13.2.2024

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

ASIANTUNTIJALAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta keskiviikko 14.02.2024 klo 11.35 /
U 94/2023 vp / Asiantuntijapyyntö

Palvelualojen työnantajat PALTA ry sekä Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (SHLL) kiittävät liikenne- ja viestintävaliokuntaa 7.2.2024 sähköpostitse molemmille liitoille saapuneesta asiantuntijan lausunto- ja kuulemispyynnöstä koskien valtioneuvoston kirjelmää (U 94/2023 vp) eduskunnalle tavaroiden intermodaalikuljetusten tukikehystä ja ulkoisten kustannusten säästöjen laskemista koskevasta ehdotuksesta.

Palta ja SHLL (jäljempänä ”Liitot”) antavat asiaan yhteisen lausunnon.

Yhdistetyt kuljetukset edistävät liikenteen ja logistiikan puhdasta siirtymää

Liitot ovat sitoutunut uudistamaan EU:n ja Suomen ilmastopolitiikkaa siten, että teemme oman osamme maailman keskilämpötilan nousun rajoittamiseksi 1,5 asteeseen. Liitot edistävät kestävää kasvua vauhdittavaa ja ilmastonmuutosta hillitsevää lainsäädäntöä ja tukevat sekä kannustavat jäseniään kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden asettamisessa. Liitot tukevat Suomen tavoitetta olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. EU:n ilmastotoimet on rakennettava siten, että koko unioni saavuttaa hiilineutraaliuden viimeistään 2050 mennessä.

Komissio julkaisi 7.11.2023 ehdotuksensa vuodelta 1992 peräisin olevan Yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin (92/1076/EY) päivittämiseksi tavaroiden intermodaalikuljetuksia koskevan tukikehyksen ja ulkoisten kustannusten säästöjen laskennan osalta. Ehdotus kuuluu EU:n Vihreän rahtiliikenteen pakettiin, jolla vähennetään liikennesektorin aiheuttamia päästöjä ja ilmansaasteita.

Yhdistetyt kuljetukset ovat yksi keinoista vähentää logistiikan hiilidioksidipäästöjä, parantaa energiatehokkuutta ja edistää liikenteen puhdasta siirtymää. Yhdistetyt kuljetukset edistävät isojen massojen päästöttömiä kuljetuksia, liikenteen sähköistämistä, kuljetuskapasiteetin kasvattamista sekä liikenneturvallisuutta.

Yhdistettyjen kuljetusten rooli on tunnistettu Fossiilittoman liikenteen tiekartassa ja Liikenne 12 -suunnitelmassa kestävämpiin kuljetusmuotoihin siirtymisen edistäjinä.

Pääkohdat liittojen näkemyksistä

- Liitot toivottavat tervetulleeksi komission ehdotuksen muuttaa yhdistettyjen kuljetutusten direktiiviä, koska nykyisessä muodossaan direktiivi ei toimi toivotulla tavalla. Osa direktiivin säännöksistä on vanhentuneita tai epäselviä. Puutteita ovat

muun muassa vähäinen tukikelpoisuus, riittämätön taloudellinen tuki ja paperisten asiakirjojen käyttö.

- Liitot pitävät hyvänä uudistuksena, että direktiivissä säädetään yhteensä 14 uudesta intermodaalikuljetuksiin liittyvästä määritelmästä. Ne ovat omiaan poistamaan nykyisiä epäselvyyksiä ja takaamaan yhtenäisemmän ymmärryksen, tulkinnan ja soveltamisen intermodaalisten ja yhdistettyjen kuljetusten osalta EU:ssa.

- Uusi yhdistettyjen kuljetusten määritelmä on parannus, mutta edelleen liian monimutkainen. Intermodaalikuljetuksiin kuuluvien yhdistettyjen kuljetusten määritelmää muutetaan siten, että kriteeriksi asetetaan vähintään 40 prosenttia alhaisemmat ulkoiset kustannukset pelkkiin maantiekuljetuksiin verrattuna. Se, miten tuo 40 prosentin ulkoisten kustannusten määrä lasketaan, jää logistiikkatoimijoiden kannalta vielä kysymyksiä aiheuttavaksi.

- Liitot pitävät hyvänä, että komissio ehdottaa direktiivin laajennusta koskemaan myös kansallisia kuljetuksia.

- Liitot tunnustavat eFTI-alustojen hyvät puolet kuljetustietojen digitaalisessa tallentamisessa ja julkaisemisessa, mutta alustojen toiminnallisuus on vielä epäselvä, koska niiden käyttöönottoa vasta suunnitellaan. Liitot katsovat, että eFTI-alustojen käyttö tulisi pysyä vapaaehtoisena, kunnes ne ovat riittävästi yleistyneet.

- Tavoite yhdistettyjen kuljetusten kokonaiskustannusten vähentämiseksi 10 prosentilla on tervetullut toimenpide ympäristöystävällisen kuljetusmuodon tukemiseksi. Direktiivin käsittelyn aikana tulee harkita, tulisiko em. prosenttia nostaa ehdotuksen kunnianhimon nostamiseksi Tavoitteen toteuttamiselle annettu 90 kuukauden (7,5 vuotta) määräaika on liian pitkä ja sitä tulee lyhentää huomattavasti.

- Liitot pitävät hyvänä, että direktiiviehdotuksessa on säilytetty direktiiviin sisältyvä kabotaasivapautus (artikla 4), kuin myös että direktiiviin ehdotetaan uutta 9 a artiklaa, jossa säädetään velvollisuudesta vapauttaa yhdistettyjen kuljetusten maantieosuudet kansallisista viikonloppuja ja loma-aikoja koskevista ajokielloista.

- Nyt lausuttavana olevalla intermodaalikuljetuksia koskevalla direktiiviehdotuksella on suora yhteys esimerkiksi EU:n rahtiliikenteen viherrytyspakettiin sisältyvän rautateiden osuuden kasvattamista kansainvälisessä liikenteessä koskevaan ehdotukseen sekä maantieliikenteen mittoja ja massoja koskevan direktiivin tarkistukseen. Liitot toteavat, että kaikkia EU:n vihreän rahtipaketin lainsäädäntöaloitteita on tärkeää tarkastella suhteessa toisiinsa ja arvioida niiden kokonaisvaikutuksia.

Yksityiskohtaiset kommentit

Intermodaalisen/yhdistetyn kuljetuksen määritelmät

Direktiivin 1 b artiklassa säädetään yhteensä 14 uudesta intermodaalikuljetuksiin liittyvästä direktiivissä tarkoitetusta määritelmästä. Liitot pitävät uusia määritelmiä hyvänä asiana, sillä ne ovat omiaan poistamaan nykyisiä epäselvyyksiä ja takaamaan yhtenäisemmän ymmärryksen, tulkinnan ja soveltamisen intermodaalisten ja yhdistettyjen liikennetoimintojen osalta EU-jäsenvaltioiden välillä.

Intermodaalikuljetuksiin kuuluvien yhdistettyjen kuljetusten määritelmää muutetaan siten, että kriteeriksi asetetaan vähintään 40 % alhaisemmat ulkoiset kustannukset pelkkiin maantiekuljetuksiin verrattuna ja samalla luovutaan kuljetusmatkoille asetetuista kilometrivaatimuksista. Käsityksemme mukaan komission nykyinen lähde ulkoisille kustannuksille liikenteessä, perustuu Euroopan komission vuonna 2019 julkaisemaan käsikirjaan ulkoisista kustannuksista liikenteessä, josta on jo lähes viisi vuotta. Direktiivin käsittelyn aikana liikenteen ulkoisten kustannusten laskentatapa ja -lähteet tulee päivittää. Yhdistettyjä kuljetuksia käyttävien toimijoiden kannalta on keskeistä, että ulkoisten kustannusten laskenta perustuu luotettavaan metodologiaan.

Tällä hetkellä yhdistettyjen kuljetusten määritelmä rajoittuu yksinomaan rajat ylittävään tavaraliikenteeseen, mikä on johtanut siihen, että yhdistettyjen kuljetusten direktiivi ei ole soveltunut puhtaasti yhden jäsenmaan sisällä toteutettaviin yhdistettyihin kuljetuksiin. Liitot pitävät hyvänä, että komissio ehdottaa direktiivin laajennusta koskemaan myös kansallisia kuljetuksia.

Liitot toteavat, että lähimmän terminaalin vaatimuksen poistuminen lisää Suomen kannalta joustavuutta, huomioiden pitkät kuljetusetäisyydet etenkin Pohjois-Suomessa. Lisäksi kansallisten kuljetusten sisällyttäminen direktiivin soveltamisalaan laajentaa tukimahdollisuuksia Suomen sisäisten yhdistettyjen kuljetusten osalta.

eFTI-alusta

Direktiivin 3 artikla ehdotetaan muutettavaksi siten, että direktiivin soveltamisen tiedonvaihtojärjestelmäksi vahvistetaan sähköisen kuljetustiedon eFTI-alusta. Artiklassa vahvistetaan muun muassa eFTI-alustalle tallennettavat kuljetusten tietovaatimukset ulkoisten kustannusten laskemiseen sekä se, että tukikehyksen hyödyntämiseksi yhdistetyn kuljetuksen järjestävän yrityksen on tallennettava ja asetettava saataville kuljetustiedot.

