Vihreä kasvu
Tiina Haapasalo

27.9.2023

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Mitta ja massadirektiivin muuttaminen

Euroopan komissio on esittänyt muutoksia mitta- ja massadirektiiviin heinäkuussa 2023. Direktiivin muutosesityksen tavoitteena on edistää vihreää siirtymää ja sisämarkkinoiden toimintaa tieliikenteessä. Komissio ehdotus edistää siirtymistä nollapäästöisiin ajoneuvoihin ja yhdistettyjen kuljetusten käyttöä. Mikä tärkeintä, komission tavoitteena on edistää suurempien painojen ja mittojen käyttöä rajanylittävässä liikenteessä sallimalla automaattisesti liikennöinti sellaisten naapurimaiden välillä, joiden kansallisesti sallimat suuremmat mitat ja massat ovat samankaltaiset.

Komission pohjaesitys on erittäin hyvä, ja kiitos erinomaisesta ennakkovaikuttamisesta kuuluu hyvälle järjestöjen, poliitikkojen ja virkamiesten yhteistyölle. Komissio toteaa, että jäsenmaat tietävät itse parhaiten millaiset ajoneuvot voivat liikennöidä kansallisessa liikenteessä. Direktiivin tarkistuksessa säilytetään jäsenvaltioiden nykyinen joustavuus sallia korkeammat paino- ja mitoitusrajat tavarankuljetusajoneuvoille ja -yhdistelmille kansallisessa liikenteessä.

Tämän lisäksi komissio haluaa selkeyttää rajat ylittävää liikennettä. Se mikä on sallittu kansallisesti, täytyy sallia myös kansainväliselle liikenteelle, noudattaen niin sanotun pienimmän yhteisen tekijän periaatetta.

Komissio haluaa harmonisoida suurempien ajoneuvoyhdistelmien käyttöoikeutta ja ehdottaa määrittelyä suuremmille ajoneuvoyhdistelmille eli niin sanotuille EMS-yhdistelmille (European Modular System). Tämä on hyvä, mutta tuo mukanaan tarpeen tarkentaa komission direktiiviehdotusta. **Kun kansallisesti poiketaan EMS-yhdistelmille määritellyistä suurimmista pituuksista, korkeuksista, leveyksistä tai painoista, tulee komission esittelemän periaatteen mukaan näiden olla sallittuja myös rajat ylittävässä liikenteessä.** Tällainen tarkennus komission esityksestä puuttuu ja se tulee sinne lisätä. Ilman tätä tarkennusta saattaisi syntyä tilanne, jossa osa Suomen ja Ruotsin välillä liikennöivistä suuremmista ajoneuvoista ei täyttäisi direktiivissä EMS-yhdistelmille sallittuja mittoja ja massoja. Asia on huomioitu maininnalla Suomen kannassa.

Elinkeinoelämän järjestöt ovat yhdessä tehneet ratkaisuehdotuksen, jolla direktiivin artiklaan lisätään poikkeusmahdollisuus harmonisoiduista säädöksistä silloin, kun naapurimaat ovat sallineet suuremmat mitat ja massat kansallisessa liikenteessä. Elinkeinoelämän järjestöjen esitys on tämän muistion liitteenä. Ek toivoo, että tätä ratkaisuehdotusta hyödynnetään jatkovaikuttamisessa. Direktiivin muutosesitykseen liittyy myös muutamia muita tarkennettavia asioita, ja ne on todettu hyvin Suomen kannassa.

Järjestöjen ratkaisuehdotus: Nykytila Suomen ja Ruotsin välisissä kuljetuksissa tulee säilyttää pragmaattisin poikkeuksin mitta- ja massadirektiivissä

Euroopan komissio on esittänyt mitta- ja massadirektiivin uudelleentarkastelua heinäkuussa 2023. Komission ehdotuksen mukaan mitta- ja massadirektiivin liitteen 1 arvoja suuremmilla yhdistelmillä rajat ylittävä kansainvälinen liikenne olisi sallittua silloin, kun kyse on direktiivin määrittelemästä EMS-yhdistelmästä. EMS-yhdistelmän osien tulisi direktiiviehdotuksen mukaan täyttää direktiivin liitteen 1 arvot.

Ratkaisu laajentaisi mahdollisuuksia hyödyntää mitoiltaan ja massoiltaan suurempaa ajoneuvokalustoa samanmielisten naapurivaltioiden kesken, mutta tiukan EMS-määritelmän tuominen osaksi direktiiviä heikentäisi Suomen ja Ruotsin välisten kuljetusten nykytilaa.

Viittaaminen EMS-yhdistelmään muodostaa Suomen ja Ruotsin väliseen liikenteeseen seuraavat ongelmat:

1. 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 vetoaisa mukaan luettuna olisi 12,0 metriä.

- Tämä 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.

