25.2.2024

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Lausunto Valtioneuvoston selvityksestä: Suomen avaintavoitteet EU-vaalikaudelle 2024–2029 (E 58/2023 vp)

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston selvitys: Suomen avaintavoitteet EU-vaalikaudelle 2024–2029 (E 58/2023 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä on pyydetty kirjallista asiantuntijalausuntoa asiassa ja SKAL esittää lausuntonaan seuraavaa.

Lausuttavana olevalla E-kirjeellä on tarkoitus määritellä valtioneuvoston avaintavoitteet seuraavalle EU-vaalikaudelle 2024–2029. Hallitusohjelman linjausten pohjalta EU-asioiden komitea on syksyn 2023 aikana valmistellut avaintavoitteet Suomen ennakkovaikuttamiseksi kaudelle 2024–2029. Tavoitteet ovat keskeinen väline osallistuttaessa Eurooppa-neuvoston strategisen ohjelman laadintaan sekä ennakkovaikuttamisessa loppuvuodesta 2024 toimintansa aloittavan komission ohjelmaan

Yleistä

Suomen elinvoima on riippuvainen logistisesta kilpailukyvystämme. Pelkästään sijaintimme johdosta suomalaisyrityksillä on suuremmat logistiikkakustannukset kuin kilpailijamaillamme.

Selvityksessä todetaan, että Euroopan unioni on Suomen tärkein poliittinen ja taloudellinen viitekehys ja arvoyhteisö. Myös SKAL on suhtautunut – ja suhtautuu – Suomen EU-jäsenyyteen perinteisesti myönteisesti.

Järjestön piirissä on kuitenkin viime vuosina tuotu esiin myös kriittisiä näkemyksiä. Tämä johtuu kuljetusyritysten 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.

Olemme logistisilta kustannuksilta takamatkalla kilpailijamaihimme: maksamme liikkumisesta ja tavaroiden viemisestä kilpailijamaitamme enemmän. Tuoreen logistiikkaselvityksen mukaan yritysten logistiikan kokonaiskustannukset vuonna 2022 olivat 50,5 miljardia euroa, kun vuonna 2019 vastaava luku oli 39,3 miljardia euroa. Kasvu on hurja ja kasvaa mm. merenkulun päästökaupan myötä.

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

SKAL pitää hyvänä selvityksen mukaista Suomen kantaa, että Suomi on aktiivinen, luotettava ja ratkaisuhakuinen jäsenmaa, joka toimii aloitteellisesti, rakentavasti ja ennakoivasti edistääkseen omia tavoitteitaan.

On tärkeää, että Suomi vaikuttaa aktiivisesti Eurooppa-neuvostossa kesällä 2024 hyväksyttävän unionin strategisen agendan sisältöön sekä ennakkovaikuttaa tulevan komission ohjelmaan. Tässä työssä tulee huomioida erityisesti logistisen kilpailukykymme säilyttäminen.

SKAL katsoo, että EU-lainsäädäntöhankkeissa tulee entistä enemmän kiinnittää huomiota lainsäädäntöehdotusten yhteisvaikutuksiin ja yhteensopivuuteen. Suomen tulee erityisesti pitää huolta siitä, ettei ehdotuksilla heikennetä EU:n kilpailukykyä, eikä Suomen kilpailukykyä suhteessa muihin EU-maihin.

Suomen saavutettavuus

Vihreä siirtymä jatkunee EU:n vaalikauden 2024–2029 aikana, kun Eurooppa pyrkii olemaan hiilineutraali vuoteen 2050 mennessä. On kuitenkin tärkeää, että EU-tasolla kiinnitetään huomiota enemmän koko maanosan kilpailukykyyn. 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.

On syytä kiinnittää huomiota jokaisen lainsäädäntöesityksen vaikutukseen Suomessa tehtäviin investointeihin, työpaikkoihin ja kuljetusyritysten toimintaan.

Tämä ei tarkoita sitä, että mikään ei saisi 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 kalustomme 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 suotuisaan suuntaan. 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 geopoliittisen 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 kilpailukyvyn esillä pitäminen kaikkien yritysten kilpailukykytekijänä.

SKALin kannat laajemmin löytyvät EU-vaikuttamisen ohjelmastamme: https://skal.fi/wp-content/uploads/2024/01/SKAL_EU_vaikuttamisen_ohjelma_2024_100124_WEB-1.pdf.

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 huoltovarmuusnäkökulma on otettava huomioon.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja