LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle tavaroiden intermodaalikuljetusten tukikehystä ja ulkoisten kustannusten säästöjen laskemista koskevasta ehdotuksesta – U 94/2023 vp

Liikenneneuvos Veli-Matti Syrjänen

Ehdotuksen tausta ja tavoitteet

- Euroopan komissio antoi ehdotuksen osana niin sanottua EU:n vihreää rahtipakettia.
- Ehdotuksen tavoitteet pohjautuvat Euroopan vihreän kehityksen Green Deal –ohjelmassa sekä EU:n kestävän ja älykkään liikkumisen strategiassa esitettyihin tavoitteisiin.
  - Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä on vähennettävä 90 % vuoteen 2050 mennessä sekä huomattava osa maanteitse kuljetettavan tavaraliikenteen 75 prosentin osuudesta olisi siirrettävä raiteille ja sisävesille.
  - Rautateiden tavaraliikenteen tulisi kaksinkertaistua ja sisävesien sekä lähimerenkulun tavaraliikenteen tulisi kasvaa 50 % vuoteen 2050 mennessä.
- Ehdotuksen pääasiallisena tavoitteena on helpottaa rautatie-, lähimerenkulku- ja sisävesiliikenteen osuuden lisäämistä tavaraliikenteessä sekä vähentää tavaraliikenteen ulkoisia kustannuksia ja energiankulutusta.
- Ehdotuksen tarkoituksena on kohdentaa direktiivissä luotua tukikehystä uudelleen parantamalla intermodaalikuljetusten kilpailukykyä pitkän matkan tieliikenteeseen verrattuna.
- Suomessa yhdistettyjen kuljetusten toiminta loppui 2014, jonka jälkeen meillä ei ole ollut kyseistä intermodaaliliikennettä.

Komission ehdotuksen pääasiallinen sisältö 1/2

- Yhdistetyn kuljetuksen määritelmä muuttuisi täysin nykyisestä kilometriperusteisesta laskentatavasta ulkoisten kustannusten vertailuun perustavaan määritelmään.
- Jäsenvaltio velvoitetaan toteuttamaan intermodaaliliikenteen tukitoimenpiteitä, mutta tällaisten toimenpiteiden valinta ja suunnittelu jätetään jäsenvaltion tehtäväksi.
- Kansalliseen toimintakehykseen valittavia tukitoimenpiteitä sovellettaisiin jatkossakin niin kutsuttuihin yhdistettyihin kuljetuksiin, joiden tulee täyttää direktiivin edellyttämät 40 % ulkoisten kustannusten säästöt suhteessa pelkkiin tiekuljetuksiin.
  - Tai jos kyseessä on saaren ja mantereen välinen yhteys, jolle ei ole olemassa vaihtoehtoista maantieyhteyttä, kuljetuksen tulee täyttää 40 % ulkoisten kustannusten säästöt suhteessa intermodaaliseen merikuljetukseen.
- Liikenteen ulkoisilla kustannuksilla tarkoitetaan eräänlaisia haittakustannuksia, jotka aiheutuvat kasvihuonekaasuista, muista pakokaasuista, melusta, ruuhkista ja onnettomuuksista.
- Jäsenvaltion tulee tukitoimenpiteiden täytäntöönpanoa varten laatia intermodaalikuljetusten kansallinen toimintakehys viimeistään 24 kuukautta direktiivin voimaantulosta.

Komission ehdotuksen pääasiallinen sisältö 2/2

- Komission antama ohjeellinen luettelo soveltuvista tukitoimenpiteistä on esitelty ehdotuksen liitteessä. Tukitoimenpiteet voivat olla esimerkiksi tiettyjen verojen, maksujen pienentämistä taikka poistamista tai infran ja intermodaalisten kuljetusten prosessien parantamista ym.

- Yhdistettyjen kuljetusten tiedonvaihtojärjestelmäksi vahvistetaan sähköisen kuljetustiedon eFTI-alusta, johon tulee tallentaa kuljetusten tietovaatimukset ulkoisten kustannusten laskemiseen, tukitoimenpiteiden hyödyntämiseen, vuosittain koottavien raportointitietojen tuottamiseen sekä valvontaan.

- Jäsenvaltioille asetetaan 10 % omalla alueella tapahtuvien yhdistettyjen kuljetusten lähettäjälle aiheutuvien ”ovelta ovelle” kokonaiskustannusten vähentämistavoite, jonka saavuttamiseen on 7,5 vuoden määräaika.

- Jäsenvaltio voi siis valita vapaasti millaisia tukitoimenpiteitä se kansallisessa toimintakehyksessään toteuttaa, kunhan 10 % yhdistettyjen kuljetusten kokonaiskustannusten vähennystavoite saavutetaan.

Ehdotuksen vaikutuksista

- Komission vaikutusarvion mukaan:
  - Ulkoiset kokonaiskustannukset vähenisivät koko EU:n alueella vuosina 2025-2050 yhteensä 15,3 miljardilla eurolla.
  - Valtaosa kustannuksista kohdistuisi jäsenvaltioihin, jotka myöntäisivät intermodaaliliikenteelle lisätukea arviolta koko EU:n alueella yhteensä 7,5 miljardia euroa.
  - EU:n alueen yrityksille koituisi hallinnollisia kustannussäästöjä yhteensä 4,3 miljardia euroa.
  - Ympäristöön kohdistuvat ulkoiset kustannukset vähenisivät hiilidioksidipäästöjen osalta vuosina 2025–2050 koko EU:n alueella 4,6 miljardia euroa, erilaisten ilmansaasteiden päästöjen noin 0,5 miljardia euroa ja melun noin 0,9 miljardia euroa.
- Suomalaisille yrityksille koituvat hyödyt riippuvat siitä, miten yhdistettyjen kuljetusten toiminta kehittyy ja miten kansallisia tukitoimenpiteitä hyödynnettäisiin sekä minkä verran eFTI-alustaa käytettäisiin.
- eFTI-alustan lisäominaisuuksien käyttöönotto aiheuttanee viranomaisille hallinnollista taakkaa (mutta ajan myötä myös säästöjä) kuten mm. tietojen validointia ja valvontaviranomaisten lisäkoulutusta.
- Yleisesti vaikutukset valtiontalouteen riippuvat siitä, millainen kansallisen toimintakehyksen sisältö on ja miten toimijat hyödyntäisivät siinä olevia tukitoimenpiteitä.

Valtioneuvoston kanta

- Valtioneuvosto pitää yleisesti kannatettavana rautatie-, lähimerenkulku- ja sisävesiliikenteen osuuden kasvattamiseen tähtääviä toimenpiteitä EU:n alueella, kuitenkin niin että kansalliset olosuhteet ja huoltovarmuuden turvaaminen huomioidaan riittävällä tavalla.
- Valtioneuvosto pitää komission ehdotusta vaikeaselkoisena ja pyrkii siihen, että neuvotteluiden aikana ehdotuksen sisältöä selvennetään esimerkiksi soveltamisalan suhteen.
- Valtioneuvosto näkee, että intermodaalikuljetusten tukitoimien kehittäminen on liikenteen päästöjen vähentämiseksi yleisesti ottaen kannatettavaa. Jäsenvaltiolle tulee jättää kansallista liikkumavaraa, kuinka tukitoimenpiteet toteutetaan resurssitehokkaasti jäsenvaltion alueella. Myös Suomen yleiset tavoitteet valtiontukien osalta tulee huomioida ja erityisesti varmistaa, ettei tukitoimilla vääristetä markkinoiden toimivuutta.
- Valtioneuvosto pitää hyvänä, että jäsenvaltioon kohdistuvaan yhdistettyjen kuljetusten kokonaiskustannusten vähennystavoitteeseen annetaan riittävä määräaika.
- Valtioneuvosto pitää tärkeänä, ettei ehdotus kasvata merkittävästi yrityksille ja viranomaisille koituvaa hallinnollista taakkaa. Tavarankuljetuksiin liittyvien hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistaminen ja yhdenmukaistaminen nähdään hyödyllisenä erityisesti elinkeinoelämän kannalta.
- Valtioneuvosto toteaa, että ehdotuksessa komissiolle siirretään toimivaltaa antaa delegoituja säädöksiä sekä täytäntöönpanosäädöksiä. Vaikka ne ovatkin luonteeltaan pääosin teknisiä, niin ehdotuksen käsittelyn aikana pyritään varmistamaan, että kansalliset olosuhteet huomioidaan riittävällä tavalla.
- Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että EU:n vihreän rahtipaketin lainsäädäntöaloitteita tarkastellaan suhteessa toisiinsa ja arvioidaan niiden kokonaisvaikutuksia.

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Kiitos

@VeliSyrjanen

veli-matti.syrjanen@gov.fi