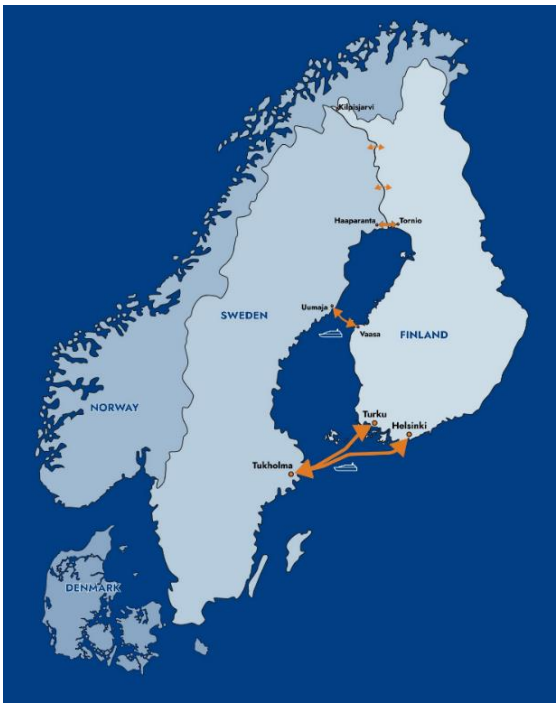
Lisäksi huomioon tulee ottaa seuraavat mittoihin ja massoihin liittyvät eroavaisuudet Suomen ja Ruotsin sekä mitta- ja massadirektiivin välillä:

Leveys: Suomessa kuorma-auton ja perävaunun suurin sallittu leveys on 2,60 metriä yhdistelmäpituuteen 22 metriä saakka, Ruotsissa 2,60 metriä yhdistelmäpituuteen 24 metriä saakka. Mitta- ja massadirektiivin mukaan kuorma-auton ja perävaunun suurin sallittu leveys on 2,55 metriä, ellei kyse ole lämpösäädellystä kuljetuksesta.

Telimassat: Mitta- ja massadirektiiviehdotus ei auton osalta tunnista kolmiakselisen telin telimassaa. Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä on paljon yhdistelmiä, joiden vetoautossa on kolmiakselinen teli (esim. puutavarayhdistelmät, säiliöyhdistelmät ja maansiirtoyhdistelmät). Auton kolmiakselisen telin telimassa Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä on 24 tonnia.

Suomen ja Ruotsin välinen liikenne

Suuri osa Suomen ja Ruotsin välisestä liikenteestä tapahtuu Ro-ro aluksilla yhteysvälillä Helsinki – Tukholma, Turku – Tukholma ja Vaasa – Uumaja. Pohjoisen hyvin harvaan asutulla alueella on myös 614 kilometriä pitkä maaraja ja sen koko pituudelta harjoitetaan rajan ylittävää liikennettä.



Maiden välillä ei ole laajamittaista rautatieverkostoa kattamaan kaikkia pohjoisen kuljetustarpeita, sillä rautatiet ovat laajassa mittakaavassa kannattamattomia rakentaa harvaan asutuilla alueilla, joilla on kapeat tavaravirrat. Laurila-Tornio-Haaparanta-radan valmistuminen 2020-luvulla tulee monipuolistamaan maiden välisiä kuljetuksia, muttei ratkaise kattavasti pohjoisen rajat ylittäviä kuljetustarpeita. Suomen ja Ruotsin raideleveydet ovat toisistaan poikkeavat luoden operatiivisen haasteen raideliikenteelle.

Volyymit vuositasolla:
Pohjoisen maaraja: 220 000 autoa
Vaasa – Uumaja, Turku-Tukholma, Helsinki Tukholma:
yli 100 000 autoa, yli 40 000 traileria

Järjestöjen ehdotus ratkaisuksi

Lähtökohtaisesti pidämme hyvä, että EMS määritellään direktiivissä ja että Euroopassa tapahtuvaa liikennöintiä pidemmillä ja painavammilla yhdistelmillä näin mahdollistetaan ja selkeytetään. EMS:n käyttöperiaatteisiin on kuitenkin välttämätöntä säätää tietyt poikkeukset, joilla mahdollistetaan Suomen ja Ruotsin EU-jäsenyyden alusta saakka käytössä olleiden käytäntöjen jatkuminen maiden välisessä liikenteessä.

Esitämme liikenne- ja viestintäministeriölle seuraavaa ratkaisua Suomen ja Ruotsin 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.

	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 säiliöyhdistelmiä.
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

Me allekirjoittaneet järjestöt esitämme, että Suomi aktiivisesti edistää EU-vaikuttamisellaan Suomen ja Ruotsin välisen liikenteen erityiskysymyksen huomioimista mitta- ja massadirektiivissä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
johtaja Petri Murto, p 040 7622140, petri.murto@skal.fi

Metsäteollisuus ry
logistiikkapäällikkö Alina Koskela, p. 046 921 9460, alina.koskela@forestindustries.fi

Autotuojat ja -teollisuus ry
toimitusjohtaja Tero Kallio, p. 040 729 4513, tero.kallio@autotuojat.fi

Autoalan Keskusliitto ry
toimitusjohtaja Tero Lausala, p. 050 407 2623, tero.lausala@akl.fi

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry
toimitusjohtaja Petri Laitinen, p. 040 588 1071, petri.laitinen@huolintaliitto.fi

Palvelualojen työnantajat PALTA ry
Liikenne- ja logistiikkajohtaja Petri Laitinen, p. 040 588 1071, petri.laitinen@palta.fi

Elinkeinoelämän Keskusliitto ry
Johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, p. 040 763 1482, tiina.haapasalo@ek.fi

Keskuskauppakamari
Johtava asiantuntija Piia Karjalainen, p. 050 435 5604, piia.karjalainen@chamber.fi

Logistiikkayritysten Liitto ry
toimitusjohtaja Pekka Aaltonen, p. 050 349 2259, pekka.aaltonen@logistiikkayritykset.fi

Suomen Yrittäjät ry
ekonomisti Petri Malinen, 050 434 5952, petri.malinen@yrittajat.fi