Koska eFTI-alustoja ei vielä ole saatavilla, sen takia niiden käytöstä herää ymmärrettävästi avoimia kysymyksiä. Logistiikka-alalla ei ole vielä tässä vaiheessa kattavaa ymmärrystä eFTI-alustojen vaikutuksesta päivittäiseen toimintaan ja kuljetusten suunnitteluun. Mahdollinen tarve lisähenkilökunnalle ja päätösten nopeus ja ennakkoilmoitus intermodaalisen kuljetuksen kelpoisuudesta yhdistetyiksi kuljetukseksi ovat asioita, jotka ovat tällä hetkellä tuntemattomia monelle logistiikka-alan toimijalle. Esimerkiksi huolitsijoiden on logistiikkaketjun kuljetusmuotoja ja mahdollisia reittejä

suunnitellessaan pystyttävä etukäteen tietämään, onko intermodaalinen kuljetus katsottavissa yhdistetyksi kuljetukseksi, etenkin tarjouksia pyydettäessä.

Koska eFTI-alustojen saatavuudessa ja toiminnallisuudessa voi ilmetä puutteita muutetun yhdistettyjen kuljetusten direktiivin tullessa voimaan, direktiivin käsittelyn aikana olisi tärkeää tunnistaa vaihtoehtoinen menetelmä ulkoisten kustannusten vähentämisen määrän laskemiseksi. Liitot katsovat, että eFTI-alustojen käyttö tulisi pysyä vapaaehtoisena, kunnes ne ovat riittävässä määrin yleistyneet. eFTI-alustojen käytön tekeminen pakolliseksi voi viivästyttää yhdistetyn liikenteen toimintojen käyttöönottoa, mikäli eFTI-alustat eivät ole riittävässä määrin yleistyneet.

Kansalliset tukitoimet yhdistetyille kuljetuksille

Komission ehdotuksessa (3 a artikla) velvoitetaan jäsenmaita analysoimaan olemassa olevat tukitoimenpiteet sekä laatimaan uusi kansallinen toimintakehys tukitoimenpiteineen. Tukitoimenpiteiden tavoitteeksi on asetettu intermodaalisen kuljetuksen ovelta ovelle -kustannusten vähentäminen 10 prosentilla.

Tukitoimet voivat sisältää lainsäädännöllisiä sekä taloudellisia toimia, kuten ympäristöystävällisyyden huomiointi maksuissa, veroissa, infran käyttömaksuissa ja ulkoisten kustannusten veloituksessa. Lisäksi jäsenmaiden tulee edistää uuden teknologian käyttöönottoa sekä tarvittaessa perustaa uusia yhteyksiä terminaalien välille.

Liitot pitää ehdotettuja tukitoimenpiteitä tarpeellisina yhdistettyjen kuljetusten kilpailukyvyn turvaamiseksi ja katsovat, että direktiivin kahdessa liitteessä esitettyjä tukitoimenpiteitä tulee ottaa aktiivisesti käyttöön Suomessa. Tavoite yhdistettyjen kuljetusten kokonaiskustannusten vähentämiseksi 10 %:lla on tervetullut toimenpide ympäristöystävällisen kuljetusmuodon tukemiseksi. Direktiivin käsittelyn aikana tulee harkita, tulisiko em. prosenttia nostaa ehdotuksen kunnianhimon nostamiseksi, sillä kuten komission vaikutusarvioinnissa todetaan, suurin vaikutus rahtisiirtymään kuljetusmuotojen välillä saavutettaisiin asettamalla kuljetusten kokonaiskustannusten vähentämistavoite 10 prosentin ja 15 prosentin välille. Tavoitteen toteuttamiselle annettu 90 kuukauden (7,5 vuotta) määräaika on kuitenkin liian pitkä ja sitä tulee lyhentää huomattavasti.

Yksittäisiä huomioita yhdistettyjä kuljetuksia tukevista ehdotuksista

Liitot pitävät hyvänä, että direktiiviehdotuksessa on säilytetty direktiiviin sisältyvä kabotaasivapautus (artikla 4), koska se toimii keskeisenä ei-rahoituksellisena kannustimena ja parantaa mahdollisuuksia optimoida eri kuljetusyritysten käyttämistä yhdistetyn liikenteen toteuttamiseksi.

