



SKALIN EU-VAIKUTTAMISEN
OHJELMA 2024–2029

TOIMIVA LOGISTIikka, TOIMIVAT SISÄMARKKINAT



Suomen Kuljetus ja
Logistiikka SKAL ry

Sisällys

Vahvistetaan Suomen ja EU:n logistista kilpailukykyä	4
Kilpailukyky huomiotava ajoneuvoja koskevassa sääntelyssä	7
EU-vaikuttamisen painopisteenä mitta- ja massadirektiivi	7
Raskaan kaluston CO ₂ ominaispäästövaikutukset eivät saa asettaa Suomessa käytössä olevaa kalustoa huonompaan asemaan	9
Kilpailukyky varmistettava moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntäsäädöksissä	13
Traktoreita koskevan sääntelyn mahdollistettava tasapuolinen kilpailu maanteiden tavaraliikenteessä	14
Kilpailukykyistä energiapolitiikkaa	15
Teknologianeutraalius säilytettävä	15
Taakanjakosektoriin tasapuolisuutta, tarkoituksenmukaisuutta harkittava	16
Liikenteen päästökaupan kustannukset kompensoitava ammatiliikenteelle	17
Energiatehokkuus säilytettävä	21
Energiaerodirektiivi	21
Kuljetuspalvelujen päästöjen mittaaminen ja raportointi	21
Yhdistettyjen kuljetusten maaosuus rinnastettava jatkossakin kabotaasiin	24
Digitalisaatiolla parannettava logistiikkaa ja tehostettava liikennejärjestelmää	25
Tiestölle EU-rahoitusta	27
Suomen tiestö kuntoon	27
TEN-T-liikenneverkko	27
CEF-rahoitusta tiestölle	28
Taukopaikat toteutettava EU-vaatimusten mukaisina	28
Työvoiman saatavuudesta ja liikenneturvallisuudesta huolehdittava	30
Tieturvallisuuspaketti: ajokorttidirektiivi, rajan ylittävät rikkomustiedot, ajokieltodirektiivi	30
Sosiaalisäädökset: ajo- ja lepoaikoihin joustavuutta	32
Erilliskysymyksiä	34
Vinjetti - epäterve kilpailuasetelma poistettava	34
Eläinkuljetusasetuksessa huomiotava pitkät matkat	37

**Julkaisija**

Suomen Kuljetus ja Logistiikka
SKAL ry

Päivämäärä

Julkaistu 18.1.2024

Työryhmä

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

Taitto

Jenga Markkinointiviestintä

Kannen kuva

SKALin kuvapankki

Muut valokuvat

SKALin kuvapankki

ISBN 978-952-7246-39-9

Vahvistetaan Suomen ja EU:n logistista kilpailukykyä

Suomen elinvoima on riippuvainen logistisesta kilpailukyvyystämme. Pelkästään sijaintimme johdosta suomalaisyrityksillä on suuremmat logistiikkakustannukset kuin kilpailijamaillamme. Tätä ei tiedosteta riittävästi eri päätöksentekotasolla.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on suhtautunut – ja suhtautuu – Suomen EU-jäsenyyteen perinteisesti myönteisesti. Järjestön piirissä on kuitenkin viime vuosina esitetty kriittisiä näkemyksiä. Tämä johtuu kuljetusyrityksien toimintaan vaikuttavista esityksistä, jotka heikentävät suhteellisesti Suomen logistisista kilpailukykyä.

Nämä näkemykset ovat perusteltuja huolenaiheita. Suomen sijainti ja asema liikenteessä on muuttunut itärajan sulkeuduttua. Energian saatavuuteen ja näin myös ilmastotavoitteisiin vaikuttaa väistämättä myös Venäjän Ukrainassa aloittama hyökkäyssota. Suomi on yhä enemmän saarimainen suhteessa muuhun Eurooppaan. Samaan aikaan EU:n ilmastotoimet heikentävät suhteellisesti enemmän Suomen kaltaisen maan logistista kilpailukykyä.

Näistä syistä maamme saavutettavuudessa on kasvavia haasteita: esimerkiksi pitkällä aikavälillä nousevat energian hinnat. Nämä kaikki muuttavat tavaravirtoja.

Viime vuosien merkittävin kokonaisuus on ollut EU:n Fit For 55 -ilmastopaketti ja sen toteuttaminen. Pelkästään ehdotus energiaverodirektiiviksi olisi nostanut Suomessa fossiilisen diesellitran polttoaineveroa noin 26 sentillä. SKALin vaikuttamistoimien myötä Suomen eduskunta otti esitykseen lopulta erittäin kriittisen kannan. Tämä on esimerkki siitä, että EU-vaikuttamista tehdään Brysselissä, mutta myös kotimaassa.

SKAL ei suhtaudu kriittisesti itse EU-instituutioon eikä EU:n perusajatuksen vapaasta tavaroiden ja ihmisten liikkumisesta, mutta pitää tärkeänä, että Suomi alkaa valvomaan kansallisia etujamme entistä voimakkaammin. EU:ssa pitää tunnistaa maamme erityispiirteet entistä vahvemmin.

Maantieliikenne Suomen saavutettavuuden ja kuljettamisen selkäranka

Vihreä siirtymä jatkuu EU:n vaalikauden 2024–2029 aikana, kun Eurooppa pyrkii olemaan hiilineutraali vuoteen 2050 mennessä. Liikennesektorin kannalta on tärkeää, että tulevat ilmastotoimenpiteet ovat ennakoitavissa, realistisia toteuttaa eivätkä heikennä Suomen logistista tehokkuutta.

Syrjäinen ja pitkien etäisyyksien maamme ansaitsee sen, että kaikissa EU-linjauksissa Suomen erityisolot otetaan huomioon. Tämä ei ole yksin kuljetussektorin ongelma. Se on teollisuuden, kansainvälisen kaupan, yritysten sijoittumisen ja saavutettavuuden kannalta oleellista. Nyt on aika kiinnittää huomiota jokaisen lainsäädäntöesityksen vaikutukseen Suomessa tehtäviin investointeihin, työpaikkoihin ja kuljetusyritysten toimintaan.

Tämä ei tarkoita sitä, että mikään ei saa muuttua, mutta esimerkiksi yhä monimutkaisemmiksi ja haastavimmaksi muodostuvat päästövähennystavoitteet keinoineen haastavat kuljetusyrityksiä. Suomi itse on asettanut muuta Eurooppaa kunnianhimoisemmat tavoitteet, mutta lähes jokainen EU-tasoinen päästövähennyslinjaus heikentää Suomen suhteellista kilpailukykyä enemmän kilpailijamaihin nähden.

Yhtenä hyvänä esimerkkinä EU-vaikuttamisessa on pidettävä Suomen nykyistä tavaraliikenteen kuljetuskaluston kokoa. Nykyiset mitat ja massat ja niiden vaikutus on huomioitava kaikessa EU-lainsäädännössä ja varmistettava, että uusilla säädöksillä ei heikennetä Suomen asemaa ison kaluston näkökulmasta. Suomessa käytössä olevien mittojen ja massojen käyttö tulee säilyä mahdollisena jatkossakin, samoin rajat ylittävä liikenne erityisesti Pohjoismaiden kesken. Aihepiiri on edelleen ajankohtainen, vaikka nykyinen uudistus etenisikin. Direktiivit uudistetaan noin viiden vuoden sykleillä.

SKALin EU-vaikuttamisen painopisteet

Kuljetus- ja logistiikka-alaa koskevaa sääntelyä tehdään laajasti EU-tasoisesti. On arvioitu, että yli 70 prosenttia kuljetusalaan vaikuttavasta lainsäädännöstä on vähintäänkin osin sidonnaista EU-säädöksille. Niillä on huomattava taloudellinen vaikutus suomalaisten kuljetusyritysten toimintaan.

Siksi on perusteltua vaatia EU:lta enemmän kilpailukykyämme vahvistavia toimia.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL painottaa seuraavia kysymyksiä:

- EU:n kilpailukyky suhteessa ilmastonmuutoksen torjuntaan painopisteeksi. Enemmän kilpailukykyä, vähemmän sääntelyä joka haitallisimmillaan johtaa esimerkiksi "kiinariippuvuuteen."
- Suomen geopolitiittisen aseman hyödyntäminen TEN-T verkoston ja CEF-rahoituksen hakemisessa, erityisesti sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet huomioitava vahvemmin.
- Energian ja liikkumisen kustannusten kohtuullisena pitäminen.
- Kaikessa raskasta kalustoa koskevissa EU-säädösmuutoksissa ja ilmastotoimissa muistettava myös Suomessa käytössä olevan kaluston koko.
- Ajo- ja lepoaikasäädöksissä on tehtävä muutoksia, esimerkiksi kansainvälisen liikenteen kahden peräkkäisen viikkolevon mahdollisuus myös kansalliseen liikenteeseen ja kuormauksen ja purkamisen kirjaamisen yksinkertaistaminen.
- Ilmastotoimia jatkettaessa ja päästöjä vähennettäessä huomioitava, että Suomen ja koko EU:n kilpailukyky säilyy.
- Logistiikan digitalisaatiota koskevan EU-lainsäädännön ja standardien kehityksen tulee tapahtua logistiikka-alan tarpeista käytännön yritystoimintaa tukevaksi.
- Yleisesti kaiken liikkumisen ja logistisen kilpailukyyn esillä pitäminen kaikkien yritysten kilpailukykytekijänä.

Lopuksi

Suomen kansainvälisen saavutettavuuden turvaaminen on entistäkin keskeisempää. Se vaatii, että johdonmukaisesti parannetaan liikenteen ja logistiikan toimintaedellytyksiä teollisuuden, kansainvälisen kaupan ja saavutettavuuden parantamiseksi.

Hyvä tavoite on se, että päästövähennystoimien vaikutusta kuljetusyritysten toimintaan on seurattava niin, että muun muassa Suomelle aiheutuvat kustannukset eivät kasva varsinkaan suhteessa kilpailijamaihin. Tarvittaessa on esitettävä sellaisia muutoksia, että toimien tehokkuus ja vaikutus kilpailukykyyn tulee huomioitua. Maantieliikenneyhteyksillä ja fyysisellä infrastruktuurilla on merkittävä rooli kansainvälisen saavutettavuuden kannalta, myös huoltovarmuuskäytökulma on otettava huomioon.

Hyvänä johtolauseena EU-vaikuttamisessa on pidettävä seuraavaa:

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

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry



SKAL-vaikuttaminen EU-tasolla ja tämän asiakirjan tarkoitus

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n tehtävä on puolustaa suomalaista kuljetus- ja logistiikka-alaa Suomessa kaikilla toiminnan tasoilla ja EU-tasolla.

Euroopan parlamentin vaalien varsinainen vaalipäivä Suomessa on sunnuntai 9.6.2024. Vuoden 2024 EU-vaaleissa valitaan yhteensä 720 Euroopan parlamentin jäsentä (+15). Suomi ja kahdeksan muuta maata saavat näin lisäpaikkoja. Suomen meppijoukkueen vahvuus olisi tällöin 15. On tärkeää, että esimerkiksi liikennemeppien perinne jatkuu Euroopan parlamentin TRAN –valiokunnassa.

Tämä asiakirja määrittää SKALin keskeiset tavoitteet EU-vaikuttamiselle vuosille 2024–2029.

EU-vaikuttamisen keskeinen ajanjakso on eurovaalit 2024 ja sitä seuraava 5-vuotinen EU-komission kausi, sen ohjelma ja vuosittaiset työohjelmat.

SKALin hallitus on hyväksynyt näiden tavoitteiden päälinjat kokouksessaan 9.12.2023.

Ohjelman valmistelussa on lähdetty siitä, että siinä tavoitteita asetetaan pidemmälle tulevaisuuteen ja mukana on yleisiä ja laajempia kokonaisuuksia. Toisaalta mukana on myös alan yksityiskohtaisempia täsmätavoitteita, erityisesti siltä osin, kun jonkin EU-säädöksen osalta kuluva kauden esityksiä koskevat neuvottelut jatkuvat ja lopullinen säädös saadaan valmiiksi vasta EU-vaalien jälkeen.

Tässä SKALin ohjelmassa määritetyt tavoitteet ovat painopisteitä, mutta arvioimme myös säännöllisesti muita ajankohtaisia teemoja. Kuten kaikki vaikuttamistyö, erityisesti EU-vaikuttaminen on pitkäjänteistä työtä. SKAL ja FinMobility pyrkii jatkuvasti tunnistamaan aiheita, jotka ovat mahdollisesti EU-komission agendalla.

Seuraavalla kaudella luodaan komissiossa pohjia myös jälleen seuraavalle uudistuskierrokselle ja tähän valmisteluun tulee vaikuttaa. Tässä on myös ajatuksena se, että meillä käytössä olevat mitat ja massat vaikuttavat moneen muuhunkin asiaan, esimerkiksi CO2 ominaispäästöt ja VECTO-laskentamalli, päästölaskenta, erilaiset tyyppihyväksyntään liittyvät mahdolliset muutokset.

EU-tasoisessa vaikuttamisessa on ymmärrettävä 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. 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 ja päärahoittaja SKAL on Autoliikenteen työnantajaliiton kanssa. FinMobilityn tehtävänä on ajaa SKALin tavoitteita EU-tasolla eli näitä tässä asiakirjassa määriteltyjä tavoitteita.

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

Kilpailukyky huomioitava ajoneuvoja koskevassa sääntelyssä

Yleistä

EU-tasolla säädellään monella tapaa kuljetuskalustoa. Ajoneuvojen tyyppihyväksyntä ja rekisteröimismenettelyt perustuvat EU-säädöksiin. EU sääntelee myös ajoneuvojen varustevaatiimuksia liittyen erityisesti turvallisuuteen. Liikenteen päästöjen vähentämistavoitteet vaikuttavat suuresti ajoneuvojen käyttövoimien sääntelyyn. Myös ajopiirtureita koskevat määräykset voidaan nähdä osana ajoneuvosääntelyä.

Suomalaisten kuljetusyritysten kannalta on tärkeää, että EU-päätöksenteossa otetaan huomioon Suomen ja suomalaisen kuljetusalan erityispiirteet. Näitä erityispiirteitä on muun muassa seuraavat:

- Muuta Eurooppaa huomattavasti suuremmat mitat ja massat
- Talviset ja usein haastavat kuljetusolosuhteet
- Pitkät etäisyydet ja harvaan asuttu maa
- Pienyritysvaltaisuus

Ajoneuvoja koskevassa sääntelyssä tulee EU-vaikuttamisella varmistaa se, että sääntely ei maamme erityispiirteiden takia johda suhteelliseen kilpailuhaittaan muihin jäsenmaihiin verrattuna. Sääntelyssä on myös varmistettava pienten ja keskisuurten yritysten mahdollisuudet pärjätä kilpailussa.

EU-vaikuttamisen painopisteenä mitta- ja massadirektiivi

Ajoneuvojen mittoja ja massoja säädellään 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 perusperiaatteeseen on säädetty poikkeuksia direktiivin 4 artiklassa. Poikkeukset

koskevat nykydirektiivissä 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 julkaisi ehdotuksen mitta- ja massadirektiivin uudistamiseksi 11.7.2023. Komission ehdotus säilyttäisi jäsenmaiden oikeuden päättää kansallisen liikenteen mitoista ja massoista direktiivin perusarvoista poiketen.

Komission ehdotus kuitenkin asettaisi uusia rajoituksia Pohjoismaiden ja erityisesti Suomen ja Ruotsin välisen kansainvälisen liikenteen kaluston mitoitukseen. Ehdotus muun muassa rajaisi suurimman sallitun korkeuden neljään metriin, kun nykyään Suomen ja Ruotsin välillä voi liikennöidä 4,4 metriä korkeilla ajoneuvoilla.



Etenemisaikataulu

Alustavan aikataulutuksen perusteella kautensa vuonna 2024 päättävä parlamentti muodostaa EU-parlamentin kannan mitta- ja massadirektiivin muutosehdotukseen. Neuvoston kanta tiedettäneen aikaisintaan kesällä 2024 ja trilogineuvottelut asettuneet syksyille 2024. Vuosi 2024 vaatii vahvan vaikuttamistyön jatkamista tässä kuljetusyrityksille keskeisessä EU-säädöksessä.

SKAL-tavoite mitta- ja massadirektiivin osalta

1. Suomessa on voitava säilyttää edelleen nyt käytössä olevat mitat ja massat eikä direktiiviuudistuksella tule aiheuttaa muutoksia nykytilaan.
2. Suomessa on nykysäädösten mukaan mahdollista koota ajoneuvoyhdistelmä maksimimittojen ja -massojen puitteissa varsin vapaasti. Pitkien ja painavien yhdistelmien käyttöoikeutta niin kansallisesti kuin rajat ylittävässä liikenteessäkin ei direktiiviuudistuksessa tule rajata tarkoin määritellyistä moduuliyksiköistä koottuihin ajoneuvoyhdistelmiin.
3. 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 raaka-puukuljetuksissa, joissa kuljetuskalusto ei ole moduuliperiaatteen (EMS) mukaista.
4. Pitkien ja painavien ajoneuvoyhdistelmien käyttöoikeutta ei tule rajata vaihtoehtoisin käyttövoimiin tai yhdistettyihin kuljetuksiin.
5. 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 m.
Direktiivin perusoletus 16,5 m/18,75 m, mistä ylöspäin voi poiketa moduuliperiaatteella.
6. Rajat ylittävän liikenteen tulee jatkossakin olla mahdollista sellaisilla yhdistelmillä, jotka ovat käytössä rajan molemmilla puolilla.



EMS-määrittelyn haitalliset vaikutukset Suomen ja Ruotsin väliseen liikenteeseen

	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 välisestä 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 välisestä 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.

Kuva: Komission ehdotus toisi mukanaan paljon ongelmia Suomen ja Ruotsin väliseen liikenteeseen, minkä vuoksi direktiiviehdotusta tulee saada muutettua sen EU-käsitteilyn aikana.

 = kuljetukset eivät olisi sallittuja direktiiviehdotuksen mukaan.

Raskaan kaluston CO₂ ominaispäästövaatimukset eivät saa asettaa Suomessa käytössä olevaa kalustoa huonompaan asemaan

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

energiatavallisia ajoneuvoja. Lisäksi sillä vahvistetaan EU:n ajoneuvoteollisuuden teknologista ja innovatiivista johtajuutta 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 työkalut (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 vuodesta 2030 lähtien uusien raskaiden ajoneuvojen päästöt vähenisivät 45 prosenttia EU-tasolla. Vuodesta 2035 lähtien ne vähenisivät 65 prosenttia ja vuodesta 2040 lähtien 90 prosenttia vuoteen 2019 verrattuna. 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 kullekin ajoneuvovalmistajalle. Asetus koskee valmistajan kaikkien EU:n alueelle ensirekisteröityvien autojen keskiarvoa.

Raskaan kaluston eri ajoneuvoryhmien kontribuutio tavoitteisiin nähden määritellään asetus ehdotuksen 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. Mekanismin 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.
- EU:n ympäristöministerit saavuttivat yleisnäkemyksen eli jäsenmaiden yhteisen kannan 16.10.2023.
- Euroopan parlamentti vahvisti kantansa täysistunnossa 21.11.2023.
- Käsittely jatkuu toimielinten kolmikantaneuvotteluissa (trilogit) Belgian puheenjohtajakaudella.

Neuvoston ja parlamentin kannat

- EU neuvosto (ympäristöministerit)
 - Kompromissina asetukseen luotiin oma alaluokkansa raskaissa yli 60tn. yhdistelmissä käytettäville ajoneuvoille (extra heavy combinations, EHC) Suomelle suotuisin kriteerein (VECTO)
 - Hiilikorjauskerrointa ei sisällytetty jäsenmaiden kantaan, mutta komission täytyy osana uudelleentarkasteluraporttiaan vuonna 2027 arvioida hiilikorjauskertoimen mahdollista roolia liikenteen nollapäästötavoitteessa.
- Euroopan parlamentti
 - Parlamentti sisällytti kantaansa hiilineutraalien polttoaineen määritelmän sekä säännön hiilineutraalien kuorma-autojen metodologiasta sekä rekisteröinnistä.
- Käsittely jatkuu toimielinten kolmikantaneuvotteluissa (trilogit) Belgian puheenjohtajakaudella.

Arvioita vaikutuksista Suomelle

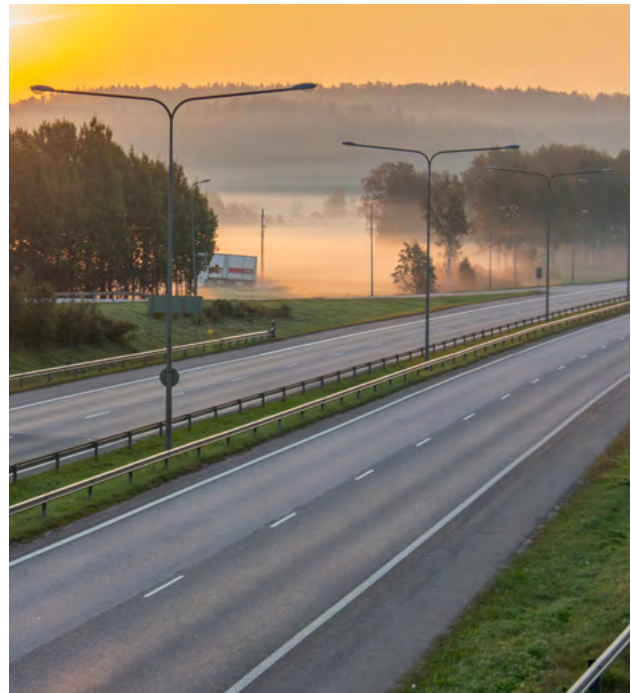
Ehdotus voi johtaa vaikeuksiin uudistaa raskaimmille ajoneuvoyhdistelmille soveltuvaa kalustoa ja sisältää riskejä sille, että Suomessa käytettävien raskaimpien yhdistelmien vetämiseen käytettyjen autojen saatavuus heikentyisi. Vaikutusten kohdentumista ja suuruutta tulee vielä selvittää. Ehdotetut muutokset saattavat nostaa kuljetusyritysten investointikustannuksia ennakoitua enemmän ja heijastua sitä kautta laajemmin kaupan ja teollisuuden kuljetuskustannuksiin.

Komission arviot kustannusvaikutuksista vaikuttavat Suomen osalta matalilta. Kustannusnousuarviot 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 päästösimulointi ei vastaa ajoneuvojen kuljetustehtäviä Suomen olosuhteissa. Sääntely heikentäisi valmistajien mahdollisuutta saattaa markkinoille raskaimmille ajoneuvoyhdistelmille soveltuvaa kalustoa.

Sääntelyn ovat tulossa 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 tehovaatimusta. 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 maansiirtoauto-



ja, kun Suomessa niitä käytetään pääosin raskaita ajoneuvoyhdistelmiä vetävinä kuorma-autoina. Ajoneuvoryhmäkohtaiset päästösimuloinnit 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 energiatehokkuuden heikkeneminen, 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.

Suomessa 6x4- ja 8x4-akselikonfiguraatioiden osuus yli 16 tonnin autoista on suuri ja autot poikkeavat näissä ryhmissä päästösimoiloinnissa käytetyistä oletuksista. Kalustoa käytetään Suomessa keskivertoa raskaammissa yhdistelmissä HCT-teho vaatimusten sekä sää- ja keliolosuhteiden vuoksi.

SKALin kanta – Suomalle tärkeät ajoneuvoyhdistelmät rajattava pois

On tärkeää varmistaa, ettei komission ehdotukseen tule enää lisää kiristysia. Esityksen mukaan raja-arvoja kiristettäisiin niin, että EU:n tasolla vuodesta 2030 lähtien uusien raskaiden ajoneuvojen päästöt vähenisivät 45 prosenttia, vuodesta 2035 lähtien 65 prosenttia ja vuodesta 2040 lähtien 90 prosenttia verrattuna vuoteen 2019. Näitä rajoja ei missään nimessä voi tästä kiristää.

Vaikka sekä neuvosto että parlamentti pysyttivät soveltamisalan komission esityksen mukaisena, Suomessa tärkeiden ajoneuvoyhdistelmiä vetävien kuorma-autojen ajoneuvoryhmistä 11, 12 ja 16 olisi voitava rajata pois 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 sääntelyn ulkopuolelle jätettäisiin näihin luokkiin kuuluvien raskaimpien yhdistelmien vetämiseen tarkoitettut kuorma-autot, vaikutus kuorma-autoliikenteen kokonaispäästöihin jäisi pieneksi.

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 muutettaisiin siten, että jäsenmaat eivät

voisi vaikuttaa niiden sisältöön tai soveltamiseen. Komissiolle delegoitavien toimivaltuuksien tulee olla tarkkarajaisia, oikeasuhtaisia, tarkoituksenmukaisia ja hyvin perusteltuja. Toisaalta komissio voi jättää säätämättä tärkeitä lisäyksiä, jos ne on jätetty delegoiduilla säädöksillä tehtäviksi.

SKAL tukee FinMobilityn ja 24 muun eurooppalaisen organisaation esitystä, jonka mukaan hiilineutraaleiden, vaihtoehtoisten polttoaineiden/kaasujen asema on huomioitava raskaan kaluston CO₂-standardiasetuksessa ja kannustaa huomiomaan EU-tason päätöksenteossa teknologia-neutraalisuus liikenteen vihreässä siirtymässä. Esityksessä korostetaan erityisesti uusiutuvien nestemäisten polttoaineiden sekä kaasujen keskeistä merkitystä ja roolia luovuttaessa fossiilista energialähteistä.

SKALin näkemys raskaan kaluston käyttövoima siirtymästä on luettavissa SKALin verkkosivuilla.

Kilpailukyky varmistettava moottoriajoneuvojen tyyppi-hyväksyntäsäädöksissä

Tausta ja esityksen sisältö

Komissio teki 10.11.2022 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyuden osalta (Euro 7). Ehdotuksen tavoitteena on parantaa ympäristön ja terveyden suojelua EU:ssa vahvistamalla tieliikenteen päästöille asianmukaisemmat, kustannustehokkaammat ja tulevaisuuden vaatimukset huomioon ottavat säännöt. Neuvottelut säädöksen sisällöstä jatkuvat edelleen.

EURO 7

- Ehdotuksella korvataan aiemmin erilliset päästösäännöt, joita sovelletaan henkilö- ja pakettiautoihin (Euro 6) sekä kuorma- ja linja-autoihin (Euro VI).
- Sääntöjä yksinkertaistetaan ja Euro 7 -normien myötä kaikkiin sovellettavat päästörajat kootaan yhteen säädöskokonaisuuteen.

EU-jäsenmaat saavuttivat syyskuussa 2023 yhteisen kannan eli neuvoston yleisnäkemyksen:

- Säilytetään nykyiset testiolosuhteet ja päästö-

rajat (sellaisina kuin ne on vahvistettu Euro 6-standardissa) M1- ja N1-luokan ajoneuvoille (henkilö- ja pakettiautot).

- M2- ja M3-luokan ajoneuvojen (linja-autot) sekä N2- ja N3-luokan ajoneuvojen (raskaat hyötyajoneuvot) päästörajat ovat alhaisemmat ja testausehtoja on mukautettu Euro 6/VI:een verrattuna.
- Vahvistetaan jarruhiukkaspäästöjen raja-arvojen ja renkaiden kulumisasteen raja-arvojen yhdenmukaistamista UNECE:n hyväksymien kansainvälisten standardien kanssa.
- Otetaan huomioon kaupunkiliikenteen linja-autoille hiljattain ehdotettu vuoden 2030
- Hiilidioksidipäästötavoite.

EU-parlamentin päätös marraskuussa 2023 on pitkälti neuvoston yleisnäkemyksen mukainen.

Käsittely jatkuu vielä toimielinten kolmikantaneuvotteluissa (trilogit).

SKAL-tavoite

Varmistettava, ettei ajoneuvojen teknisiin vaatimuksiin tehdä muutoksia, jotka vaikeuttaisivat suomalaisten mittojen ja masojen käyttöä. Teknisten ominaisuuksien ja vaatimusten täytyy olla sellaisia, että ne toimivat ja niitä voidaan vaivatta käyttää ja kunnossapitää myös pohjoisissa talvisissa olosuhteissa.

Traktoreita koskevan sääntelyn mahdollistettava tasapuolinen kilpailu maanteiden tavaraliikenteessä

Kaupallisen tavaraliikenteen luvanvaraisuus

EU:n liikenteenharjoittaja-asetus (1071/2009) asettaa lupavapautuksen rajaksi 40 kilometriä tunnissa ajoneuvoluokasta riippumatta. Suomessa 1.7.2018 voimaan tullut laki liikenteen palveluista edellyttää traktoreilta liikennelupaa vasta, kun traktorin suurin sallittu nopeus ylittää 60 kilometriä tunnissa. Traktorit tulee Suomessa kaupallisessa tavaraliikenteessä ulottaa normaalien lupamenettelyjen piiriin.

Polttoaineverokohtelu

Energiaverodirektiivin (2003/96/ey) mukaan polttoöljyä, eli lievemmin verotettua kaasuöljyä, saa käyttää seuraaviin teollisuus- ja ammattitarkoituksiin:

- a) maatalouteen, puutarhaviljelyyn, kalanviljelyyn ja metsänhoitoon;
- b) kiinteästi asennettuihin moottoreihin;
- c) rakennusteollisuudessa, maa- ja vesirakentamisessa sekä julkisissa rakennusurakoissa käytettäviin koneisiin ja laitteisiin;
- d) ajoneuvoihin, jotka on tarkoitettu käytettäväksi muussa kuin tieliikenteessä tai joiden käyttö pääasiassa tieliikenteessä ei ole sallittua

Suomessa traktoreita on mahdollista käyttää polttoöljyllä kuljetustehtävissä maksamalla etukäteen viiden euron päivämaksu. Tämä päivämaksu ei vastaa alemmasta polttoaineverosta saatavaa hyötyä. SKALin näkemyksenä on, että lievemmin verotetun polttoöljyn käyttö traktoreissa maanteiden tavaraliikenteessä on energiaverodirektiivin vastaista ja rikkoo EU:ssa säädettyjä minimiverotasoja.

Kaupallisessa tavaraliikenteessä olevilta traktoreilta on edellytettävä verollisen polttoaineen käyttöä tai erillismaksut on saatettava vastavalle tasolle kuin verollisen polttoaineen käyttö.

Traktoreiden katsastus

Katsastusdirektiivin (2014/45/EU) mukaan katsastusvelvollisuus koskee kaikkia traktoreita, joiden rakenteellinen nopeus on yli 40 km/h. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa direktiivin soveltamisesta maa-, puutarha- tai metsätaloudessa, maanviljelyssä taikka kalataloudessa käytettävät ajoneuvot, joita käytetään vain asianomaisen jäsenvaltion alueella ja pääasiassa tällaisessa tuotannossa olevilla maa-aloilla, myös maa- tai metsätaloustyöissä olevilla teillä taikka pelloilla. Suomessa katsastusvelvollisuus koskee vain erittäin pientä osaa traktoreista.

Kaupallisessa liikenteessä tiellä käytettävät yli 40 km/h tunnissa kulkevat traktorit on saatettava katsastusvelvollisuuden piiriin.

Traktoreiden ajo-oikeus

Raskaat, kaupallisessa liikenteessä tiellä käytettävät yli 40 km/h tunnissa kulkevien traktoreiden ajo-oikeus ja ammattipätevyysvaatimukset on saatettava liikenneturvallisuusvaatimusten mukaiselle tasolle.

Kilpailukykyistä energiapolitiikkaa

Päästövähennystoimien vaikutusta kuljetusyritysten toimintaan on seurattava ja vaikutettava niin, että muun muassa Suomelle aiheutuvat kustannukset eivät kasva varsinkaan suhteessa kilpailijamaihin. Kotimaan maantieliikenneyhteyksillä ja fyysisellä infrastruktuurilla on merkittävä rooli kansainvälisen saavutettavuuden kannalta, myös huoltovarmuuskulma on otettava huomioon.

Raskaan tavaraliikenteen päästövähennyskeinoja määritettäessä on tarpeen käsitteellistää päästöjen syntymekanismi ja sitä kautta ne keinot, joilla päästöihin voidaan vaikuttaa. Ajoneuvon osalta ratkaisevaa on pyrkiä minimoimaan auton energiankulutus kuljetettua tonnikipometriä kohden sen käyttövoimasta riippumatta.

Ajoneuvossa käytetyn energian osalta puolestaan tulee minimoida energian hiilijalanjälki, käyttövoimasta riippumatta. Kuorma-autojen hiilidioksidipäästöjen sääntely on lähtökohtaisesti ongelmallista, koska sääntelyssä ei pystytty ottamaan huomioon uusiutuvien tai synteettisten nestemäisten ja kaasumaisten polttoaineiden pienempiä päästöjä.

Teknologianeutraalius säilytettävä

Teknologianeutraalius tulee säilyttää uusiutuvan energian sääntelyssä. Mitään energialähteitä tai käyttövoimia ei tule suosia 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 nestemäisiä polttoaineita. Tämän merkitys erityisesti Suomen raskaimmille ajoneuvoyhdistelmille on suuri. Kestävyyssuhteet täyttävien uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainevalikoimaa ei tule tarpeettomasti rajoittaa.

Tarvitaan fiksua sääntelyä			
Energian hiilijalanjälki gCO ₂ / MJ	Auton energia- tehokkuus MJ / tkm	Kuljetustarve tkm	Syntyneet päästöt CO ₂
Kuinka paljon syntyy kaikkienensä päästöjä, kun tuotetaan autossa hyödynnettäväksi yksi MJ energiaa?	X Kuinka monta MJ energiaa kuluu, kun autolla kuljetetaan yksi tkm?	X Kuinka suuri tonnikipometreissä on kuljetusarvo?	= Tavaraliikenteen kokonaispäästöt.
Energian valmistaja ja lainsäätäjä.	Auton valmistaja, kuljetusyritys, kuljetusasiakas, kuljettaja, tienpitäjä ja lainsäätäjä.	Asiakkaiden tarpeet, tuotannon sijoittuminen.	Minimoidaan käytetyn energian hiilijalanjälki ja auton energiankulutus, niin tietyn kuljetus-suorituksen päästöt on minimoitu.

- Käytettävän energian hyvyys tai huonous tulee säädellä sen tuotannossa, ensimmäisessä laatikossa. Varsinkin raskaissa ajoneuvoissa CO₂/km -sääntely rikkoo yllä olevan yhtälön. Ei poltto- tai sähkömoottori itsessään ole hyvä eikä paha, siinä käytettävä energian hyvyys ratkaisee.
- Suomelle suurten mittojen ja massojen maana on tärkeää, että EU-sääntelyllä ei romuteta niitä hyötyjä, joita olemme saavuttaneet kuljetuskaluston koon kasvattamisella.

Raskaan liikenteen päästöjen syntymekanismi. Lähde: SKAL.

