



SKAL



Vahvistetaan logistista kilpailukykyä:

SKALin EU-ohjelman pääkohdat

*Anssi Kujala, toimitusjohtaja, Suomen Kuljetus ja
Logistiikka SKAL ry*

Logistiikka on globaali toimiala

- Tapahtumat maailmalla vaikuttavat mm. tavarojen liikkumiseen ja energian hintaan.
- Suomen sijainti → suomalaisyrityksillä on suuremmat logistiikkakustannukset kuin kilpailijamailla. Energiaintensiivisyys korostuu näissä olosuhteissa.
- Logistiset kulut kasvussa (*Turun kauppakorkeakoulu, logistiikkaselvitys -23*)
 - yritysten logistiikan kokonaiskustannukset vuonna 2022 olivat 50,5 miljardia euroa (2019: 39,3 mrd€)
 - logistiikkakustannukset suhteutettuna bruttokansantuotteeseen 2022 12,5 prosenttia (10,7 % 2019).
- Maantieliikenne on Suomen saavutettavuuden ja logistiikan selkäranka. Logistinen kilpailukyky turvattava. Vaatii toimia monilla politiikan sektoreilla.
- **EU-politiikalla iso merkitys koko maanosan kilpailukyvyssä – ja myös kriisitilanteiden hallinnassa.**

Politiikka | Lähi-idän kriisi

Huthien ohjusiskut uhkaavat Euroopan kauppalaivoja, mutta EU pohtii yhä vastaustaan

EU-maat haluavat turvata tavaraliikenteen Aasiaan mutta pelkäävät ärsyttävänsä Irania.



EU-sääntely ja kotimainen lainsäädäntötyö yhteispeliä

- Lähes 80 prosenttia kuljetusalaan vaikuttavasta lainsäädännöstä on vähintäänkin osin sidonnaista EU-säädöksille
 - Esimerkiksi energia- ja ilmastopolitiikan myötä alalle kohdistuu suuria poliittisen päätöksenteon haasteita
 - Paljon myös YK:n puitteissa tehtäviä sopimuksia vaikkapa ajoneuvotekniikkaan liittyvissä
- Kaikessa EU-tasoisessa liikennettä koskevassa päätöksenteossa on huolehdittava riittävästä vaikutustenarvioinneista
 - EU-ehdotusten vaikutuksia kuljetuskustannusten kehittymiseen sekä niiden vaikutusta Suomessa tehtäviin investointeihin, työpaikkoihin ja kuljetusyritysten toimintaan on seurattava
 - Vaikutettava niin, että Suomen kansainvälinen logistinen kilpailukyky säilyy ja vahvistuu



Suomen EU-politiikan avaintavoitteet lähivuosille

- EU-ministerivaliokunta linjasi 17. 1 Suomen avaintavoitteet seuraavalle EU-vaalikaudelle (2024 – 2029), joilla vaikutetaan Eurooppa-neuvoston strategiseen ohjelmaan, joka määrittelee EU:n poliittiset tavoitteet viisivuotiskaudelle.
- EU-maiden johtajat päättävät ohjelmasta europarlamenttivaalien jälkeen. Suomi ajaa avaintavoitteitaan myös seuraavan Euroopan komission ohjelmaan.

Suomen avaintavoitteet seuraavalle EU-vaalikaudelle eli vuosille 2024 – 2029 ovat:

1. Euroopan strategisen kilpailukykyyn vahvistaminen

EU:n pitkän aikavälin strateginen kilpailukyky perustuu unionin **omien vahvuuksien edelleen kehittämiselle ja markkinaehtoisille ratkaisuille**. Toimivat sisämarkkinat ovat keskeinen lähtökohta. Talouden ja rahoituksen osalta on tärkeää, että kukin jäsenmaa kantaa vastuun julkisen taloutensa kestävydestä.

2. Euroopan kokonaisturvallisuuden parantaminen

EU:n on oltava vahvempi geopoliittinen toimija. Unionin kriisinsietokykyä on vahvistettava – Suomen kokonais-turvallisuus- ja **huoltovarmuusajattelu** tukee tätä. Suomi kannattaa puolustusyhteistyön syventämistä ja ajaa esimerkiksi puolustustarvikkeiden yhteismarkkinoita. Vahvaa tukea Ukrainalle on jatkettava. Vahvat ulkorajat on turvattava ja muuttoliikkeen välineellistäminen estettävä.

3. Puhtaan siirtymän sekä biotalouden ja kiertotalouden edistäminen

Ilmastonmuutoksen vastaisia ja luonnon monimuotoisuutta tukevia toimia on jatkettava **huomioiden jäsenmaiden toisistaan poikkeavat olosuhteet**. Puhdas siirtymä toteutetaan **kustannustehokkaasti teknologianeutraalilla** lähestymistavalla. Energiatohokkuudessa tulee painottaa päästöjen vähentämistä kuluttamisen rajoittamisen sijaan.



TOIMIVA LOGISTIikka TOIMIVAT SISÄMARKKINAT

SKALIN EU-VAIKUTTAMISEN OHJELMA 2024–2029



Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

SKALin ohjelma: Toimiva logistiikka, toimivat sisämarkkinat

- Tavoitteita asetetaan pidemmälle tulevaisuuteen - yleisiä ja laajempia kokonaisuuksia
- Myös yksityiskohtaisempia täsmätavoitteita
 - erityisesti kun jonkin EU-säädöksen osalta kuluvan kauden esityksiä koskevat neuvottelut jatkuvat ja lopullinen säädös saadaan valmiiksi vasta EU-vaalien jälkeen
- Aiheina mm. päästövähennystoimet, mitat ja massat, digitalisaatio, tierahoitus, latausinfra ja työvoiman saannin turvaaminen.
- Ohjelma jaetaan mepeille, avustajille, kaikille eurovaaliehdokkaille, puolueille, kansanedustajille, keskeisiin ministeriöihin, medialle, sidosryhmille.



SKALIN EU-VAIKUTTAMISEN
OHJELMA 2024–2029

**TOIMIVA LOGISTIIKKA,
TOIMIVAT SISÄMARKKINAT**



Sisältö

1. **Vahvistetaan Suomen ja EU:n logistista kilpailukykyä**
2. **Kilpailukyky huomioitava ajoneuvoja koskevassa sääntelyssä**
 - EU-vaikuttamisen painopisteenä mitta- ja massadirektiivi
 - Raskaan kaluston CO2 ominaispäästövaikutukset eivät saa asettaa Suomessa käytössä olevaa kalustoa huonompaan asemaan
 - Kilpailukyky varmistettava moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntäsäädöksissä
 - Traktoreita koskevan sääntelyn mahdollistettava tasapuolinen kilpailu maanteiden tavaraliikenteessä
3. **Kilpailukykyistä energiapolitiikkaa**
 - Teknologianeutraalius säilytettävä
 - Taakanjakosektoriin tasapuolisuutta, tarkoituksenmukaisuutta harkittava
 - Liikenteen päästökaupan kustannukset kompensoitava ammattiliikenteelle
 - Energiatehokkuus säilytettävä
 - Energiaverodirektiivi
 - Kuljetuspalvelujen päästöjen mittaaminen ja raportointi
 - Yhdistettyjen kuljetusten maaosuus rinnastettava jatkossakin kabotaasiin



Sisältö (2)

4. Digitalisaatiolla parannettava logistiikkaa ja tehostettava liikennejärjestelmää

5. Tiestölle EU-rahoitusta

- Suomen tiestö kuntoon
- TEN-T-liikenneverkko
- CEF-rahoitusta tiestölle
- Taukopaikat toteutettava EU-vaatimusten mukaisina

6. Työvoiman saatavuudesta ja liikenneturvallisuudesta huolehdittava

- Tieturvallisuuspaketti: ajokorttidirektiivi, rajan ylittävät rikkomustiedot, ajokielto-direktiivi
- Sosiaalisäädökset: ajo- ja lepoaikoihin joustavuutta

7. Erilliskysymyksiä

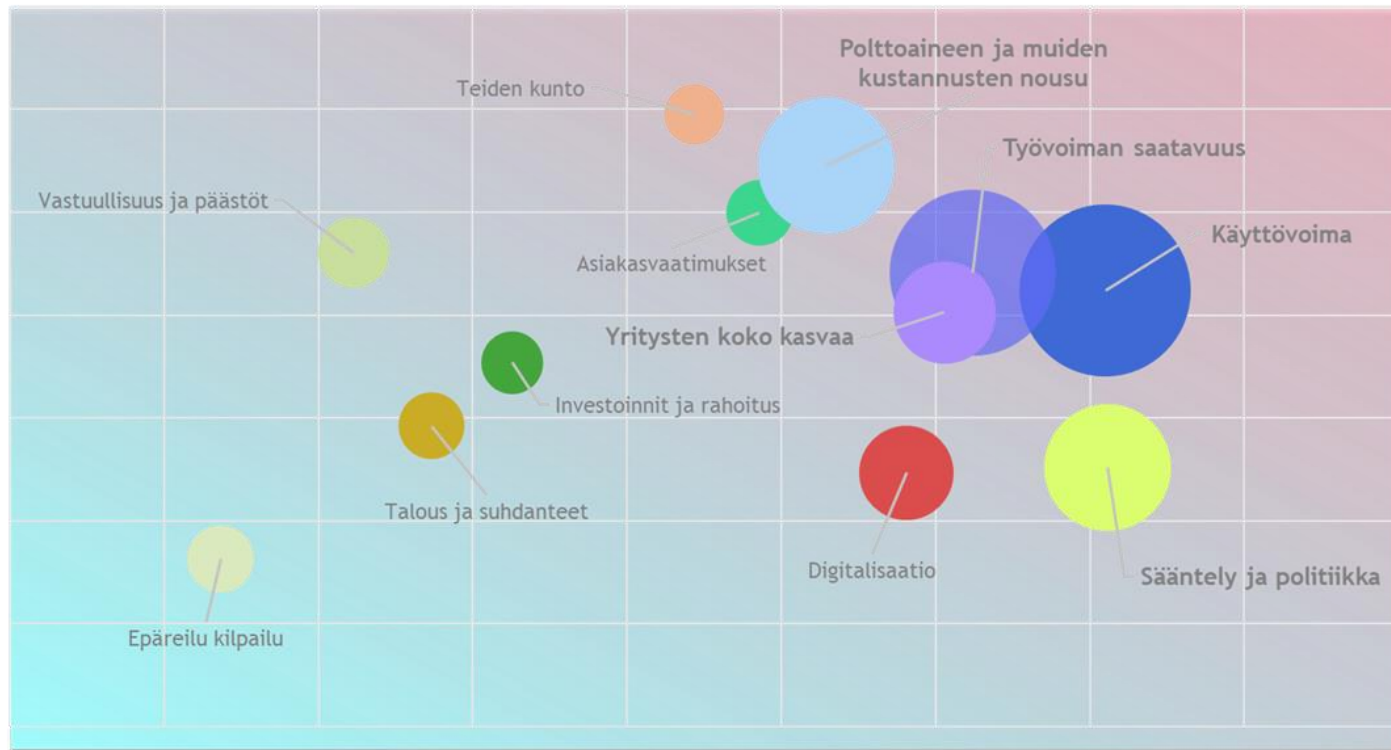
- Vinjetit - epäterve kilpailuasetelma poistettava
- Eläinkuljetusasetuksessa huomioitava pitkät matkat



The background of the slide is a photograph of the European Parliament building in Brussels. The building is a large, circular structure with multiple floors of glass windows, reflecting the sky and surrounding environment. To the right of the building, there is a row of tall flagpoles, each flying a different national flag. The scene is captured from a low angle, making the building appear imposing. The sky is overcast with grey clouds. In the foreground, there is a wet, reflective surface that mirrors the building and the flags. A semi-transparent blue banner with a white geometric pattern on the left side is overlaid on the bottom half of the image, containing the text.

**Päästövähennystoimissa
tarvitaan realismia**

Mitkä asiat tulevat eniten muuttamaan kuljetus- ja logistiikka-alaa 10 vuoden kuluessa?



Pallon koko kertoo mainintojen määrän

Sijainti kaaviossa tärkeyden ja sen, miten yksimielisiä vastaajat olivat tärkeydestä

Päästöjen vähentämiseen liittyvät säädökset aikajanalla



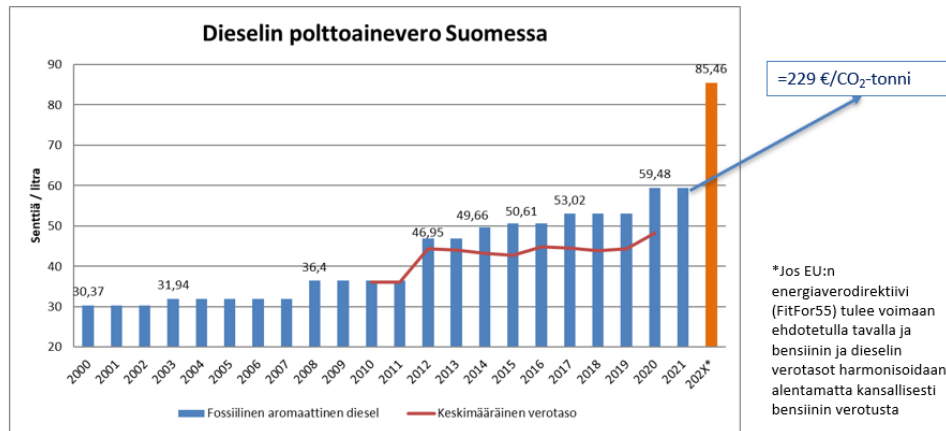
Yhteenveto:

- Käyttövoimamuutos on hyvin vahvasti regulaatio-ohjattua
- Jos regulaatio toteutuu suunnitellusti, käyttövoimamuutos uusissa ajoneuvoissa etenee nopeasti
- Mikä on poliittisen rekyylin todennäköisyys, jos tavoitteet alkavat osoittautua epärealistisiksi?

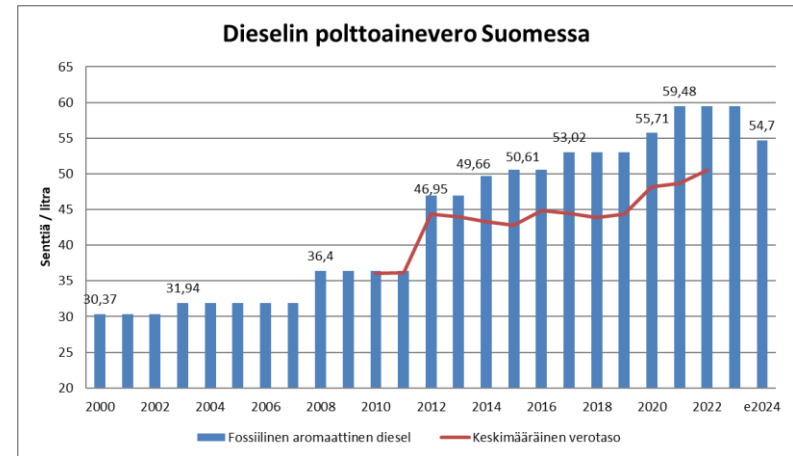
Case: energiaverodirektiivi FF55 vuonna 2021

- Dieselin verotaso (ml. alv) Suomessa on neljänneksi korkein Euroopassa. Kolmessa Suomea enemmän dieseliä verottavassa maassa on käytössä ammattidiesel.
- EU:n Fit for 55-ilmastopakettien esitys toteutuessaan olisi nostanut dieselin veron yli 80 senttiin per litra. Tämä torjuttiin.
- Lisäksi kansalliset päätökset 1.1.2024 alkaen: kohtuullinen jakeluvelvoite, polttoaineveron alennus.

