TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto

Mitat ja massat direktiivin päivittäminen

Otto Lahti
Johtava asiantuntija



Esityksessä ei puututa kansalliseen vapauteen suurempien massojen ja mittojen osalta.
HCT-rekat ei ole uhattuna kansallisessa liikenteessä.

EU-tason tieliikenteen ympäristölainsäädännössä on poikkeuksellisen paljon muutoksia vireillä

- AFIR
  - Velvoitteita sähkön ja vedyn jakelusta TEN-T verkolla, sisältö valmis
- Euro 7
  - Merkittäviä tiukennuksia lähipäästöihin, käsittely kesken
- CO2 HDV
  - Merkittäviä tiukennuksia laskennallisiin CO2-päästöihin, käsittely kesken
- Mitat ja Massat
  - Suurin kysymys rajatylittävä yli 40 t liikenne ja 0-päästöisten edistäminen, käsittely kesken
- Yhdistetyt kuljetukset
  - Esitystä odotellaan



96/53/EY keskeinen sisältö

- Suurimmat mitat ja massat kansainvälisessä liikenteessä
- Suurimmat mitat kansallisessa liikenteessä
- Erikoiskuljetusten lupamenettely ylätasolla
- Ylikuormien valvonta
- Suurempien yhdistelmien poikkeuslupamenettely

- Liite I tarkoittaa dokumenttia, missä annetaan
  - yksittäisten ajoneuvojen pituus, leveys, korkeus ja massa
  - Akseli- ja telimassat
  - Auton ja yhden perävaunun yhdistelmän pituus ja massa
- EMS-yhdistelmä ylittää liite I yhdistelmälle sallitun pituuden, mutta kaikki ajoneuvot täyttävät liite I vaatimukset
  - Esim. auto ja 2 perävaunua

KV sääntelyn monimutkainen tausta

- 1995 Suomi ja Ruotsi liittyivät EU:n jäseniksi, rekkojen suurin sallittu koko
  - Suomi 60 t 22 m
  - Ruotsi 60 t 24 m
  - Keski-Euroopassa noin 40 t ja 17 m
- Erilaisia kansainvälisiä sopimuksia rajat ylittävän liikenteen edistämiseen on ollut aina
- Aihe on poliittisesti vaikea
  - Läpiajoliikenteen rajoittaminen ja rahastaminen aiheuttavat isoimmat haasteet
- 96/53/EY direktiivillä säädellään kaikkien autojen ja auton ja perävaunun suurimpia mittoja ja massoja kv liikenteessä
  - Voimaan 17.9.1997
  - Yleisin yhdistelmä 40 t 16,5 m
- Direktiivin 4 artiklan kohta 4) eli moduuli malli sallii myös pidemmät yhdistelmät
- Direktiivin tiukka tulkinta ei salli yli 40 t yhdistelmien rajat ylittää liikennettä
  - Niillä on kuitenkin aina ajettu FIN-SWE
  - Kuuluisa Kallaksen kirje (liikennekomissaari) sallii yhden rajan ylittämisen kansallisilla massoilla ja moduulimitoilla

Kehitystä viimeisen 10 v ajalta

- Hollanti 25 m 60 t
- Suomi 76 t
- Ruotsi 64/74 t
- Tanska 25 m 60 t
- Saksa 25 m
- Suomi 34,5 m
- Belgia ja Tsekki 25 m (rajoitetusti)
- Espanja 25/32 m (rajoitetusti)
- Q4/2023 Ruotsi 34,5 m
- 2024 alussa Tanska 32 m

Suomi ei ole yksin suurempien mittojen ja massojen kanssa
Yhdistelmämittojen lisäksi ajoneuvomittoja venytetään etenkin Saksassa



Rajat ylittävän liikenteen sääntely liite I suuremmille autoille ja yhdistelmille

- Yhtenäisen EMS-yhdistelmän lainsäädännön kehittäminen on hyödyllistä Euroopalle
  - Tällä kierroksella ei tule valmista
- Liikenne on perustunut 25 v lainsäädännön epäselvyyden luovaan tulkintaan
  - Tämä suomalaiseen ajatteluun huonosti sopiva malli on potentiaalinen pelastus myös jatkossa
- Esitykseen pitää hakea maltillisia myönnytyksiä yhdessä SWE + DEN kanssa
  - Työ on lähtenyt hyvin käyntiin
- Euroopassa moni vastustaa isoja rekkoja, tehokasta metsien käyttöä ja kaivoskuljetuksia
  - Suomen perinteiset argumentit yllyttävät vain pahimpia vastustajia, joten niiden kanssa pitää olla varovainen

Sähköinen raskas liikenne etenee ihan oikeasti Kehitys tapahtuu segmentti kerrallaan

- Sähköautoille ja yhdistelmille sallitaan nyt 1-2 t suurempi massa
  - Direktiivin muutosesityksessä merkittäviä korotuksia näihin
- Nyt luodaan lainsäädäntö, joka ratkaisee tierasitukset Euroopassa 2030-luvulla
- N. 40 t painoluokan lisämassat luovat linjaa myös raskaanpien sähkörekkojen kansallisille massoille



Kuva: Fazer

Vaikutukset viranomaistehtäviin

- Uusien HCT-rekkojen kokeiluista ja kokeilujen tuloksista raportointi komissiolle
  - Pientä lisätyötä poikkeuslupakäsittelyyn
- Sähköinen tiedonjakopiste, mistä saa tiedot millä edellytyksillä saa käyttää suurempia rekkoja
  - Samaa tietoa kaipaa myös kaikki kotimaiset toimijat, joten tämä vaatimus hyödyttää toteuttajaa itseään
- Erikoiskuljetusluvat pitää tarjota sujuvasti yhdestä pisteestä
  - PIR-ELY
- Raportointi infraan asennetuista ylikuormavalvontalaitteista ja tuloksista
  - Väylävirasto
- Raportointi muusta painovalvonnasta
  - Poliisi

Kiitos

Lisää aiheesta voi kysyä myös myöhemmin

Otto.lahti@traficom.fi

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto