Vornanen
Palveluosasto / kuljetus-ja pätevyysyksikkö

27.9.2023

Suomen eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta (LiV)

Asiantuntijalausunto u-kirjelmään

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta mitta- ja massadirektiivin muuttamiseksi

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää mahdollisuudesta antaa asiantuntijalausunto koskien komission ehdotusta (COM(2023 445) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun direktiivin 96/53/EY muuttamisesta, *jäljempänä mitta-ja massadirektiivi*. Komission ehdotus, vaikutusarviot ja valtioneuvoston kanta on esitelty tarkemmin U-kirjelmässä U 35/2023 vp.

Direktiivin muuttamista koskevan ehdotuksen päätavoitteet ovat eurooppalaisen maantieliikenteen kuljetusmarkkinoiden toimivuuden parantaminen, päästöttömien raskaiden ajoneuvojen käyttöönoton esteiden poistaminen, intermodaalikuljetusten edistäminen, pidempien ja raskaampien ajoneuvojen käyttöä koskevien sääntöjen selkeyttäminen rajat ylittävässä liikenteessä sekä valvonnan tehokkuuden ja vaikuttavuuden parantaminen.

Valtioneuvon kanta

Valtioneuvosto kannattaa direktiivin tarkasteluun sisältyvien ehdotusten yleisiä tavoitteita. Ehdotus on Suomen ennakkovaikuttamisen päätavoitteiden mukainen. Valtioneuvosto pitää erityisen kannatettavana, että jäsenvaltiot voivat ehdotuksen mukaisesti jatkossakin sallia poikkeuksia direktiivin liitteessä 1 määriteltyihin suurimpiin sallittuihin mittoihin ja massoihin tietyissä kansallisissa kuljetuksissa, jotka eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että ehdotus ei kasvattaisi merkittävästi yrityksille koituvaa hallinnollista taakkaa. Jakamattomien kuormien kuljetuksiin liittyvien hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistaminen ja/tai yhdenmukaistaminen nähdään hyödyllisenä erityisesti elinkeinoelämän kannalta.

Valtioneuvosto näkee, että rajat ylittäviä kuljetuksia koskevan sääntelyn tulisi olla selkeää. Kuitenkin niin, että rajat ylittävä liikenne, erityisesti harvaan asutuilla alueilla, voisi jatkua nykyisellä kalustolla.

Jotta liikenteen päästöjä saataisiin vähennetyksi EU-lainsäädännön asettamien tavoitteiden tahdissa, valtioneuvoston näkemyksen mukaan nollapäästöisten ajoneuvojen käyttöä raskaissa kuljetuksissa tulee edesauttaa sallimalla niille suurempia massoja, kuitenkin niin, että korotuksissa huomioidaan parhaat toteutustavat tierasitusten näkökulmasta.

Valtioneuvosto suhtautuu varauksella rajat ylittävän liikenteen nollapäästöisyysvaatimuksiin. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan kirjausta tulisi selkiyttää ja vaikutuksia tulee arvioida tarkemmin.

Valtioneuvosto näkee, että valvonnan tehostaminen on liikenneturvallisuuden turvaamiseksi kannatettavaa. Jäsenvaltiolle tulisi kuitenkin jättää kansallista liikkumavaraa, kuinka valvonta toteutetaan tehokkaasti jäsenvaltion alueella.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että viranomaisille esitettyjä lisätehtäviä tarkasteltaessa pyritään hillitsemään ehdotuksesta syntyvä hallinnollinen lisätaakka ja hyödyntämään jo olemassa olevia rakenteita.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että eFTI-sähköiseen rahtitietoalustaan liittyvää kirjausta sekä velvoittavuutta selkiytetään.

Valtioneuvosto näkee kannatettavana, että kokeilujen kestoa rajataan verrattuna nykytilanteeseen.

Valtioneuvoston pitää esitettyä hätätilanteisiin tarkoitettua väliaikaista kansallista joustomahdollisuutta hyvänä ja tarpeellisena.

Valtioneuvosto toteaa, että vaikka asevoimien ajoneuvot eivät kuulu direktiivin soveltamisalaan, saattaa asetuksella olla epäsuoria vaikutuksia kansallisen puolustuksen järjestämiseen erityisesti poikkeusoloissa sekä sotilaallisen huoltovarmuuden kannalta.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että maantielogistiikkaan vaikuttavia EU-lainsäädäntöehdotuksia tarkastellaan suhteessa toisiinsa ja arvioidaan kokonaisvaikutuksia.

