26.9.2023

Mitta- ja massadirektiivin ei tule heikentää Suomen salliman kuljetuskaluston käyttöä kotimaassa sekä Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä

Pyydettynä lausuntona Valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle komission ehdotuksesta mitta- ja massadirektiivin muuttamiseksi Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

Metsäteollisuus kiittää mahdollisuudesta lausua. Mitta- ja massadirektiivillä on ratkaisevaa merkitystä Suomen salliman raskaan kaluston käytölle. Pitkien etäisyyksien Suomessa metsäteollisuus on yli 30 vuotta tehnyt määrätietoisesti töitä tiekuljetusten energiatehokkuuden ja hyötykuormien koon maksimoimiseksi. Pelkästään massojen nostolla vuonna 2013 on saavutettu merkittäviä hyötyjä Suomen liikennejärjestelmän kannalta:

- Puunkuljetusautojen energiatehokkuus on parantunut lähes 20 %:a vuodesta 2013, kun enimmäispainoa kasvatettiin 60 tonnista 76 tonniin.
- Tämän seurauksena pelkästään metsäteollisuudessa kuormien määrä teillä on laskenut 25 %:lla vuodesta 2013.[1]

Pidämme ensiarvoisen tärkeänä, ettei direktiivin uudelleentarkastelu heikennä mahdollisuuksia hyödyntää Suomen sallimaa kuljetuskalustoa kotimaassa sekä tiekuljetuksissa Suomen ja Ruotsin välillä.

Euroopan komissio ei ole toistaiseksi esittänyt muutoksia jäsenvaltioiden oikeuteen kansallisesti päättää omalla alueellaan käytettävistä isommista mitoista ja massoista. Asialla on erityinen merkitys Suomen maantiekuljetuksille ja yhdymme valtioneuvoston kantaan, että tästä on pidettävä kiinni jatkoneuvotteluissa. Suomen ennakkovaikuttaminen asiassa on ollut hyvää ja aktiivista ja ansaitsee erillisen kiitoksen.

Komissio tavoittelee direktiivimuutoksilla erityisesti EU:n sisämarkkinan kansainvälisen liikenteen sääntöjen selkeytystä. Pidämme tavoitetta itsessään tärkeänä erityisesti keskieurooppalaisen kuljetusmarkkinan näkökulmasta, jossa hyötykuorman kasvattamisen hyötyihin ei olla laajamittaisesti tartuttu. Komission ehdotus EMS-

[1] Lähde: https://www.metsateho.fi/wp-content/uploads/Raportti-265-Puutavara-ja-hakeajoneuvojen-massojen-noston-vaikutukset.pdf

määritelmän tuomisesta laintasolle kansainvälisessä liikenteessä periaatteessa antaa tunnustusta isomman ja painavamman kaluston käytön hyödyille. **Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä selkeytykset ovat kuitenkin johtamassa toimivan nykytilan heikentymiseen.**

Ilman poikkeuksia rajat ylittävän liikenteen sääntöihin raakapuu- ja sivutuotekuljetuksia ei enää voitaisi suorittaa Suomen ja Ruotsin rajan yli samalla kalustolla kuin tähän asti. Direktiiviesitys mahdollistaisi jatkossa liitteen 1 mitoista ja massoista poikkeamisen kansainvälisessä liikenteessä vain kuljetuksen ollessa EMS-määritelmän mukainen. EMS-määritelmän tuominen lain tasolle ilman nykytilaa huomioivia poikkeuksia tarkoittaisi, etteivät mm. raakapuuta ja haketta Suomen ja Ruotsin välillä kuljettavat yhdistelmäajoneuvot olisi sellaisenaan kyseisen määritelmän mukaisia.

Direktiivimuutos johtaisi mm. tilanteeseen, jossa puuta ja sivutuotteita voidaan kummallakin puolella Suomen ja Ruotsin rajaa kuljettaa kansallisesti sallituilla isommilla mitoilla ja massoilla aivan rajan tuntumaan, mutta rajan ylitys samalla kalustolla olisi laitonta. Koska EMS-määritelmässä ei ole huomioitu metsätalouden kuljetustarpeita, määritelmän mukaisen kaluston käyttö johtaisi hyötykuorman menetyksiin ja sitä kautta kustannus- ja energiatehokkuushyötyjen heikentymiseen.