Taakanjakosektoriin tasa- puolisuutta, tarkoituksen- mukaisuutta harkittava

Taakanjakoasetuksessa on asetettu kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteeksi EU-tasolla 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoteen 2005 verrattuna asetuksen kattamilla aloilla. EU:n päästökauppajärjestelmää koskevan tarkistetun direktiivin mukaan päästökauppaa sovelletaan myös kansainväliseen meriliikenteeseen sekä rakennuksiin, tieliikenteeseen ja muihin teollisuudenaloihin, mutta taakanjakoasetuksen soveltamisala säilyy ennallaan (tie- ja kotimaan meriliikenne, rakennukset, maatalous, jätehuolto ja pienteollisuus).

Tarkistetussa asetuksessa asetetaan kullekin jäsenmaalle tiukennettu kansallinen tavoite ja mukautetaan tapaa, jolla jäsenmaat voivat hyödyntää nykyisiä joustomahdollisuuksia tavoitteidensa saavuttamiseksi. Suomen kasvihuonekaasujen päästövähennystavoite taakanjakosektorille vuodelle 2030 on 50 prosenttia verrattuna vuoden 2005 tasoon. Kun taakanjakoasetusta ja jäsenmaiden sitovia kansallisia tavoitteita muutetaan, kustannustehokkuuden tulee nykyistä paremmin korostua jäsenmaakohtaisten tavoitteiden asettamisessa. Nykyinen taakanjakosektorin sisäinen tavoitteen jakaminen eri jäsenmaille ei täytä tasapuolisuusvaatimusta.

EU-lainsäädännössä tulee huomioida päästövähennysten kustannustehokkuus sekä mahdollistaa taakanjakosektorilla joustojen käyttö. Tavoitteita asetettaessa ja toimenpiteitä arvioitaessa on otettava huomioon vaikutukset elinkeinoelämälle ja Suomen kilpailukyvyille. Myös taakanjaon sisällä kansallisesti päästövähennyksiä on edellytettävä tasapuolisesti yhteiskunnan eri sektoreilta.

EU-tasaisen päästökaupan tullessa on arvioitava taakanjakosektorin tarkoituksenmukaisuutta. Ei ole kestävää, että liikenteen hinnoittelussa on käytössä kaksi päällekkäistä järjestelmää. Taakanjakosektori ei huomioi kustannustehokkuutta päästövähennyksissä, eikä ole myöskään tasapuolinen.

SKAL-tavoitteet

- EU-lainsäädännössä tulee huomioida päästövähennysten kustannustehokkuus.
- EU-tasaisen päästökaupan tullessa taakanjakosektorista on luovuttava.
- Jos jostain syystä taakanjakosäännöksille tulee jatkoa, eri valtioille ei saa asettaa erisuuruisia päästövähennystavoitteita, erityisesti Suomelle asetettu 50 prosentin päästövähennysvelvoite on liian suuri.
- Tällöin on myös huomioitava päästövähennystoimien kustannustehokkuus eri sektoreilla ja eri jäsenmaissa, eikä pitää jyvitysperusteena bruttokansantuotetta asukasta kohden.
- Joustoa perinteisen päästökauppasektorin ja taakanjakosektorin välillä tulisi taakanjakoasetuksessa voida lisätä.
- Suomessa ei tule asettaa EU-vaatimuksia tiukempia kansallisia tavoitteita.
- Tavoitteita asetettaessa ja toimenpiteitä arvioitaessa on otettava huomioon vaikutukset elinkeinoelämälle ja Suomen kilpailukyvyille.
- Taakanjaon sisällä kansallisesti päästövähennyksiä on edellytettävä tasapuolisesti yhteiskunnan eri sektoreilta.





Liikenteen päästökaupan kustannukset kompensoitava ammattiliikenteelle

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 ilmasto-rahasto (SCF), josta käytetään nimitystä sosiaalirahasto. Direktiivi tulee olla ETS2 osalta toimeenpantu kansalliseen lainsäädäntöön 30.6.2024 mennessä. Arviomuistio tästä päästökaupasta on saatu lausunnot marraskuussa 2023 ja lausunnot tulee antaa viimeistään 7.1.2024. Lakiesitys eduskunnalle annetaan keväällä 2024.

SKAL on vastustanut päästökauppaa ja siihen liittyvää sosiaalista ilmasto-rahastoa. Myös Suomen valtion kanta on ollut kriittinen ilmasto-rahastolle, mutta kannattanut päästökauppajärjestelmää. Keskusteluun Suomessa liittyi aiemmin kansallinen päästökauppajärjestelmä, mutta siitä on luovuttu EU-tasoisien päästökaupan vahvistuttua.

Polttoainejakelun päästökauppajärjestelmä (ETS2)

ETS2 jakso on vuodet 2027–2032 tai, jos energian hinta on korkea se alkaa vasta 2028. Korkea hinta 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. Arviomuistiossa on käytetty hiilelle hintaa 50 euroa per tonni ja sen vaikutus bensiinin sekoitehintaan on arvioitu olevan 16 senttiä litralta ja dieselin sekoitehintaan 11 senttiä litralta vuonna 2030.

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 ma- 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 päästö-oikeuksia, jotta järjestelmän käynnistäminen olisi sujuvaa. Polttoainetoimijoiden on rekisteröidyttävä 1.1.2025 mennessä päästökauppajärjestelmään.

Sosiaalinen ilmastorahasto (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 maksuosuudesta 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 komissiolle. Sosiaalirahasto edellyttää myös kansallista

rahaa. Jos Suomi hakee 100 rahaa, sosiaalirahastosta saadaan 75 rahaa ja Suomen omasta budjetista tulee löytää 25 rahaa.

Lisäksi on tärkeää huomioida, että ETS 2 edellyttää kansallisten päästökauppatulojen käyttämistä päästöjä vähentäviin toimiin. Mikäli hinnoittelua viivästytetään seuraavan kohdan mukaisesti, tulee päästökauppaa vastaava tulo käyttää myös päästövähennystoimiin.

Mahdollisuus viivästyttää päästökaupan hinnoittelua vuoteen 2031 (Opt-out)

ETS2 päästökauppaa voidaan lykätä vuoteen 2031 (Opt-out), jos jäsenmaan polttoaineen hiilen hinta on vähintään yhtä paljon kuin päästökauppahinta. Suomessa näin pitäisi olla. Vaikka Opt-out käytettäisiin, on sosiaalirahastoon maksettava ja sieltä saa myös rahaa. Samoin päästökauppajärjestelmä on rakennettava luvituksineen. Jos Opt-out halutaan ottaa käyttöön, notifiointi kansallisesta tieliikenteen hiiliverosta komissiolle tulee tehdä vuoden 2023 loppuun mennessä. Suomi on näin tehnyt, jotta voidaan päättää mahdollisesta opt-outista myöhemmin.

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		
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	Diesel 11 senttiä/litra ja bensiini 16 senttiä/litra.	Noin 2 senttiä/litra. Perustuu noin 4 mrd. litraan vuodessa 7 vuodelle sosiaalirahastoa varten.

Mennäänkö päästökauppaan heti vai käytetäänkö Opt-out -mahdollisuutta?

Olennainen asia koko päätöksen kannalta on, onko Suomi valmis alentamaan polttoaineveroa, ottamalla ammattidieselin käyttöön tai muuten kompensoimalla, otamme päästökaupan hinnoittelun käyttöön vuonna 2027 tai vasta 2031. Ammattiliikenteen kannalta tämä on välttämättömyyttä, sillä muuten logistiikkakustannukset kasvavat ja logistinen kilpailukykyämme heikkenee merkittävästi.

Kansallinen liikkumavara ja toteutusmallit

Uusi päästökauppa sisältää merkittävää kansallista liikkumavaraa, jotka koskevat:

- Käytännön toteutusta
- Soveltamisalaa
- Hinnoittelun käynnistämistä – on tehty notifiointi Suomen hiiliverojärjestelmästä, joten hinnoittelun viivästyttäminen on mahdollinen
- Mahdollisia hyvityksiä

Itse toteutusmallin osalta on kolme perusvaihtoehtoa

1. Polttoaineen loppukäyttäjän tunnistaminen ennakoon eriytetty jakelu fyysisesti tai dokumentaation perusteella
2. Soveltamisalan laajentaminen kaikkiin nestemäisiin ja kaasumaisiin polttoaineisiin
3. Soveltamisalan laajentamiseen ja mahdolliseen jälkikäteiseen hintavaikutuksen hyvittämiseen perustuvat mallit
 - a. Hyvitykset uutena järjestelmänä osana jakelijoiden päästökauppaa
 - b. Hyvitykset jakelijoiden päästökauppaan kuulumattomille loppukäyttäjille päästöoikeuden hintaan perustuen
 - c. Hyvitykset valikoiduille toimijoille päästöoikeuden hintaan perustuen
 - d. Hyvityksen toteutus verotuksen yhteydessä/verotuksessa
 - e. Laaja soveltamisala, laajat puhdasta siirtymää edistävät tukiohjelmat

Mahdollisista kompensatioista voidaan päättää myöhemmin. Sitä ei tarvitse tehdä ennen direktiivin viemistä kansalliseen lainsäädäntöön.

Yhtenä vaihtoehtona on edelleen määräaikainen CO₂-veroon perustuva hinnoittelun lykkäys, mutta päästökauppajärjestelmä on kuitenkin rakennettava niin, että on valmis vuoden 2025 alussa.

SKAL-tavoite

On hyvin vaikea antaa kovin yksinkertaista näkemystä, miten päästökauppa tulisi kirjata lakiin. Tämä johtuu siitä, että asiaan vaikuttaa moni muu päätös. Erityisesti vaikuttaa mitä liikenteen ja erityisesti ammattiliikenteen kustannuksille tapahtuu päästökaupan myötä. Syntyykö niistä merkittävä lisäkustannus, vai kompensoidanko se kokonaan tai osittain kaikelle liikenteelle tai vain ammattiliikenteelle.



SKALin näkemys polttoainejakelun päästökaupan kansallisista ratkaisuista

- Kun Suomi ottaa EU:n päästökaupan ETS2 hinnoittelun käyttöön, joko vuonna 2027 tai 2031, tulee siitä aiheutuva tieliikenteelle tuleva lisäkustannus kompensoida täysimääräisesti ammattiliikenteelle.
- Ammattidiesel on tässä paras vaihtoehto kompensointiin ammattiliikenteelle.
 - Ammattidiesel on edelleen EU:n energiaverodirektiivin mahdollistama keino, joka on käytössä useissa EU-maissa.
 - VM:ssa valmisteltiin tästä lakiluonnos vuosina 2022–2023, jota ei annettu koskaan eduskuntaan.
- Jos yllä mainittua kompensatiota ei toteuteta, tulee Suomen valita Opt-out ja ottaa päästökauppa käyttöön vasta vuonna 2031. Suomi linjaa siten, että päästökaupasta ja sosiaalirahastosta tulevasta rahasta merkittävä osa käytetään toimiin, joilla vähennetään liikenteen ja erityisesti raskaan tieliikenteen päästöjä. Näitä ovat energiatehokkuutta parantavien toimien tukeminen sekä uusiutuvien polttoaineiden käyttöä ja vaihtoehtoisia käyttövoimia tukevat hankkeet teknologianeutraalisti.
- Sosiaalirahaston osalta tulee löytää ratkaisu, joka on mahdollisimman yksinkertainen ja kohdistuu niille tahoille, joille siitä on eniten haittaa ja jotka eivät voi siirtyä käyttämään muita käyttövoimia.
- Ennen päätöstä ETS2:sen käyttöönotosta tulee selvittää päästökaupan ja Opt-outin vaikutukset elinkeinoelämälle ja Suomen logistiselle kilpailukyvyllä arviomuistiota laajemmin.
- Sääntelyn toteutettavuuden vuoksi laajennetaan kansallisesti jakelijoiden päästökaupan soveltamisala kaikkiin nestemäisiin ja kaasumaisiin fossiilisiin polttoaineisiin.
- Pidemmällä aikavälillä tulee tarkastella taakanjakosektorin toimivuutta ja tarpeellisuutta. Pitäisi saada vähitellen kaikki muu paitsi maankäyttö vähintään EU:n laajuiseen päästökauppaan, joka kohtuullistaisi liikenteen päästövähennystoimia Suomessa.

Energiatehokkuus säilytettävä

Tavaraliikenteen energiatehokkuutta voidaan parantaa suunnittelulla ja taloudellisella ajotavalla. Kaluston koko eli mitat ja massat on merkittävä tekijä energiatehokkuudelle, koska energiankulutus ja samalla päästöt kuljetettavaa tavaratonnia kohti alenevat.

Energiatehokkuutta voidaan edistää myös parantamalla kuljettajien taloudellista ajotapaa koulutuksilla ja seurantajärjestelmillä. Hyvällä kuljetusreittien suunnittelulla voidaan optimoida tyhjänä ajo ja vähentää ajokilometrejä.

Energiaverodirektiivi

Energiaverodirektiivissä säädetään vähimmäis-verokannoista kaikille energiatuotteille, mukaan lukien hiili, maakaasu, sähkö sekä moottori- ja lämmityspolttoaineet. Ehdotuksen yhtenä tavoitteena on yhdenmukaistaa liikennepolttonesteiden (fossiiliset bensiini ja diesel) verokannat. Komissio esittää myös luopumista energialähteiden yksityis- ja ammattikäytön verokantojen eriyttämismahdollisuudesta. Tämä tarkoittaisi samalla muun muassa nk. ammattidieseljärjestelmän alasajoa EU-jäsenmaissa.

Komission ehdotuksen käsittely ei ole edennyt juurikaan kolmen eri puheenjohtajamaan kausilla 2021–2023. Kyseessä on verodirektiivi, jossa jäsenmailla on eri yksityiskohtien osalta paljon toisistaan poikkeavia kantoja ja kansallista puolustettavaa. Yksimielisyyden saavuttaminen kokonaisuudesta on erittäin vaikeaa.

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 suuruisen, jolla saavutetaan direktiivin minimi.

SKAL-tavoite

- Verotasojen harmonisointi torjuttava ja ammattidiesel-järjestelmän käyttömahdollisuus on säilytettävä.
- Suomen kannan toteutumista on seurattava energiaverodirektiivissä: Eduskunta torjui vuonna 2021 Suomen kannassa polttoaineiden verotasojen harmonisoinnin. On huolehdittava, että Suomen edustajat mieltävät Suomen virallisen kannan olevan kielteinen dieselin ja bensiinin verotasojen yhdistämiseen.
- Kuljetuskustannusten nousun hillitsemiseksi on otettava Suomessa käyttöön ammattidiesel. Järjestelmä on käytössä useassa EU-maassa.
- Tällöin EU:n energiaverodirektiivissä 2003/96/EY säädetyn mekanismin mukaisesti kuorma- ja linja-autoissa käytettävää dieseliä verotetaan muissa ajoneuvoissa käytettävää kevyemmin.
- Valtiovarainministeriö on valmistanut SKALin aloitteesta lakiesityksen ammattidieselin käyttöönottamiseksi.
- SKAL on laatinut aiheesta erillisen raportin, joka on luettavissa osoitteessa: www.skali.fi/ammattidiesel

Kuljetuspalvelujen päästöjen mittaaminen ja raportointi

CountEmission

EU:n komissio antoi 11.7.2023 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kuljetuspalveluiden kasvihuonepäästöjen laske- miselle (CountEmission).

Aloite kattaa sekä tavara- että henkilöliikenteen päästöt sekä liikenteen solmukohtissa aiheutuvat päästöt. Yhteinen menetelmä ja yhdenmukaiset oletusarvot ovat tarpeen, jotta kasvihuonepäästöjä koskevat päästöt ja koskevat tiedot ovat luotettavia ja tarkkoja, ja jotta eri liikennepalveluja voidaan tasapuolisesti vertailla.

Aloitteen keskiössä on päästöjen laskentamenetelmä, joka perustuu uuteen standardiin EN ISO 14083:2023. Aloite ei velvoita ketään laskemaan ja raportimaan. Mutta jos päästöjä lasketaan ja raportoidaan kolmansille osapuolille, tulee se tehdä tämän aloitteen mukaisesti komission ehdottamalla menetelmällä kuljetuksille, jotka alkavat tai päättyvät EU:n alueelle.

Päästöjen laskennassa tulee priorisoida lähtötietoina ensisijaisia tietoja, jolla tarkoitetaan suoriin mittauksiin perustuvia määrällisiä arvoja. Toissijaisten tietojen käyttö on kuitenkin mahdollista tietyin edellytyksin erityisesti pk-kuljetusyrityksille. Toissijaisilla tiedoilla tarkoitetaan mallinnettuja tietoja ja oletusarvoja, jotka olisi johdettu esimerkiksi laskentatyökalua käyttäen tai kirjallisuudesta. Näitä laskennassa käytettäviä tietoja olisi saatavilla EU:n tietokannoista.

Päästöistä tulee raportoida kokonaishiilidioksidipäästöt kuljetuspalveluittain sekä tavaraliikenteen osalta vähintään hiilidioksidipäästöt tonnikilometriä kohden tai vastaavaa yksikköä kohden.

Koska kyseessä on EU:n asetus, hyväksymisen jälkeen se koskisi kaikkia jäsenmaita. Asetus tulisi sovellettavaksi kuitenkin vasta 42 kuukauden kuluttua sen voimaantulosta. Tätä kirjoitettaessa asetusehdotus on EU:n parlamentin ja neu-

voston käsittelyssä. Esitys ei ole tietojemme mukaan herättänyt erimielisyyttä, joten oletettavaa on, että asetusehdotus menee läpi pääperiaatteiltaan komission ehdotuksen mukaisesti.

CSRD-direktiivi edellyttää kuljetusyritysten asiakkaita raportimaan kuljetustensa päästöt

Kuljetusyritysten asiakkailta on alkanut tulemana kysymyksiä kuljetusyrityksille päästöjen laskennasta ja raportoinnista. Yksi syy tähän on CSRD-direktiivi (The Corporate Sustainability Reporting Directive), joka ympäristövastuun osalta alkaa vaikuttamaan osaan yritysten kestävyysraportointiin jo ensi vuonna. Tämä direktiivi asettaa pakottavasti julkistamisvelvollisuuden kestävyysseikoista, niin ympäristön, sosiaalisten seikkojen kuin yrityshallinnon osalta. Olennainen asia kuljetusyritysten kannalta on, että se vaatii yrityksiä raportimaan myös välillisistä kuljetuksista syntyneet päästöt.

Onkin nähtävissä, että päästöraportointi lisääntyy merkittävästi ja vähitellen koskee lähes kaikkia, ellei kaikkia kuljetuksia.



SKAL-näkemys ja tavoite

- SKALin näkökulmasta CountEmission -esitys on hyvin oikean suuntainen. Tällä hetkellä liikenteen päästölaskennassa on runsas kirjo erilaisia laskentamenetelmiä, joiden vuoksi vertailu ja tilastointi on epäluotettavaa. Esitys vähentää riskiä, että kuljetusyritys joutuisi laskemaan asiakkailleen päästöjä eri tavoilla. Esimerkiksi tällä hetkellä ei ole ollut yhtä määriteltyä tapaa kansallisen biopolttoaineen jakeluvelvoitteen huomioimiseksi päästölaskennassa, kun tarkastellaan yksittäisiä ajoneuvoja tai kuljetussuoritteita.
- Esitys ottaa huomioon polttoaineen koko jakeluketjun, ketään ei pakoteta laskemaan tai raportoimaan päästöjä, ja esitys antaa helpotuksia erityisesti pk-yrityksille. Voimaantulon siirtymäaika on myös riittävän pitkä.
- Kuitenkin tarkennuksia tarvitaan useampaan kohtaan esitystä, jotta asetus olisi yksiselitteinen.
- Päästöintensiteettiarvojen korkean alakohtaisen, kansallisen ja alueellisen erityispiirteensä vuoksi kolmansien osapuolten ylläpitämät tietokannat ja tietojoukot olisivat sallittuja edellyttäen, että niille tehdään erityinen laatu-tarkastus. Suomessa on suuret ajoneuvot, jotka ovat tehokkaita ja myös sähkön tuotanto on vähäpäästöistä. Siksi on tärkeää saada nämä laskennassa tarvittavat tiedot helposti julkisista lähteistä jatkossa, jotta laskenta voidaan tehdä oikein. Jos nämä eivät löydy tulevasta EU:n tietokannasta, tulee ne tehdä kansallisesti.
- Uusiutuvien polttoaineiden huomioiminen ja teknologianeutraalius.
- Kustannuksia alan toimijoille vältettävä.
- Seurattava myös kotimaan päästölaskentajärjestelmien kehitystä, esim. LOLIPOP-hanke (Tampereen yliopisto / Verne).
- Yleisesti päästölaskentaa varten tarvitaan opastusta ja ohjeistusta. Sen näemme Traficomin tehtäväksi. SKAL tekee tiedonvälitystä omille jäsenilleen.



Yhdistettyjen kuljetusten maaosuus rinnastettava jatkossakin kabotaasiin

EU komissio antoi yhdistettyjä kuljetuksia koskevan ehdotuksen 7.11.2023. Ehdotuksen tavoitteena on tehdä tavaraliikenteestä kestävämpää parantamalla intermodaalisen tavaraliikenteen - tavaroiden kuljettaminen kahdella tai useammalla liikennemuodolla - kilpailukykyä pelkkään maantiekuljetukseen verrattuna.

Ehdotuksella on tarkoitus ajantasaistaa nykyistä yhdistettyjä kuljetuksia koskevaa direktiiviä ja täydentää tavaraliikenteen ekologisen kestävyysparantamista koskevaa pakettia (Greening Freight Package). Paketin on tarkoitus auttaa tavaraliikennealaa tekemään oman osansa EU:n vihreän sopimuksen tavoitteiden saavuttamisessa.

Direktiiviä sovelletaan kansainvälisten ja kansallisten intermodaalisten ja yhdistettyjen kuljetusten EU:n sisäisiin osuuksiin. Yhdistettynä / intermodaalikuljetuksena pidetään yhden intermodaalisen lastausyksikön kuljetusta. Lastausyksikkö voi olla kontti, vaihtolava, puoliperävaunu, kuorma-auto tai kuorma-autoyhdistelmä. Intermodaalikuljetuksissa yhtä lastausyksikköä, kuten konttia, siirretään kuorma-auton, junan, proomun, laivan tai lentokoneen yhdistelmällä.

Nykyisten sääntelytoimenpiteiden ohella ehdotuksen mukaan otettaisiin käyttöön myös poikkeus väliaikaisista ajokielloista, kuten yhdistettyjen kuljetusten viikonloppuajokielloista. Tavoitteena on parantaa terminaalien ja muun infrastruktuurin kapasiteetin käyttöä antamalla lyhyitä syöttöliikenneosuuksia kulkeville kuorma-autoille mahdollisuus päästä terminaaleihin silloin, kun se on tarpeen, junan, proomun tai laivan lähtöaikojen perusteella.

Yhdistettyjä kuljetuksia koskevan uudistuksen tarkoitus on luoda keinoja tieliikenteen ruuhkautumiseen, ympäristöön ja liikenneturvallisuuteen liittyvien ongelmien ratkaisemiseksi. Ehdotuksella pyritään kannustamaan toimijoita käyttämään yhä enemmän intermodaalista ja/tai multimo-daalista liikennettä EU:ssa.

Yhdistetyt kuljetukset voivat saada direktiivissä tarkoitettuja tukia ja kannusteita, mikäli ne täyttävät edellytykset:

- Ulkoiset kustannukset ovat 40 prosenttia al-

haisemmat kuin vastaavat maanteiden tavara-liikenteen kustannukset (Ulkoisia kustannuk-sia: ilmanlaatu, melusaasteet, CO₂-päästöt, ruuhkat ja onnettomuudet).

- Yhdistetty kuljetus suoritetaan sähköisistä kuljetustiedoista annetun asetuksen eFTI mukaisesti.
- Lastausyksikölle määritellään yhdistettyä kuljetusta varten yksilöllinen viite ISO6346- tai EN13044-standardien mukaisesti.

Direktiivin tarkoittamia tukia ja kustannuksia ovat:

- Kuljetukset ovat vapaita kaikista lupa- ja kiintiömenettelyistä (pl. (EC) No 1072/2009, Art. 10.7 – kabotaasi).
- Jäsenmaat voivat antaa huojennuksia mm. ajoneuvoverosta.
- Sallittu enimmäispaino on 44 tonnia (4 tonnia lisää päästöttömille ajoneuvoille) - sama kannustin sisältyy painoja ja mittoja koskevaan aloitteeseen.

SKAL-tavoite

- Peruseriaate: kaikki kuljetusmuotoja kohdeltava tasavertaisesti, ei saa johtaa keinotekoiseen työnjakoon/siirtymään liikennemuotojen välillä (violent modal shift).
- Yhdistettyjen kuljetusten maantieosuus rinnastuu kaikilta osin kabotaasiin.
- Maantiekuljetusosuuden enimmäis-matkan määrittely – todelliset logistiset tarpeet analysoitava.
- Kabotaasirajoitus yhdistettyjen kuljetus-ten maaosuudella oltava mahdollista jatkossakin.
- Tasavertaisuus, ei rautateitä suosivaa rahoitusta.
- Ei tarpeettomia hankkeita, kuten inves-tointeja toimimattomiin yhdistettyihin kuljetuksiin (rekat junaan), tai vastaa-vaa sisävesiliikenteen osalta.
- Riskinä voi olla se, että asetetaan joillekin kuljetuksille (kaluston koko, matkan pituus) velvollisuuksia yhdis-tettyjen kuljetusten käyttöön.

Digitalisaatiolla parannettava logistiikkaa ja tehostettava liikennejärjestelmää

Digitalisaatiota tulee edistää liikennejärjestelmän tehostamiseksi. Digi- ja datasääntelyn 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.

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 täytöstä, vähentää tyhjänä ajoa ja vähentää energiankulutusta sekä päästöjä. Digitalisaation etenemiseen tarvitaan sujuvaa tiedonkulkua ja laadukkaan tiedon hyödyntämistä koko toimitusketjussa ja logistiikan solmukohdissa.

EU:lla on käynnissä useita isoja digialoitteita, joista osa on saatu päätökseen. Ne ovat yleisiä, mutta koskevat yrityksiä ja sitä kautta myös logistiikka- ja kuljetussektoria. Seuraavassa on lueteltu näitä aloitteita:

Digipalvelusäädös	DSA = Digital Services Act
Digimarkkinasäädös	DMA = Digital Markets Act
Datasäädös	Data Act
Tekoälysäädös	AiACT = Artificial Intelligence Act

Kotimainen sivu, josta voi seurata EU:n digisäännöksiä löytyy valtionvarainministeriön kotisivulta digitoimiston kohdalta. Suomi on kannattanut datasäännöstä ja tuonut aktiivisesti keskusteluihin omia tavoitteitaan, joita on myös saatu hyvin mukaan lopputulemaan.

Datasäädöksellä tulee olemaan huomattavia vaikutuksia datan hyödyntämiseen myös liikennesektorilla, ja toimijoiden kannattaa tutustua sen sisältöön ja avautuviin mahdollisuuksiin. Suomessa datan ympärillä on tehty töitä jo vuosia ja tästä on hyvä jatkaa eurooppalaisella tasolla.

SKAL-tavoite

- Tavoitteena on, että lainsäädäntö kehittyä käytännön yritystoimintaa tukevaksi.
- Yritysten toimintamalleja ei tule pakottaa digitalisaation suhteen, vaan ne oltava mahdollistavia. Erityisesti kuljetustilaustietojen ja muiden yrityskohtaisten tietojen jakaminen tulee perustua yritysten vapaaehtoisuuteen. Silloin ne perustuvat todelliseen tarpeeseen, joka synnyttää hyötyä.
- Standardien kehityksen tulee tapahtua logistiikka-alan ja muun elinkeinoelämän tarpeista.
- Suomessa ja EU-alueella sähköisen asioinnin 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 tietojen helposti käytettävissä mahdollisimman reaaliaikaisesti kuten keli- ja liikennetilannetiedot. Lisäksi näitä on kehitettävä yhä tarkemmiksi ja luotettavimmiksi.



Tiestölle EU-rahoitusta

Suomen tiestö kuntoon

Suomen kansainvälisen saavutettavuuden turvaaminen on jatkossa entistäkin keskeisempää. Tärkeä osa tästä on tiestön hyvä kunto.

EU-tasoisien rahoitusinstrumenttien hyödyntäminen on toteutettava maksimaalisesti erityisesti Venäjän hyökkäyssodan myötä muuttuneen geopolittisen aseman myötä. Myös muut sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet tulee hyödyntää.

Kaikessa EU-tasoisessa liikennettä koskevassa päätöksenteossa on huolehdittava riittävästä vaikutustenarvioinneista Suomen näkökulmasta. Liikenteen ja logistiikan toimintaedellytyksiä on parannettava teollisuuden ja kansainvälisen kaupan ja saavutettavuuden kannalta.

TEN-T-liikenneverkko

Tavoitteena on vihreä ja tehokas Euroopan laajuinen liikenneverkko. Euroopan laajuisella liikenneverkolla (TEN-T) pyritään luomaan koko EU:n kattava rautatie-, sisävesi-, lähimerenkulku- ja maantieverkosto, joka yhdistää suuret kaupungit, satamat, lentoasemat ja terminaalit. TEN-T-verkko koostuu kahdesta tasosta: vuoteen 2030 mennessä rakennettavasta ydinverkosta (core network) ja vuoteen 2050 mennessä rakennettavasta kattavasta verkosta (comprehensive network). TEN-T-verkon tavoitteena on turvallinen ja kestävä EU:n liikennejärjestelmä, joka edistää tavaroiden ja ihmisten saumatonta liikkumista.

Liikenneverkko on tärkeä sisämarkkinoiden toiminnan kannalta, sillä se varmistaa tehokkaan tavara- ja matkustajaliikenteen. TEN-T-asetus edellyttää muun muassa koko verkkoon sovellettavat, kaikkia liikennemuotoja koskevat korkeatasoiset infrastruktuurivaatimukset sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurilla varustetut turvalliset ja valvotut pysäköintialueet ammattikuljettajille.

Kehittämispäätöksiä on laitettava erityisesti maantieverkolle ja myös maantieverkon kehittämisen on oltava pitkäjänteistä erityisesti TEN-T-verkon ja pääväyläasetuksen mukaisella keskeisellä tiestöllä. Yhtenä esimerkkinä TEN-T-verkolla olevista puutteista on E18-väylällä oleva Raision kohdan sekä Raisio–Naantali-välin parantaminen, nämä ovat myös osa yleiseurooppalaista TEN-ydinverkkokäytävää.

SKAL-tavoite

- Ei tiestön kuntoa ja tasoa koskeviin vaatimuksiin poikkeuksia, jotka antaisivat mahdollisuuden olla toteuttamatta tiestön parannuksia.
- Huolehdittava siitä, että TEN-T-verkkoon kuuluvan tiestön taso ja kunto vastaavat vaatimuksia, erityisesti ydinverkon osalta tavoitevuoteen mennessä.
- Liikenteen ja kuljetusten sujuvuus huomioitava päästöjä vähentävänä asiana → liittymät, tien pinnan kunto, talvikunnossapito.
- Ei investointeja kannattamattomiin tai tarpeettomiin hankkeisiin esimerkiksi rautateille.
- Standardoitujen pysäköintialueiden rakentamisen velvoite → rahoitusta yhteiskunnalta, kun ei toteudu markkinaehtoisesti.
- Ei poikkeuksia taukopaikkaverkostolle.

CEF-rahoitusta tiestölle

Verkkojen Eurooppa (Connecting Europe Facility, CEF) tarjoaa rahoitustukea liikenne-, energia- ja tietoliikenneverkkojen kehittämiseen. CEF Liikenne –rahoitus perustuu nk. CEF-asetukseen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus Verkkojen Eurooppa –välineestä ja TEN-T-asetukseen sekä CEF-liikenne työohjelmaan, joka tarkentaa CEF-asetusta ja määrittää ohjelman painopisteitä. Liikenteen alalla Verkkojen Eurooppa –välineellä tuetaan Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) rakentamista ja nykyai-kaistamista sekä TEN-T-verkon mukauttamista siviili- ja sotilaskaksoiskäyttöön.

Tulevat CEF-haut:

- Uusi CEF vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva haku avautuu todennäköisesti alkuvuodesta 2024. Kyseessä ns. jatkuva haku (rolling call).
- Uusi CEF Liikenne -haku avautuu todennäköisesti loppuvuodesta 2024, joka keskittyy TEN-T-verkon modernisointiin.

SKAL-tavoite

- CEF-rahoituksen oltava tasapuolista jäsenvaltioiden ja liikennemuotojen kesken.
- Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeiden osuutta Suomen osalta nostettava geopolitiittiseen asemaan perustuen.
- EU-rahoituksella pitää saada mahdollisuus investoida myös suomalaisiin tiehankkeisiin.

Taukopaikat toteutettava EU-vaatimusten mukaisina

Taukopaikat, erilaiset lyhytaikaiset odotusalueet ja perävaunun tilapäiset jättöpaikat, ovat toimivalle logistiikalle välttämättömiä. On tärkeää, että pysäköintitilaa saadaan riittävien kuljettajapalveluiden äärelle riittävällä turvallisuustasolla. Näillä toimilla mahdollistetaan tavarankuljetusten ajo- ja lepoaikalainsäädännön mukainen hoitaminen sekä taataan inhimilliset ja turvalliset työolot kuljettajapulasta kärsivälle toimialalle.



Oikein ajoitetuilla tauoilla oikeassa paikassa on myös iso merkitys kuljetusketjujen tehokkuuteen ja sitä kautta myös päästöihin. On kestävätilanne, että muun muassa pääkaupunkiseudulla joudutaan ajamaan kymmeniä kilometrejä tauko-
paikan perässä, tai vuorokausilepoa pitämään – vain palataksaan aamulla takaisin.

Erilaiset turvalliset perävaunujen jättöpaikat, joissa voidaan siirtää muun muassa perävaunuista kuorma vetoautoon, ovat ympäristö-
kestävyyden kannalta tärkeitä.

Kuljettajien palvelut, kuten ravintolat ja peseytymistilat, syntyvät usein markkinaehtoisesti, mutta riittävän laajojen pysäköintialueiden toteuttaminen palvelujen yhteyteen kaipaa julkista tukea toteutuakseen, maanteiden varsien ns. kylmien levähdysalueiden tavoin. Raskaan liikenteen
taukopaikkoja ja palvelualueita kehitettäessä tulee huomioida aiempaa vahvemmin myös uusien liikenteen käyttövoimien tarpeet, kuten raskaan liikenteen latausinfraa koskevat vaatimukset.

SKAL-tavoite

- TEN-T-vaatimusten mukainen taukopaik-
kaverkosto on toteutettava aikataulun ja
vaatimusten mukaisena.
- Uusien raskaan liikenteen tauko-
paikkojen ja nykyisten palvelualueiden
laajentamiseen on kohdistettava rahoitusta.
- TEN-T verkkoa koskevat vaatimukset
taukopaikkojen osalta tulee yhteensovit-
taa AFIR-asetusehdotuksen vaatimuksiin
uusien käyttövoimien jakeluinfraan toteutamisesta.
- Erityyppiset taukopaikat huomioidaan
aiempaa vahvemmin osana tavarankul-
jetusten infraa.



Työvoiman saatavuudesta ja liikenneturvallisuudesta huolehdittava

Tieturvallisuuspaketti: ajokortti-direktiivi, rajan ylittävät rikkomustiedot, ajokielto-direktiivi

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

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

Ehdotukset ovat edenneet ja neuvosto pääsi omalta osalta ratkaisuun 4.12. (yleisnäkemys). EU-parlamentin liikennevaliokunta TRANilta tuli kanta 7.12.2023. Se on menossa täysistuntoon tammikuussa 2024 ja edelleen trilogineuvotteluihin.

Vaikka tieliikenteen liikenneturvallisuus on parantunut merkittävästi EU:ssa viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana, ei kehitys ole ollut riittävää. Vuonna 2017 annetussa Valletan julistuksessa jäsenvaltiot pyysivät komissiota tarkastelemaan EU:n tieliikenneturvallisuuden suuntaviivojen vahvistamista. Komissio julkaisi vuonna 2018 liikenneturvallisuutta koskevan strategisen toimintasuunnitelman 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 kenenkään 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 rajan ylittävien rikkomusten nykyistä tehokkaampi valvonta, tutkinta ja täytäntöönpano kannustaisivat toisissa jäsenvaltioissa asuvia kuljettajia noudattamaan liikennesääntöjä ja ajamaan turvallisemmin, mikä parantaisi liikenneturvallisuutta.

Ehdotuksen tavoitteena on lisäksi, että liikennesääntöjen noudattamattomuus johtaisi nykyistä useammin seuraamukseen rajan 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 yhdenmukaistaisiin 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 liikenneturvallisuuksitavoitteisiin.

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. Vapaata liikkuvuutta helpotettaisiin myös kolmansissa maissa myönnettyjen ajokorttien vaihtamista koskevilla yhdenmukaisilla säännöillä ja EU-mobiiliajokortin käyttönotolla. Ehdotus perustuu nykyisen ajokorttidirektiivin tavoitteisiin ja vastaa tieliikenteen kestävyuden lisäämisen ja digitaalisen muutoksen tarpeeseen.

Ajokorttidirektiivin uudistaminen:

- CE- tai DE-luokan ajokortin suorittamisen edellytyksenä ei enää olisi aiemmin myönnetty C- tai D-luokan ajokortti.
- Sallitaan vaihtoehtoisilla polttoaineella toimivien, enintään 4 250 kg painavien, ajoneuvojen kuljettaminen B-luokan ajokortilla, kun ajokortin myöntämisestä olisi kulunut kaksi vuotta.
- B- ja C-luokkien ajokortti voitaisiin myöntää 17-vuotiaalle, mutta ajoneuvon kuljettaminen sallittaisiin ensimmäisen vuoden ajan vain, jos kyydissä on apukuljettaja.
- C-luokan osalta apukuljettajalta edellytettäisiin



lisäksi tieliikenteen ammattipätevyysdirektiivissä säädettyä pätevyyttä.

- Kevytautomalli - kansallisesti oikeus 16 vuotta täyttäneelle enintään 2 500 kg painavan ja nopeudeltaan rajoitetun, 45 km/h kulkevan ajoneuvon kuljettamisen B1-luokan ajokortilla.
- Ajokorttien hallinnollinen voimassaoloaika koko EU-alueella 15 vuotta.
- Uusia sääntöjä kolmansien maiden myöntämien ajokorttien vaihtamiseen, kun ajokortin haltija asuu vakinaisesti jäsenvaltiossa.

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

Ajokieltoedirektiiviehdotus

Ajokieltoedirektiiviehdotuksen 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.

SKAL-tavoite

- Kuorma-auton ajokortin yleisen ikärajan laskeminen 18 vuoteen eli C-luokan ajo-oikeus tulisi saada aina 18-vuotiaana, myös ilman vaatimusta ammattipätevyyden saamisesta. Näin helpotettaisiin koulutuksen ja työharjoittelun järjestämistä. Kytkös ajo-oikeuden ja ammattipätevyyden välillä tulee muutoinkin poistaa ryhmän 2 ajokorttien ikävaatimuksista, ammattipätevyyden ikävaatimukset hoitavat käytännössä varsinaisessa kuljettajan työssä olevien ikärajoitteet.
- Selkeyttä ja yhdenmukaisuutta BE / C1E ajokorttiluokkien rajoihin ja ajoneuvojen rekisteröintimassoihin.
- C-luokan ajo-oikeuden 17-vuotiaille tulee olla riittävän joustava, että sitä voi hyödyntää uusien ammattikuljettajien koulutuksessa.
- Traktoreiden ajo-oikeudet direktiiviin omana luokkana ja riittävä vaatimustaso erityisesti pelkästään tiellä käytettävien traktoreiden osalle huomioiden traktoreiden nopeusluokat (enintään ja yli 40 km/h).
- Ei uusia hitaita ajoneuvoja tiestölle.
- Vältettävä tiukennukset suomalaisiin ajokieltomenettelyihin.

Sosiaalisäädökset: ajo- ja lepoaikoihin joustavuutta

Kuljettajia koskevien säännösten tulee lisätä alalle tulon houkuttelevuutta, ja säädöksiä, jotka koetaan liian muodollisiksi ja jäykiksi, tulee joustavoittaa.

EU:n ajo- ja lepoaika-asetus on uudistettu liikkuvuuspaketti I:n yhteydessä ja se on nyky muodossaan saatettu pääosin voimaan 20.8.2020. Tietyiltä osin muutoksia tulee voimaan vasta myöhemmin, esimerkiksi 31.12.2024.



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 asetusta tai sen osien uudistamista arvioidaan kuorma-auto liikenteen osalta 2020-luvun jälkimmäisellä puoliskolla eli tulevilla EU-vaalikaudella valmistelu mahdollisesti alkaa.

Muun muassa latausinfrastruktuurin ja automatisoinnin vaikutukset ovat herättäneet keskustelun uudistamistarpeesta. Myös se, että kansainvälisessä liikenteessä on poikkeusmahdollisuuksia, joita ei voi kansallisessa liikenteessä hyödyntää, aiheuttaa tarvetta tarkastelulle.

SKAL-tavoite

- Mahdollisuutta ajo- ja lepoaikojen nopeampaankin uudistamiseen on seurattava ja siihen on pyrittävä vaikuttamaan.
- Kartoitetaan erityisesti latausten sekä latausinfrastruktuurin vaikutusten mukaisia muutosesityksiä ajo- ja lepoaikoihin.
- Taukojen jaksotuksen vapaa järjestys.
- Kuormauksen ja purkamisen kirjaamisen yksinkertaistaminen.
- Kansalliseen liikenteeseen kansainvälisessä tavaraliikenteessä jo käytössä oleva säädös, jossa kuljettaja voi pitää 2 peräkkäistä lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa.
- Kokonaisajoajan pidentäminen (ilman työhön sidonnaisuuden kasvattamista).



Erilliskysymyksiä

Vinjetti – epäterve kilpailu-asetelma poistettava

Tässä osiossa käsitellään ns. vinjettimaksua. Teemaa käsitellään pitkästi ja tuodaan esiin taustatietoja siksi, että vinjetti perustuu EU-lainsäädäntöön ja Suomessa se ei ole ollut käytössä. Tämä on perustellusti herättänyt epäoikeudenmukaisuuden tunteen – suomalaiset kuljetusyritykset joutuvat maksamaan vinjetin EU- alueella liikkeessään, mutta Suomessa muista maista tulevat kuorma-autot eivät sitä maksa.

Vinjetti on kuorma-autoilta perittävä, aikaan perustuva tienkäyttömaksu. Vaihtoehtoja ovat päivä-, kuukausi- tai vuosivinjetti. Käyttäjämaksulla eli vinjetillä tarkoitetaan maksua, joka oikeuttaa käyttämään tieverkkoa tietyn ajanjakson.

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

Suomen hallitusohjelmassa todetaan, että otetaan käyttöön verotuottovaikutukseltaan 15 miljoonan euron vinjettimaksu. Vuodenvaihteessa 2023–2024 ei ole tiedossa aktiivista valmistelua vastuuministeriössä, valtionvarainministeriössä. Tiedossa ei myöskään ole mihin perustuu tuo 15 miljoonan euron verotuottovaatimus. Vinjetin mahdollisessa käyttöönotossa valtion on otettava huomioon EU-tasoinen lainsäädäntö ja EU-tuomioistuimen tulkinta sen kompensointimahdollisuudesta suomalaisille yrityksille.

EU-tasolla tulee vaikuttaa siihen, että vinjettien poistumisen myötä epäterve kustannusvaikutus poistuu. Lisäksi on selvitettävä mitä 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.

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 määräajan puitteissa, mutta tämänkin aikarajan soveltamiseen liittyy poikkeuksia, joilla olisi mahdollista jatkaa aikaperusteisia tiemaksuja myös ydinverkolla. Tällainen poikkeus tulisi notifioida komissiolla ja perustella tarve edelleen käyttää aikaperusteisia maksuja.

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

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 aiheena, että vinjettimaksua kompensoitaisiin kotimaisille kuorma-autoille.

Samassa yhteydessä esitettiin, että ajoneuvoverolakia muutettaisiin siten, että raskaista kuorma-autoista kannettavaa ajoneuvoveron käyttövoimaveroa alennettaisiin ja veron rakennetta muutettaisiin. SKAL toi esiin lausunnoissaan jo silloin, että käyttövoimaveron alentaminen vinjetin käyttöönoton yhteydessä sisältää merkittävän EU-oikeusriskin ja esitti, että vinjetin aiheuttamaa kustannusten nousun vuoksi käyttöön otettaisiin ammattidiesel.

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.

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 vuositaiset 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.

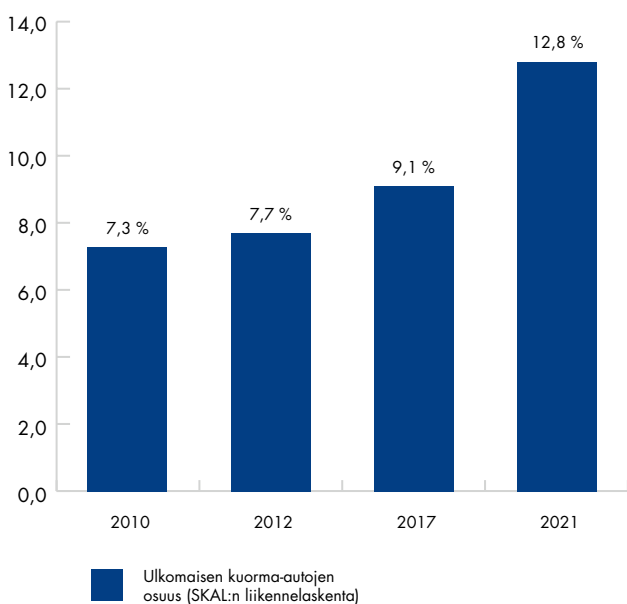
Syrjivyyshaaste kiristyi EU-tuomioistuimessa

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 vinjetti, jossa vinjettimaksu olisi hyvitetty saksalaisille ajoneuvo-veroista. Tuomioistuimen mukaan kompensointi ei ollut mahdollista syrjivyyssperiaatteen 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.*

Ulkomaisten kuorma-autojen osuus Suomen pääteillä



Ulkomaisten kuorma-autojen osuus Suomen pääteillä.

Lähde: SKAL:n 24 h liikennelaskenta, noin 10 laskentapistettä ja noin 15 000 laskettua ajoneuvoa 24 h aikana.

Suomessa ulkomaisen liikenteen osuus ollut kasvussa – SKAL tekee liikennelaskennan 2024

Ulkomaiset kuorma-autot saavat ajaa Suomen sisäisiä ns. kabotaasikuljetuksia vain rajoitetusti. Suomeen toisesta EU- tai ETA-maasta tulevalle 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 ajoneuvoyhdistelmää. Tuosta määrästä ulkomaisia oli 1 970, mikä vastaa 12,8 prosenttia.

Aiemmin ulkomaisten kuorma-autojen osuus on noussut tasaisesti 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.

SKAL tekee seuraavan liikennelaskennan vuonna 2024, jonka myötä voidaan vertailukelpoisesti arvioida mm. Venäjän hyökkäyssodan vaikutukset ulkomaisen liikenteen määrään.

SKAL:n 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 kabotaasikuljetusten määrä Suomessa kasvanut. Tämän saa selville ainoastaan raskaan liikenteen valvontaa lisäämällä.

SKAL-tavoite

- Älykkäät tiemaksujärjestelmät ovat vielä kaukana tulevaisuudessa, ja niitä odotella Suomessa. 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. Saksaan koskevan EU-tuomioistuimen päätöksen perusteella on, että aikaperusteinen vinjetti toisi kompensointikiellon vuoksi merkittäviä kymmenien miljoonien eurojen lisäkustannuksia suomalaisille yrityksille.
- Suomessa tehdään hallitusohjelmaan perusteella 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.

Eläinkuljetusasetuksessa huomioitava pitkät matkat

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

On selvää, että lainsäädäntö on tehty vastauksena EU-maiden välisten ja EU:n ulkopuolelle suuntautuvien pitkien eläinkuljetusten sääntelemiseksi/rajoittamiseksi sekä lämpimien olosuhteiden vaikutusten minimoimiseksi.

Ongelmana on, että tämä sääntelykehikko vaikuttaa erittäin negatiivisesti Suomeen, jossa pitkät, maan sisäiset matka-ajat ovat yleisempiä pitkien välimatkojen takia. Suomessa ei ole samanlaisia vaihtoehtoja eläinkuljetuksille kuin muualla EU:ssa.

Yksinkertainen tuntirajoitteita tai muita raja-arvoja sisältävä sääntely ei välttämättä maksimoi tai edes paranna eläinten hyvinvointia, mutta aiheuttaa merkittäviä negatiivisia taloudellisia vaikutuksia. Suomessa eläinten hyvinvointikulttuurin aikana on hyvällä tasolla.

Suomalainen liha-ala tulee lähitulevaisuudessa koostamaan esityksen vaikutuksia käsittelevän aineiston, jossa tarkastellaan ehdotetun sääntelyn taloudellisia ja hyvinvointivaikutuksia. Liha-ala pyrkii hyödyntämään niin alan omaa dataa kuin julkisesti saatavilla olevaa dataa eläinten hyvinvoinnista Suomessa (mm. Ruokaviraston eläinkuljetusten tarkastusraporteista saatavaa tietoa).

SKALin huomiot lakiesityksen merkittäviin sisältöihin

1. Teuraskuljetukset enintään 9 tuntia (artikla 28)

- a. Erittäin ongelmallinen linjaus Suomen pitkien etäisyyksien takia. Alle 9 tunnin teuraskuljetukset eivät välttämättä ole mahdollisia kaikkialta Suomesta, mikä vaikuttaa alueelliseen kilpailukykyyn ja tilojen toiminnan jatkuvuuteen. Monen matkaosuuden järjestäminen on kallista (tarvittavat investoinnit säilytyspaikoille) ja vaikeaa (lainsäädäntö vaatii vähintään viikon viettämistä välilastauspaikassa).
- b. Tarvitaan toimiva poikkeus pidemmille teuraskuljetuksille. Nykyisen lakiesityksen poikkeus on mahdollisesti liian rajoittava ja kankea (artikla 28, 2).
- c. Kuljettajien taukovaatimukset lyhentävät ajoaikaa entisestään, sillä 9 tunnin aikana joudutaan pitämään 45 minuuttia taukoa kuljettajalle (ei lasketa tauoksi eläimille). Tämä ongelma pätee myös muihin laki-ehdotuksiin.
- d. Lisäksi yleisesti on ongelmallista, että eläinten lastaus- ja purku lasketaan mukaan matka-aikaan. Tämä lyhentää matka-aikoja entisestään ja lisää matkojen tarvetta, jos eläimiä ei ehditä kerätä kaikkialta. Nykyiset Suomen matka-aikatilastot eivät sisällä lastausta tai purkua,

ja matkojen tilastollinen kesto voi pidentyä merkittävästi niiden myötä. Tämä pätee kaikkeen eläinkuljetussäätelyyn ja tämä määritelmä laissa tulisi muuttaa.

2. Muut eläinkuljetukset (artikla 27)

- Suurin osa kuljetuksista pystytään toteuttamaan ehdotetussa 10 h +1h lepo +10 h ajassa.
- Jotain ongelmia voi tulla siitoseläinten kuljetusten osalta ja mahdollisesti joidenkin muiden kuljetusten osalta.
- Voi lisätä kuljetuskustannuksia pakollisen lepotunnin takia.

3. Vieroittamattomien eläinten kuljetukset enintään 8 h (artikla 29)

- Ongelma joissakin kuljetuksissa 8 kiloisten porsaiden sekä vasikoiden osalta.

4. Alle 5 viikon ikäisten ja/tai 50 kilon painoisten vasikoiden kuljetusten kielto (Annex I, Chapter I Fitness for transport 1. h)

- Erittäin ongelmallinen linjaus, joka romuttaa nykyisen suomalaisen vasikoiden kasvatusjärjestelmän, jossa vasikat siirretään erikoistuneisiin vasikkakasvattamoihin 2–3 viikon ikäisinä.
- Suomen järjestelmä on ollut menestys vasikoiden hyvinvoinnin parantamisessa viimeisien vuosikymmenien aikana. Se tarjoaa vasikoille enemmän tilaa ja paremmat olosuhteet kuin maitotiloilla.
- Vaatisi erittäin merkittäviä investointeja maitotiloilta ja koko järjestelmän uudelleenjärjestelyä. Todennäköisesti maitotilojen vasikoita hyödynnettäisiin nykyistä vähemmän, mikä lisäisi tarvetta tuontilihalle.
- Lakiesitykseen tarvitaan vähintään jonkinlainen poikkeus tai suuri osa vasikka-tuotannosta romahtaa.

5. Eläinkuljetusten tilavaatimukset

- Pinta-ala- ja korkeusvaatimukset uhkaavat kasvattaa kuljetusten kustannuksia sekä ilmastopäästöjä massiivisesti.

Korkeusvaatimukset saattaisivat tehdä nautojen kaksikerroksiset kuljetukset mahdottomiksi, mikä vähentää kuljetustehokkuutta todella paljon (Annex I, Chapter III Transport practices 6.1):

”Nautojen ja vieroittamattomien vasikoiden osalta pystysuoran vähimmäiskorkeuden kuljetuksen aikana on vastattava seuraavaa kaavaa: $H = W \times 1,17 + 20$. Jossa H = pienin pystysuora korkeus ja W = osaston korkeimman eläimen säkäkorkeus.”

Syy korkeuden säätelyyn saattaa liittyä kuljetuksen aikaiseen lämpötilaan, mikä Suomessa ei ole minkäänlainen ongelma, toisin kuin muualla Euroopassa. Suomessa on pitkäaikaista kokemusta kaksikerroksista kuljetuksista. Esityksen ehdottama korkeus- ja tilatarve on ylimitoitettua.

Lakiesityksen pinta-alavaatimusten (Annex I Chapter VII) myötä kuljetusten kuormakoko voi pienentyä jopa **30 prosenttia**.

Kaksikerroksisten kuljetusten poistuminen ja kuormakoon pienentyminen johtaisi siihen, että nautojen osalta kuljetuksia tarvitaan ainakin kaksinkertainen määrä.

6. Ulkolämpötilan vaikutus matka-aikoihin (artikla 31)

- Lakiesitys esittää, että -5 asteessa matka-aika voisi olla enintään 9 tuntia.
- Tämä on luonnollisesti ongelmallinen linjaus Suomessa, jossa talvi on pitkä.
- Lakiesitys ei huomioi millään tavalla kuljetusvälineen sisälämpötilaa, sillä sitä on esityksen mukaan vaikea monitoroida. On selvää, että -5 asteen matka-aikarajoitukseen tarvitaan poikkeus riippuen kuljetusvälineen varustelusta. Suomessa lämmitysvälineet ovat hyvällä tasolla, toisin kuin ehkä muissa jäsenmaissa.

SKAL on luotettava asiantuntija ja rohkea uudistaja

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on arvojen 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. SKALin ohjelmissa käsitellään alalle tärkeitä teemoja. Ohjelmat ovat luettavissa SKALin verkkosivuilla skal.fi.



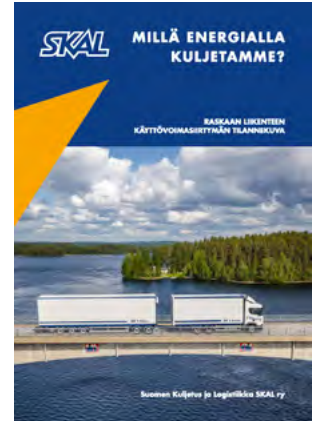
Maanteiden talvihoidon haasteet



EU-vaiuttamisen painopisteet 2023



Kuljetus- ja logistiikka-alan Työvoiman saatavuuden turvaaminen



Millä energialla kuljetamme?



Tavoiteohjelma 2023–2027



EU-vaiuttamisen painopisteet 2022



Ammattidiesel käyttöön



EU:n ilmastopaketti Fit For 55



Logistiikan digitalisaation toimenpideohjelma



Kuorma-autokuljetusten päästöjen vähentäminen



Modernit pääväylät - kilpailukykyinen Suomi

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 050 368 4248
Petri Murto, johtaja,
puhelin 040 762 2140
Pekka Aaltonen, logistiikkajohtaja,
puhelin 050 349 2259
Heini Polamo, viestintäjohtaja,
puhelin 040 506 0131
Arto Kämppi, järjestöjohtaja,
puhelin 040 354 7492
Matti Grönfors, asiantuntija,
puhelin 0500 445 585

Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjät ry

Mikko Voutilainen, toimitusjohtaja,
puhelin 040 517 7133

SKAL Itä-Suomi ry SKAL Keski-Suomi ry

Heikki Lappalainen, toiminnanjohtaja,
puhelin 09 4789 9440

Jouni Bergroth, johtava asiantuntija,
puhelin 040 580 1800

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Eeva-Maija Koponen, toimitusjohtaja,
puhelin 0400 550 545

SKAL Länsi-Suomi ry

Tero Siitonen, toimitusjohtaja,
puhelin 040 860 0901

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Pia Vuori, toimitusjohtaja,
puhelin 040 747 4462

SKAL Pohjanmaa – Österbotten ry

Matti Koivisto, toimitusjohtaja,
puhelin 050 372 4791

SKAL Pohjois-Suomi ry

Taavi Heikkinen, toiminnanjohtaja,
puhelin 0400 282 785

Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät ry

Sampsa Wichmann, toimitusjohtaja,
puhelin 0400 619 691

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry

Kari Palojarvi, toiminnanjohtaja,
puhelin 0500 376 618

SKAL Suoritealat ry

Jari Harju, toimitusjohtaja,
puhelin 09 4789 9338

SKAL Ympäristöyhtykset ry

Lasse Kontiola, toiminnanjohtaja,
puhelin 0400 694 233

Lisää tästä aiheesta:

skal.fi
@SKALry