Direktiivin kansallisesta voimaansaattamisesta seurannee kustannusvaikutuksia ja resursointipaineita mm. kansallisille viranomaisille ja perusväylänpitoon. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että säädöshankkeeseen liittyvät kustannusvaikutukset yksilöidään mahdollisimman kattavasti ja ennakoivasti asian jatkovalmistelussa, jolloin niihin on mahdollista muodostaa tarkemmat kansalliset kannat. Resursointi toteutetaan valtiontalouden kehysten puitteissa tarvittaessa kohdentamalla määrärahoja uudelleen.

Vaikutukset

Elinkeinoelämän logistiikalle Suomessa sallittujen, EU:n perusmittoja, suurempien ajoneuvoyhdistelmien hyödyt näkyvät etenkin kuljetustehokkuuden parantumisena, joustoina operaatioihin tilavuuden ja painon osalta sekä kuljetuskustannusten alenemisena. Tiekuljetusten tehokkuus määrittää myös kuljetusten ympäristövaikutuksia ja

ympäristötavoitteiden saavuttamista. Suurempi yksittäisen rekan kuljetuskapasiteetti tarkoittaa pienenpää energiankulutusta ja päästöjä sekä pienempää kuljettajien tarvetta samaa tavaramäärää kohden. Komission ehdotuksessa tämän mahdollistava kansallinen poikkeusmahdollisuus säilytetään.

Suomi ja Ruotsi ovat osana EU-jäsenyysneuvotteluja sopineet oikeudestaan käyttää kansallisesti muuta Eurooppaa suurempaa kuljetuskalustoa, kunhan käyttö ei vaikuta merkittävästi liikennesektorin kansainväliseen kilpailuun. Tätä oikeutta on maiden EU-jäsenyyden alusta alkaen sovellettu maiden välisen yhteisymmärryksen pohjalta myös Suomen ja Ruotsin väliseen kansainväliseen liikenteeseen. Direktiivi itsessään ei salli tälläkään hetkellä kyseistä rajat ylittävää liikennettä, vaikka olemme yhteisymmärryksen ja vanhan komissaari Kallaksen kirjeen turvin näin toimineet.

Komission ehdotus sellaisenaan heikentäisi kuljetusten kannattavuutta Suomen ja Ruotsin välillä, sillä rajat ylittävää liikennettä saisi suorittaa vain EMS (European Modular System) –yhdistelmän määritelmän mukaisilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä. Kuljetuskustannukset nousisivat Pohjois-Suomessa ja -Ruotsissa monella eri toimialalla merkittävästi, jos yhteisen suuremmalle kuljetuskalustolle perustuvan kuljetusjärjestelmän synergia menetettäisiin. Rajat ylittävä liikenne, erityisesti harvaan asutuilla alueilla, tulisi voida jatkua nykyisellä kalustolla. Tämä tarkoittaisi poikkeusmahdollisuutta, jonka turvin rajat ylittävää liikennettä voitaisiin harjoittaa ajoneuvolla tai yhdistelmällä, joka on EMS–yhdistelmää hieman korkeampi, mahdollisesti pidempi ja/tai leveämpi. Ajoneuvojen ja yhdistelmien mitat ja massat vaihtelevat käyttötarkoituksen mukaan.

Komission ehdotus tukee siirtymistä päästöttömiin raskaisiin ajoneuvoihin taloudellisin kannustimin, kuten mahdollistamalla 4 tonnin lisämassan nollapäästöisille kuorma-autoille sekä intermodaalikuljetuksia (ei-konttikuljetuksia) suorittaville raskaille ajoneuvoille. Maksimipainon nosto EU:n ns. perusmittaisille rekoille 40 tonnista 44 tonniin tarkoittaisi noin 10 % massan lisäystä, joka nostaisi, ehdotuksen mukaisesti toteutettuna, merkittävästi tierasitusta. Suomessa tällä hetkellä käytössä olevien suurempien kokonaismassojen kohdalla pidemmissä rekoissa akseleita on reilusti enemmän, jolloin keskimääräinen akselipaino ja täten myös tierasitus on pienempi. Tämä ratkaisu tulisi myös EU-tasolla tunnistaa.

Tiina Ranne
Yksikön johtajan sijainen

Elisa Vornanen
Erityisasiantuntija