27.9.2023

Asia: U 35/2023 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta mitta- ja massadirektiivin muuttamiseksi

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

Pyydettynä lausuntona Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää seuraavaa mitta- ja massadirektiivin muuttamiseen liittyvään U-kirjeeseen.

Mitta- ja massadirektiivin uudistamisen vaikutukset Suomelle

Mitta- ja massadirektiivi sääntelee kansainvälisen tavaraliikenteen mittoja- ja massoja sekä kansallisen liikenteen mittoja. Kansallisen liikenteen massat eivät kuulu direktiivin sääntelyn piiriin.

Direktiivin merkitys Suomelle on erittäin suuri. Direktiivillä on suuri merkitys myös Suomen ja Ruotsin väliseen kuljetus- ja logistiikkatoimintaan.

Suomessa on maamme EU-jäsenyyden alusta alkaen, ja tätä pidempäänkin, hyödynnetty mitoiltaan ja massoiltaan suurempaa kuljetuskalustoa kuin Euroopassa yleisesti. Näin on saatu parannettua kuljetusten kustannustehokkuutta sekä vähennetty liikenteen päästöjä harvaan asutussa pitkien etäisyyksien maassa.

Tämä suuremman kaluston käyttöoikeus kytkeytyy alkujaan Suomen ja Ruotsin EU-jäsenyysneuvotteluihin. Tuolloin molemmille maille annettiin oikeus käyttää EU-jäseneksi liittymisen jälkeenkin suurempaa kuljetuskalustoa kuin mitä mitta- ja massadirektiivissä säädetään. Alusta alkaen tätä oikeutta suurempiin mittoihin ja massoihin on sovellettu myös Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä.

Komission 11.7.2023 julkaisema mitta- ja massadirektiivin muutosehdotus on säilyttämässä oikeuden jäsenmaille päättää kansallisen liikenteen mitat ja massat. Tämä on Suomelle erittäin tärkeää, ja tämän oikeuden säilymistä on puolustettava EU-säädösprosessin tulevissa vaiheissa.

Kansainvälisen liikenteen toimintamahdollisuudet turvattava

Kansainvälisen liikenteen osalta komissio on osana direktiiviehdotusta määritellyt manner-Euroopassa nyt yleisesti käytössä olevia suuremmat ns. EMS-yhdistelmät (European Modular System). Muutosehdotuksen myötä voisi nyt manner-Euroopassa käytössä olevia pidemmillä ja painavammilla EMS-yhdistelmillä suorittaa kansainvälisiä, useat rajat ylittäviä kuljetuksia jäsenmaiden niin halutessa.

Suuremmalla kuljetuskalustolla tapahtuvien kansainvälisten kuljetusten suorittamisoikeuden rajaaminen tiukasti määriteltyihin EMS-yhdistelmiin johtaa seuraaviin vaikutuksiltaan huomattaviin ongelmiin Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä:

1. EMS:n suurin sallittu korkeus olisi 4,0 metriä. Nykyisin rajan voi ylittää 4,4 metriä korkealla kalustolla, mikä on Suomessa suurin sallittu korkeus (Ruotsissa korkeus on vapaa).
   - **Korkeuden pienentyminen** vaikuttaisi haitallisesti ainakin seuraaviin kuljetussegmentteihin: kappaletavara, raakapuu, hake ja muu metsäteollisuuden sivuvirta, jätteet ja romut, ajoneuvonkuljetusajoneuvot sekä säiliökuljetukset.

2. Varsinaisen perävaunun suurin sallittu pituus olisi EMS-yhdistelmässä 12,0 metriä.
   - Varsinaisen **perävaunun lyhentyminen** vaikuttaisi haitallisesti ainakin seuraaviin kuljetussegmentteihin: kappaletavara, raakapuu, hake ja muu metsäteollisuuden sivuvirta, jätteet ja romut, ajoneuvokuljetusajoneuvot sekä säiliökuljetukset.

3. Varsinaisen perävaunun suurin sallittu massa olisi 24 tonnia. Nykyisin 5-akselisen varsinaisen perävaunun suurin sallittu kokonaismassa Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä on 42 tonnia.

- Tämä varsinaisen **perävaunun massan rajaaminen** 24 tonniin tekisi käytännössä mahdottomaksi käyttää varsinaisia perävaunuja Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä.

Lisäksi eroavaisuuksia EMS:n sekä Suomen ja Ruotsin säädösten välillä on ajoneuvojen leveydessä ja tietyissä telimassoissa. Oheisessa taulukossa on kuvattu EMS-määrityksestä syntyvän ongelman laajuutta Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä.

	Korkeus Suomi: 4,4 m Ruotsi: vapaa EMS 4,0 m	**Varsinaisen perävaunun pituus** Suomi: ~17,6 m Ruotsi: vapaa 24 m yhdistelmäpituuteen EMS: 12,0 m	**Varsinaisen perävaunun massa (5-akselinen)** Suomi: 42 t Ruotsi: 42 t EMS: 24 t	**Liikenteen volyymi**
Kappaletavarayhdistelmät, hake, jäte ym. 	60 – 80 % Suomen ja Ruotsin välisestä liikenteestä ylittää 4,0 m korkeuden. ✖	Liikenteessä on varsinaisia perävaunuyhdistelmiä, joissa perävaunun pituus on yli 12,0 metriä ✖	100 % perävaunuista ylittää 24 tonnin massan. ✖	Liiketeen volyymi erittäin suuri, satoja tuhansia rajanylityksiä vuodessa.
Raakapuuyhdistelmät 	100 % Suomen ja Ruotsin välisestä liikenteestä ylittää 4,0 metrin korkeuden. ✖	100 % Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä varsinaisen perävaunun pituus on yli 12,0 metriä. ✖	100 % perävaunuista ylittää 24 tonnin massan. ✖	1 miljoona m^3 vuodessa 16 400 kuormaa vuodessa
Säiliöyhdistelmät 	Osa säiliöyhdistelmistä on yli 4,0 metriä korkeita. ✖	Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä 40 – 70 % liikenteessä varsinaisen perävaunun pituus ylittää 12,0 m. ✖	100 % perävaunuista ylittää 24 tonnin massan. ✖	Maiden välisessä liikenteessä on satoja säilöyhdistelmiä.
Ajoneuvonkuljetus 	100 % Suomen ja Ruotsin välisestä liikenteestä ylittää 4,0 metrin korkeuden. ✖	Ei ongelmaa	100 % perävaunuista ylittää 24 tonnin massan. ✖	
Maansiirto 	Korkeudessa ei ongelmaa	90 % varsinaisista perävaunuista ylittää 12,0 metrin pituuden ✖	100 % perävaunuista ylittää 24 tonnin massan. ✖	Maiden välisessä liikenteessä on aktiivisesti 50 – 70 maansiirtoyhdistelmää

Taulukko: EMS-määrittelyn haitalliset vaikutukset Suomen ja Ruotsin väliseen tavaraliikenteeseen

SKAL korostaa, että komission direktiiviehdotusta tulee sen jatkokäsittelyvaiheissa muuttaa. Suomen ja Ruotsin välisen liikenteen tulee voida jatkua sillä kalustolla, joka on tällä hetkellä käytössä maiden välisessä liikenteessä. Oheisessa kuvassa on avattu muutostarve: jäsenmailla tulee olla oikeus sallia kansainvälinen liikenne myös sellaisilla direktiivin perusmäärityksiä pidemmillä ja painavammilla ajoneuvoyhdistelmillä, jotka eivät täytä direktiiviin kirjattua EMS-määritelmää (oranssi alue).



Kuvio: direktiiviehdotus ja kansainvälisen liikenteen mitat massat

Taloudellinen merkitys Suomelle suuri

Asian taloudellinen merkitys Suomelle on suuri. Pelkästään Suomen ja Ruotsin välisten raakapuukuljetusten (16 400 kuormaa vuodessa) osalta direktiivin voimaantulo komission ehdottamalla tavalla lisäisi kuljetuskustannuksia kymmenen miljoonaa euroa vuositasolla. Esitetty muutos muun muassa madaltaisi nyt käytössä olevan kuljetuskaluston 4,4 metristä 4,0 metriin, mikä samalla lopettaisi maiden väliset raakapuukuljetukset kerralla nykyisellä kalustolla.

Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä kuorma-autojen rajan ylitysten kokonaismäärä on yli 300 000 kappaletta vuodessa. Tarkkaa taloudellista vaikutusta kaluston pakkopienentämiselle EMS-määrittelyn kautta ei ole arvioitu, mutta se voi olla jopa yli 100 miljoonaa euroa vuositasolla.

Nollapäästöiset ajoneuvot ja tierasituksen kasvu

Valtioneuvoston U-kirjeessä on arvioitu tierasituksen lisääntymistä Suomessa, mikäli direktiivissä viisiakselisen puoliperävaunuyhdistelmän suurin sallittu massa nostetaan 40 tonnista 44 tonniin. SKAL huomauttaa, että Suomessa kansallisesti jo tällä hetkellä viisiakselin puoliperävaunuyhdistelmän suurin sallittu massa on 44 tonnia. Tämän vuoksi tämän nollapäästöisten ajoneuvojen kokonaismassan korottamisen ei kansallisessa liikenteessä pitäisi vaikuttaa juurikaan tierasitusta lisäävästi.

Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto tunnistaa U-kirjeessä SKALin tässä lausunnossa esiin nostaman Suomi-Ruotsi-liikenteen ongelman ja ottaa asiaan seuraavan kannan: *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.

SKAL esittää, että liikenne- ja viestintävaliokunta lausunnossaan korostaa asian tärkeyttä Suomelle.

Suomen tulee jatkaa aktiivista vaikuttamista säädöksen EU-valmistelussa. **Tavoitteena tulee olla se, että direktiivimuutos ei johda lopputulokseen, jossa Suomen ja Ruotsin välisessä kansainvälisessä liikenteessä nyt käytössä oleva tehokas ja ympäristöystävällinen kuljetuskalusto jouduttaisiin kieltämään lainsäädännössä minkään mitta- ja/tai massa-arvon osalta.**

Nollapäästöisyysvaatimusten osalta direktiiviehdotuksen sisältö on osittain epäselvä. SKAL katsoo, että kansainvälisessä liikenteessä käytettävään kalustoon ei tule ulottaa millään tavalla nollapäästöisyysvaatimusta vuoden 2035 alusta lukien. Lisämassan salliminen nollapäästöisille ajoneuvoilla on sen sijaan kannatettavaa.

Asian merkitys huomioon ottaen Suomen vaikuttamistyö EU:n suuntaan tulee resursoida riittävästi.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Petri Murto
johtaja, asiantuntijapalvelut