Eduskunta

Liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

Viite
U 35/2023 vp

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto Euroopan komission ehdotuksesta muuttaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä raskaiden ajoneuvojen mitoista ja massoista

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa 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 direktiivi*. Komission ehdotus, vaikutusarviot ja valtioneuvoston kanta on esitelty tarkemmin U-kirjelmässä U 35/2023 vp. Liikenne- ja viestintävirasto osallistuu asian valmisteluun liikenne- ja viestintäministeriön tukena.

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.

Direktiivin keskeiset vaikutukset

Alkuperäinen direktiivi on annettu 90-luvulla ja sitä on muutettu varsin vähän viimeisen 25 vuoden aikana. Direktiivissä annetaan päämitat kuorma-autoille, linja-autoille ja raskaille ajoneuvoyhdistelmille. Kun käsitellään suurimpia koko EU:n alueella liikkuvia rekkoja, on luonnollista, että muutoksia tehdään harvoin ja vähän, koska tieliikenteen infran kehittäminen on hyvin hidasta. Tunnelit, sillat ja risteykset on mitoitettu tietyn pituisille ja painoisille yhdistelmille. Ajoneuvotekniikan kehitys mahdollistaa kuitenkin myös suuremman kaluston käytön vanhalla infralla.

Direktiivissä säädetään siitä, minkä kokoiset raskaat ajoneuvot ja yhdistelmät kaikkien EU-maiden pitää sallia alueellaan. Tällä mahdollistetaan sujuva tavaraliikenne jäsenmaiden välillä. Direktiivissä annetaan lisäksi jäsenvaltioille mahdollisuus sallia kansalliseen liikenteeseen suurempia pituuksia, jos ne eivät vääristä kilpailua. Lisäksi direktiivissä on velvoitteita ylikuormien valvonnalle ja muutoksessa esitetään vaatimuksia sujuville menettelyille erikoiskuljetuslupien osalta.

Direktiivillä on siis merkittävä vaikutus maanteiden tavaraliikenteen logistiikkakustannuksiin elinkeinoelämälle. Samanaikaisesti sillä on iso vaikutus tienpidon kustannuksille ja liikenteen päästöille.

Monimutkainen tilanne rajat ylittävässä liikenteessä

Voimassa oleva direktiivi ei salli rajat ylittävää liikennettä yleisesti sallittuja (18,75 m ja 40 t) pidemmillä tai raskaammilla yhdistelmillä. Käytännössä tätä vaatimusta ei ole noudatettu Suomen ja Ruotsin välillä eikä Ruotsin ja Tanskan välillä. Myös muilla sisärajoilla on vastaavaa suurempien rekkojen liikennettä kahdenvälisten

sopimusten tai yhteisymmärryksen perusteella. Toimintaa ei koske pelkkä hiljainen hyväksyntä, vaan myös liikennekomissaari otti yli 10 v sitten kantaa suurempien yhdistelmien rajat ylittävän liikenteen puolesta. Suurempien rekkojen rajat ylittävän liikenteen katsotaan useissa jäsenmaissa olevan sallittua juuri tämän liikennekomissaari Kallaksen kirjeen perusteella.

Direktiivin muutosesityksessä rajat ylittävä liikenne sallittaisiin ensimmäistä kertaa tarkemmin määriteltävillä EMS-yhdistelmillä (moduulirekka). Pelkkää direktiivin tekstimuutosta tarkastelemalla asiat kehittyisivät Suomen toivomaan suuntaan. Käytännössä muutosehdotuksen tarkka soveltaminen esitetyssä muodossaan aiheuttaisi huomattavia muutoksia FIN-SWE liikenteeseen. Tämän takia pitää yhteistyössä Ruotsin ja Tanskan kanssa pyrkiä vaikuttamaan siihen, ettei nykyiseen liikenteeseen tule merkittäviä kustannuksia ja päästöjä lisääviä rajoitteita.

Kohtuullisen iso osa Suomen ja Ruotsin välisestä rekkaliikenteestä on intermodaaliliikennettä, koska siihen kuuluu riittävän pitkä lauttamatka. Intermodaalikuljetuksia koskevaa lainsäädäntöä ollaan myös päivittämässä osana vihreän liikenteen pakettia. Tämä esitys on viivästynyt, joten kaikkia vaikutuksia ei voi vielä arvioida.

Liikenteen sähköistymisen edistäminen

Direktiivin muutosesityksessä on huomattavia toimenpiteitä raskaiden sähköautojen massojen korottamiseksi, jotta hyötykuorma ei pienenisi siirryttäessä dieselistä akkusähköön. Toimenpiteet ovat kannatettavia, mutta ne eivät saa olla ylimitoitettuja. Käytännössä massojen laskeminen myöhemmin ei ole mahdollista, joten nyt sähkörekoille ja busseille tehtävät korotukset akseli-, ajoneuvo- ja yhdistelmämassojen osalta ovat reilun kymmenen vuoden kuluttua valtavirran yleisiä suurimpia massoja koko tieverkolla. Vaikutukset perusväylänpidon kustannuksiin katuverkko huomioiden eivät saa kasvaa hallitsemattomasti tämän takia.

Vaikutukset hallinnon tehtäviin

Muutosesityksessä on uusia tehtäviä liikenneturvallisuuden seuraamiseen ja raportoimiseen suurimpien yhdistelmien osalta. Tätä seurantaa tehdään Suomessa mm. Onnettomuustutkintainstituutin toimesta. Velvoitteista aiheutuvat kustannukset ovat maltillisia, jos niistä ei tule turhan yksityiskohtaisia.

Direktiivin muutosesityksessä esitetään jäsenmaiden myöntämien erikoiskuljetuslupien käsittelyn keskittämistä sekä lupamenettelyn sujuvoittamista ja yhtenäistämistä. Erikoiskuljetuslupien käsittely on Suomessa keskitetty Pirkanmaan ELY-Keskukselle ja hakemusmenettely toimii sähköisesti. Yleisellä tasolla Suomi täyttää muutosesityksen tavoitteet ja vaatimukset, mutta mahdollinen tarkempi hakumenettelyn harmonisointi voisi tuoda PIR-ELY:lle huomattavia kustannuksia

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Kati Heikkinen
Ylijohtaja

Otto Lahti
Johtava asiantuntija