Liitot pitävät myös hyvänä, että direktiiviin ehdotetaan uutta 9 a artiklaa, jossa säädetään velvollisuudesta vapauttaa yhdistettyjen kuljetusten maantieosuudet kansallisista viikonloppuja ja loma-aikoja koskevista ajokielloista.

Muut EU:n vihreän rahtipaketin lainsäädäntöaloitteet ja niiden käsittely

Nyt lausuttavana olevalla intermodaalikuljetuksia koskevalla direktiiviehdotuksella on suora yhteys rautateiden osuuden kasvattamista kansainvälisessä liikenteessä koskevaan ehdotukseen (COM (2023) 443 final) sekä maantieliikenteen mittoja ja massoja koskevan direktiivin tarkistukseen (COM (2023) 445 final).

Rautatieliikenteen osalta maantieliikenteen raskaiden ajoneuvojen mittoja ja massoja koskeva direktiivi liittyy läheisesti yhdistettyjen kuljetusten järjestämiseen. Junissa kuljetettavien raskaan liikenteen ajoneuvojen sekä trailereiden osalta on huomioitava mittoja ja massoja koskevan direktiivin vaikutus yhdistettyjen kuljetusten järjestämiseen muun muassa kuljetettavien yksiköiden painon, mittojen, nostettavuuden jne. osalta. Mittoja ja massoja koskevan direktiivin päivityksen yhteydessä on varmistettava kuljetettavien yksiköiden yhteensopivuus junaliikenteessä käytettävän kuljetuskaluston kanssa.

Liitot toteavat valtioneuvoston tapaan, että kaikkia EU:n vihreän rahtipaketin lainsäädäntöaloitteita on tärkätä tarkastella suhteessa toisiinsa ja arvioida niiden kokonaisvaikutuksia. Haasteen käsittelyyn tuo se, että mitat ja massat -direktiivin käsittelyssä ollaan jo varsin pitkällä, kun taas nyt käsittelyssä olevaa intermodaalisia kuljetuksia koskevaa ehdotusta vasta aloitetaan laajemmin käsittelemään neuvostossa ja parlamentissa.

Liittojen näkemys valtioneuvoston kannasta

Liitot pitävät lausunnolla olevassa U-kirjelmässä 94/2023 vp kerrottuja valtioneuvoston näkemyksiä perusteltuina ja liitot yhtyvät valtaosaan valtioneuvoston kannoista.

Liitot, valtioneuvoston tapaan, pitävät komission ehdotusta vaikeaselkoisena ja toivotavat, että neuvotteluiden aikana ehdotuksen sisältöä selvennetään esimerkiksi soveltamisalan ja erityisesti ulkoisten kustannusten laskennan suhteen.

U-kirjelmän ollessa EU-asioiden komitean alaisen liikennejaoston kirjallisessa käsittelyssä (EU22) liitot nostivat esille, että luonnos ei ottanut kantaan yhdistettyjen kuljetusten kokonaiskustannusten vähennystavoitteen toteutumiselle varattua aikaan, mikä oli komission ehdotuksessa 7,5 vuotta (90 kuukautta), mikä liittojen mielestä on liian pitkä ja sitä tulee lyhentää huomattavasti.

Jaostokäsittelyn jälkeen U-kirjeeseen on lisätty lause, että ”Valtioneuvosto pitää hyvänä, että jäsenvaltioon kohdistuvaan yhdistettyjen kuljetusten kokonaiskustannusten vähennystavoitteeseen annetaan riittävä määräaika.” Liitot huomauttavat, että toteamuksesta ”riittävä määräaika” ei käy ilmi, mitä aikaa valtioneuvosto pitää riittävä. Onko se ehdotuksen mukainen 7,5 vuotta, sen alle, vaiko yli.

Ottaen huomioon sen, että EU:ssa liikenteen ja logistiikan puhdasta siirtymää tulee edistää nopeasti, liitot toteavat, että valtioneuvoston ”riittävän määräajan” tulisi olla huomattavasti lyhyempi kuin direktiiviehdotuksessa mainittu 7,5 vuotta.

****

Kunnioittaen,

Palvelualojen työnantajat PALTA ry **Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry**

Elinkeinopoliittinen yksikkö

Tatu Rauhamäki
Johtaja

Petri Laitinen
Toimitusjohtaja

Petri Laitinen
Liikenne- ja logistiikkajohtaja