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

Petri Murto
Johtaja, asiantuntijapalvelut
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Mitta- ja massadirektiivin uudistamisen vaikutukset Suomelle

- **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. 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.
- **Suuremmalla kuljetuskalustolla tapahtuvien kansainvälisten kuljetusten suorittamisoikeuden rajaaminen tiukasti määriteltyihin EMS-yhdistelmiin johtaisi vaikutuksiltaan huomattaviin ongelmiin Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä.**

Direktiiviehdotus ja Suomi-Ruotsi-liikenne

	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

- **Direktiiviehdotus johtaisi merkittäviin ongelmiin Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä.**
- EMS:n suurin sallittu korkeus olisi 4,0 metriä. Nykyisin rajan voi ylittää 4,4 metriä korkealla kalustolla.
- Varsinaisen perävaunun suurin sallittu pituus olisi EMS-yhdistelmässä 12,0 metriä.
- Varsinaisen perävaunun suurin sallittu massa olisi 24 tonnia. Nykyisin 5-akselisen varsinaisen perävaunun suurin sallittu kokonaismassa Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä on 42 tonnia.
- Suomen ja Ruotsin välisen liikenteen kokonaisvolyymi: yli 300 000 rajan ylitystä vuodessa.

 © SKAL

Muutostarve komission ehdotukseen



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