On vaikea nähdä, miten ilmasto- tai ympäristötavoitteita palvelisi tilanne, jossa samaan Suomen ja Ruotsin rajan ylittävään puunkuljetustehtävään tarvittaisiin jatkossa kaksi erillistä kalustoa – yksi kuorman tuomiseen rajalle asti ja toinen noin kilometrin mittaisen rajan ylittämiseen. Siirtokuormaukseen, puiden pituuksien katkomiseen ja kahteen erilliseen kalustoon siirtyminen on kestämätöntä resurssien ja ympäristön näkökulmasta ja heikentäisi merkittävästi raakapuu- ja hakekuljetusten kannattavuutta Suomen ja Ruotsin välillä.

Suomen ja Ruotsin pohjoisosat ovat muodostaneet jo pitkään toimivan puunhankinnan ja sivuvirtojen sisämarkkinan, jolla on toimivat rajan ylittävät toimitus- ja kuljetusketjut. Alueen merkitys metsätaloudelle tulee jatkossa vain korostumaan puuntuonnin loputtua Venäjältä sodan seurauksena. Raja länteen on de facto Suomen ainoa maaraja Eurooppaan, jonka toimivuutta on vaalittava. Suomen ja Ruotsin maarajan yli kulkee vuosittain yli 16 000 raakapuukuljetusta ja tarpeen arvioidaan kaksinkertaistuvan Kemin biotuotetehtaan käynnistettyä toimintansa syyskuussa 2023.

Näkemyksemme mukaan Suomen ja Ruotsin rajan ylittävän liikenteen edellytysten ei tule heikentyä mitta- ja massadirektiivissä. Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä nyt käytössä olevat ajoneuvoyhdistelmät tulee sallia myös jatkossa näiden naapurimaiden rajan ylittävässä liikenteessä, sillä suurempaa kuljetuskalustoa on käytetty maiden välillä koko EU-jäsenyyden ajan.

Pidämme erityisen tärkeänä, että harvaan asutuilla seuduilla Suomen ja Ruotsin maaraja tulee voida jatkossakin ylittää sellaisilla kansallisesti käyttöön hyväksytyillä metsätalouden tarpeisiin rakennetuilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka liittyvät esimerkiksi metsien hyväksikäyttöön ja metsäteollisuuteen liittyviin kuljetuksiin. Tämän raakapuu- ja sivutuotekuljetuskaluston käyttö kansainvälisessä liikenteessä on

perustunut maiden jaettuun ymmärrykseen metsätaloudesta ja sen edellyttämien kuljetusten hyötykuorma- ja energiatehokkuushyötyjen maksimoimisesta.

Nykytila Suomen ja Ruotsin välisissä kuljetuksissa voidaan säilyttää pragmaattisin poikkeuksin mitta- ja massadirektiivissä. Kuljetus- ja logistiikka-alan järjestöt ovat esittäneet liikenne- ja viestintäministeriölle yhteisen ratkaisun rajan ylityksen mahdollistamiseksi nykykalustolla Valtioneuvoston kannan mukaisesti:

Direktiivin artiklaan 4 lisätään **poikkeus liittyen EMS-yhdistelmien mitoitukseen silloin, kun kansallisesti jäsenmaassa on käytössä liitteestä 1 poikkeavia mittoja:**

Jos jäsenmaa on kansallisesti poikennut direktiivin liitteen 1 kohdasta 1.1 alakohta ”trailer” (perävaunun pituus), 1.2 (suurin sallittu leveys), kohdasta 1.3 (suurin sallittu korkeus) tai kohdasta 2.1 (yhdistelmän osana olevan perävaunun massa) on tällaiseen jäsenmaahan liikennöivä EMS oikeutettu poikkeamaan direktiivin liitteen 1 arvoista näiden mittojen osalta.

Auton kolmiakselisen telin enimmäismassaksi tulee määritellä 24 tonnia direktiivin liitteeseen 1.

Kun edellä ehdotetulla tavalla kansainväliselle EMS-liikenteelle sallittaisiin esimerkiksi korkeuden osalta kohdemaan suurimman sallitun korkeuden hyödyntäminen 4,0 metriä ylittävältä osalta, varmistetaan tällä direktiiviehdotuksen artikla 4:ssä olevan syrjimättömyysvaatimuksen täyttymistä.

Metsäteollisuus ry

Paula Lehtomäki
toimitusjohtaja