FF55-esitys



NYT 1.1.2024



Liikenteen päästökaupan kustannukset kompensoitava ammattiliikenteelle

Kuvaus polttoainejakelun päästökaupasta ja vaikutuksista, mikäli järjestelmään mennään heti tai vasta 2031 (Opt-out)

	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 45–50 euroa/ hiilidioksiditonni. Kustannus 10–15 senttiä/litra.	Kyllä	Ei
Päästökauppa tulot Suomelle	Kyllä (Tämä riittää myös EU:n ilmastorahaston 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		

Kompensaatiokeinona ammattidiesel

- Suomessa on otettava käyttöön ammattidiesel. Järjestelmä on käytössä useassa EU-maassa.
- Edellisellä vaalikaudella valtiovarainministeriö valmisti SKALin aloitteesta lakiesityksen ammattidieselin käyttöönottamiseksi.
- Esitystä ei annettu.
- Mahdollisuus ammattidieseliin turvattava energiaverodirektiivin uudistamisen yhteydessä
- Suomessa käytettävä keinoa päästökaupan tullessa.

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 suuruinen, jolla saavutetaan direktiivin minimi.

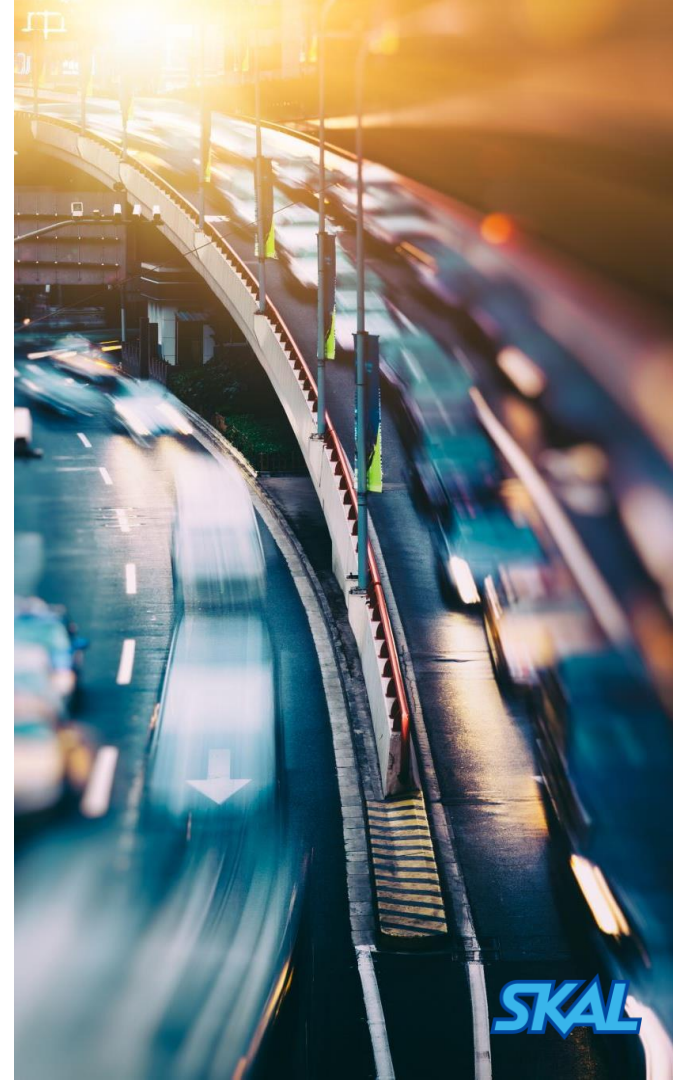
The background of the slide is a photograph of the European Parliament building in Brussels. The building is a large, circular structure with multiple floors of glass windows, reflecting the sky and surrounding environment. To the right of the building, there is a row of tall flagpoles, each flying a different national flag of the European Union member states. The sky is overcast with grey clouds. In the foreground, there is a wet, reflective surface, likely a pool or a wet plaza, which mirrors the building and the flags. A semi-transparent blue banner with white text is overlaid on the lower half of the image.

Case: Komission esitys mitta- ja massadirektiivin uudistamisesta

Raskaiden ajoneuvojen mittoja ja massoja koskevan direktiivin uudistaminen

- SKAL tehnyt jatkuvaa yhteistyötä Suomen viranomaisten kanssa, jotta neuvoston kannassa tulisi muodostettua sellainen ratkaisu, jolla Suomen ja Ruotsin välinen liikenne voisi jatkua ilman uusia rajoituksia.
- Neuvosto ei päässyt puheenjohtajamaa Espanjan johdolla riittävään yksimielisyyteen kannastaan. Neuvostotyö jatkuu kevätkauden 2024.
- SKAL vaikutti 2023 tiiviisti Suomen kantaan.
- Eduskunta päätti Suomen virallisen kannan SKALin esittämän mukaisesti:

Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää välttämättömänä, että rajat ylittävät kuljetukset voivat jatkua nykyisellä kalustolla ja ainakin samoilla ehdoilla kuin tähänkin asti.



EMS-määrittelyn vaikutukset Suomen ja Ruotsin väliseen liikenteeseen

- Ongelmana on EMS:n korkeusraja 4,0 m, leveysraja 2,55 m ja varsinaisen perävaunun pituusraja 12,0 m ja perävaunun massaraja 24 tonnia.
- Komission ehdotusta tulee muokata sen jatkokäsittelyssä parlamentissa ja neuvostossa.
- Rajat ylittävän liikenteen tulee jatkossakin olla mahdollista sellaisilla yhdistelmillä, jotka ovat käytössä rajan molemmilla puolilla,

	Korkeus	Varsinaisen perävaunun pituus	Varsinaisen perävaunun massa (5-akselinen)	Liikenteen volyymi
	Suomi: 4,4 m Ruotsi: vapaa EMS 4,0 m.	Suomi: ≈17,6 m Ruotsi: vapaa 24 m yhdistelmäpituuteen EMS: 12,0 m.	Suomi: 42 t Ruotsi: 42 t EMS: 24 t	
Kappaletavarayhdistelmät, hake, jäte, ym. 	60–80 % Suomen ja Ruotsin välisestä liikenteestä ylittää 4,0 m korkeuden.	Liikenteessä on varsinaisia perävaunuyhdistelmiä, joissa perävaunun pituus on yli 12,0 m.	100 % perävaunuista ylittää 24 tonnin massan.	Liikenteen volyymi erittäin suuri, satoja tuhansia rajanylityksiä vuodessa.
Raakapuuyhdistelmät 	100 % Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteestä ylittää 4,0 m korkeuden.	100 % Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä 40–70 % liikenteessä varsinaisen perävaunun pituus ylittää 12,0 m.	100 % perävaunuista ylittää 24 tonnin massan.	1 miljoona m ³ vuodessa. 16 400 kuormaa vuodessa.
Säiliöyhdistelmät 	Osa säiliöyhdistelmistä on yli 4,0 m korkeita.	Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä 40–70 % liikenteessä varsinaisen perävaunun pituus ylittää 12,0 m.	100 % perävaunuista ylittää 24 tonnin massan.	Maiden välisessä liikenteessä on satoja säiliöyhdistelmiä.
Ajoneuvonkuljetus 	100 % Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteestä ylittää 4,0 m korkeuden.	Ei ongelmaa.	100 % perävaunuista ylittää 24 tonnin massan.	
Maansiirto 	Korkeudessa ei ongelmaa.	90 % varsinaisista perävaunuista ylittää 12,0 m pituuden.	100 % perävaunuista ylittää 24 tonnin massan.	Maiden välisessä liikenteessä on aktiivisesti 50–70 maansiirtoyhdistelmää.

Rajat ylittävä liikenne – tukkirekan kokoinen ongelma

- Tässä nyt käytössä olevassa yhdistelmässä verrattuna direktiiviehdotukseen:
 - Perävaunun pituus on suurempi
 - Ajoneuvojen korkeudet ovat suurempia
 - kuormatilojen pituudet ovat suuremmat
 - Kuorma-auton ja perävaunun painot ovat suuremmat.
 - Telimassat ovat osittain suuremmat



SKAL on luotettava asiantuntija ja rohkea uudistaja

SKAL ry on arvojensa mukaisesti luotettava asiantuntija.

Kaikki kantamme perustuvat ajantasaisimpaan tietoon ja punnittuun näkemykseen.

Tavoitteena on tuoda esiin kuljetus- ja logistiikkayritysten näkökulma ja luoda edellytyksiä kannattavalle liiketoiminnalle, joka vahvistaa koko Suomen logistista kilpailukykyä.

Ohjelmissa käsitellään alalle tärkeitä teemoja. Ne ovat luettavissa SKALin verkkosivuilla

www.skalfi

