19.2.2024

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Lausunto Valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle tavaroiden intermodaalikuljetusten tukikehystä ja ulkoisten kustannusten säästöjen laskemista koskevasta ehdotuksesta (U 94/2023)

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle tavaroiden intermodaalikuljetusten tukikehystä ja ulkoisten kustannusten säästöjen laskemista koskevasta ehdotuksesta (U 94/2023 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Euroopan komissio antoi 7.11.2023 ehdotuksen (COM (2023) 702 final) jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevan Euroopan neuvoston direktiivin 92/106/EY sekä sähköisistä kuljetustiedoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1056 muuttamisesta. Liikenne- ja viestintäministeriön valmistelema valtioneuvoston kirjelmä (U 94/2023 vp) käsittelee vain tavaroiden intermodaalikuljetusten tukikehystä ja ulkoisten kustannusten säästöjen laskemista koskevaa ehdotusta.

SKAL toteaa, että kirjelmässä olevassa valtioneuvoston kannassa on useita hyväksyttäviä kannanottoja, mutta SKAL ei pidä eri kuljetusmuotojen osuuksiin vaikuttamista kannatettavana.

SKAL katsoo, että perusperiaatteena tulee olla kaikkien kuljetusmuotojen tasavertainen kohtelu mm. kilpailukyky ja olosuhdetekijät huomioiden. Ehdotus ei saa johtaa keinotekoiseen työnjakoon tai siirtymään kuljetusmuotojen välillä (violent modal shift).

SKAL pitää valtioneuvoston tavoin komission ehdotusta vaikeaselkoisena ja pitää hyvänä tavoitteena sitä, että neuvotteluiden aikana ehdotuksen sisältöä selvennetään esimerkiksi soveltamisalan ja suhteellisen hinnan laskentamenetelmien suhteen.

SKAL pitää erityisen tärkeänä sitä, että kansalliset olosuhteet ja huoltovarmuuden turvaaminen huomioidaan riittävällä tavalla ja samoin sitä, että jäsenvaltiolle tulee jättää kansallista liikkumavaraa, kuinka tukitoimenpiteet toteutetaan resurssitehokkaasti jäsenvaltion alueella.

Kuten valtioneuvostokin toteaa, myös Suomen yleiset tavoitteet valtiontukien osalta tulee huomioida ja erityisesti varmistaa, ettei tukitoimilla vääristetä markkinoiden toimivuutta. Riittävän pitkät määräajat jäsenvaltioille kokonaiskustannusten vähennystavoitteiden saavuttamiseen ovat tarpeellisia. Valtioneuvoston tavoin myös SKAL pitää tärkeänä, ettei ehdotus kasvata merkittävästi yrityksille ja viranomaisille koituvaa hallinnollista taakkaa.

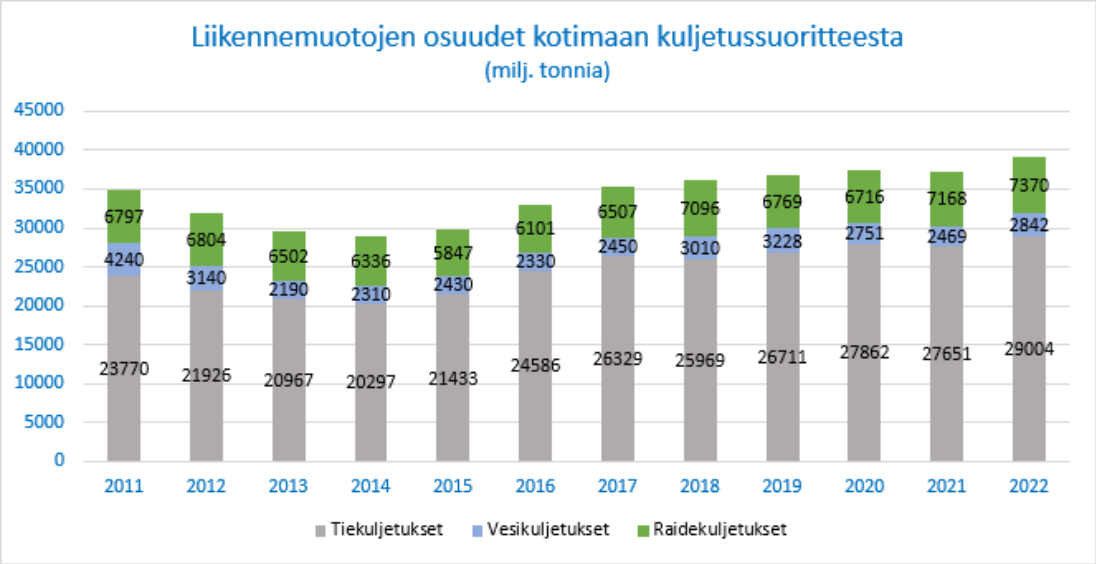
Siirrettäessä komissiolle toimivaltaa antaa delegoituja säädöksiä sekä täytäntöönpanosäädöksiä, on varmistettava, että kansalliset olosuhteet huomioidaan riittävällä tavalla, vaikka toimivallan siirto koskisikin luonteeltaan pääosin teknisiä säädöksiä.

Lisäksi SKAL pitää tärkeänä, että EU:n vihreän rahtipaketin lainsäädäntöaloitteita tarkastellaan suhteessa toisiinsa ja arvioidaan niiden kokonaisvaikutuksia sekä kansalliseen, että koko EU:n kilpailukykyyn.

Lopuksi vielä SKALin huomioita yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin muutosehdotuksesta:

- Perusperiaatteena on oltava, että kaikkia kuljetusmuotoja kohdellaan tasavertaisesti.
- Esitetyt muutokset eivät saa johtaa keinotekoiseen työnjakoon/siirtymään liikennemuotojen välillä (violent modal shift).
- Yhdistettyjen kuljetusten maantieosuus rinnastettava kaikilta osin kabotaasiin jatkossakin.
- Maantiekuljetusosuuden enimmäismatkan määrittelyn kohdalla todelliset logistiset tarpeet analysoitava.
- Tasavertaisuus ja markkinoiden toiminta huomioitava, ei tiettyjä liikennemuotoja (esim. rautateitä) suosivaa rahoitusta.
- Ei kalliita hankkeita, joille ei ole jatkossa taloudellisen menestymisen mahdollisuuksia, kuten investointeja toimimattomiin kuljetuksiin
- Ei saa asettaa millekään kuljetuksille (kaluston koko, matkan pituus) velvollisuuksia yhdistettyjen kuljetusten käyttöön.

Maanteiden tavaraliikenne on olennainen osa koko Suomen menestystä. Kuljetusyritykset pitävät Suomen pyörät pyörimässä. Noin 90 prosenttia tavaratonneista liikkuu kumipyörillä ja kotimaan kuljetussuoritteesta (tonnikilometrit) on 75 prosenttia ollen kasvusuunnassa vuosina 2011–2021.



Kuva: Kuljetusmuotojen osuus kotimaan kuljetussuoritteesta, Lähde: Traficom

Suomi on pitkien etäisyyksien maa kaukana Euroopan päämarkkinoista. Logistiikkakustannukset muodostavat noin 13 prosenttia suomalaisten yritysten liikevaihdosta. Kun etäisyydet ovat pitkiä ja keliolosuhteet haastavia, logistinen kilpailukyky on keskeinen tekijä koko maan menestyksessä. Eurooppalaisessa kontekstissa Suomen logistiikan yksi haaste on saarenomainen maantieteellinen sijainti ja pitkät etäisyydet.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja