
puhelin 0500 376 618

SKAL Suoritealat ry
toimitusjohtaja Jari Harju,
puhelin 09 47899 338

SKAL Ympäristöyrittäjät ry
toiminnanjohtaja Tarja Anttonen,
puhelin 050 5331 180

FinMobility ry

toimitusjohtaja Pasi Moisio
sähköposti pasi.moisio@finmobility.eu

asiantuntija Siiri Valkama
sähköposti siiri.valkama@finmobility.eu

Lisää tästä aiheesta:

skal.fi
@SKALry



SKAL