

PAO Vornanen Elisa(LVM)

30.05.2022
JULKINEN

Asia

Suomen ennakko vaikuttaminen mitta- ja massadirektiivin 96/53/EY uudelleen tarkastelemiseen

Kokous

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Neuvoston direktiivissä 96/53/EY, jäljempänä *mitta- ja massadirektiivi*, säädetään EU:ssa liikkuvien tieliikenteen raskaiden hyötyajoneuvojen suurimmat kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallitut mitat ja suurimmat kansainvälisessä liikenteessä sallitut painot (kansainvälisellä liikenteellä tarkoitetaan EU:n jäsenvaltioiden välistä tieliikennettä). HCT-ajoneuvoyhdistelmät (*High Capacity Transport*) hyväksyttiin tieliikennekäyttöön ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen (1257/1992), jäljempänä *ajoneuvojen käyttöasetus*, muutoksella 10.1.2019. Uuden tieliikennelain tullessa voimaan 1.6.2020 ajoneuvojen käyttöasetus kumoutui ja asetuksen muutokset sisällytettiin uuteen tieliikennelakiin (729/2018).

Mitta- ja massadirektiivi annettiin ensimmäisen kerran vuonna 1996. Sen tarkoituksena oli tukea tieliikenteen sisämarkkinoiden kehittymistä, poistaa jäsenvaltioissa voimassa olevien toisistaan poikkeavien standardien kilpailuun kohdistuneet haitalliset vaikutukset ja poistaa jäsenvaltioiden välisen liikenteen esteet. Direktiivillä pyrittiin yhtenäistämään erityisesti kansainvälisen tieliikenteen raskaiden hyötyajoneuvojen suurimmat sallitut painot ja mitat, minkä avulla haettiin tasapainoa taloudellisten tavoitteiden saavuttamisen sekä tieliikenteen turvallisuuden ja tieinfrastruktuurin suojelemisen välille.

Direktiiviä tarkistettiin vuosina 2002, 2015 ja 2019. Tarkistuksilla laajennettiin direktiivin sääntöjen soveltamisala matkustajien kuljetuksiin käytettäviin raskaisiin hyötyajoneuvoihin, otettiin käyttöön toimenpiteitä tieliikenteen turvallisuuden ja raskaiden hyötyajoneuvojen kuljettajien työolojen parantamiseksi ja vähennettiin kasvihuonekaasupäästöjä, mikä edisti EU:n päästötavoitteiden saavuttamista.

Käsillä oleva tarkistus sisältyy kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiaan ja sen toimintasuunnitelmaan vuodeksi 2022. Se mainitaan lippulaivahankkeessa 1 ”Päästöttömien ajoneuvojen, uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden ja niihin liittyvän infrastruktuurin käyttöönoton edistäminen”.

Komissio arvioi parhaillaan direktiiviä saadakseen käsityksen siitä, mikä direktiivissä toimii hyvin ja mikä ei toimi odotetulla tavalla. Arviointi perustuu seuraaviin kriteereihin: merkityksellisyys, vaikuttavuus, tehokkuus, johdonmukaisuus ja EU:n tason

lisäarvo. Arvioinnin tuloksista riippuen komissio voi harkita direktiivin tarkistamista, jotta mahdolliset arvioinnissa havaitut ongelmat korjataan. Tarkistus perustuu erilaisista poliittisista toimenpiteistä ja vaihtoehtoista tehtyyn vaikutustenarviointiin.

Osana direktiivin tarkistamista Euroopan komissio on käynnistänyt julkisen kuulemisen 26.4.2022. Kuuleminen jatkuu 19.6.2022 saakka. Euroopan komission on tarkoitus antaa lainsäädäntöehdotus vuoden 2023 alkupuolella.

Suomen kanta

Suomi pitää tärkeänä direktiivin tarkistamista sekä sille asetettuja tavoitteita. Erityisen tärkeänä Suomi pitää kansallisten olosuhteiden huomioon ottamista direktiivin tarkastelussa.

Direktiivin tulisi huomioida Suomen kaltaisen maan pitkät kuljetusetäisyydet ja ohuet tavaravirrat, jotka tekevät raide- ja laivaliikenteen osuuksien merkittävästä lisäämisestä käytännössä mahdotonta. Tiekuljetusten tehokkuuden parantaminen on voimakkain keino vaikuttaa kuljetuskustannuksiin. Tiekuljetusten tehokkuus määrittää myös kuljetusten ympäristövaikutuksia ja ympäristötavoitteiden saavuttamista.

Suomen näkökulmasta on erityisen tärkeää, että jäsenvaltiot voisivat jatkossakin päättää artikla 4 kohdan 4 soveltamisesta kansallisesti. Kansallisen poikkeusmahdollisuuden mukaan jäsenvaltiot voivat sallia poikkeuksia suurimpiin sallittuihin mittoihin ja massoihin tiettyihin kansallisiin kuljetuksiin, jotka eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla.

Suomi pitää tarpeellisena, että rajat ylittäviä kuljetuksia koskevaa sääntelyä selkiytetään. Rajat ylittävillä kuljetuksilla tulisi olla jatkossakin yhtenäiset vähimmäismitat ja -massat, jotka kaikkien jäsenmaiden tulisi sallia. Näitä vähimmäismittoja ja -massoja suuremmat rajat ylittävät kuljetukset tulisi sallia, mikäli ne täyttävät molempien maiden kansalliset vaatimukset. Suomi ei kuitenkaan näe, että jäsenmaan olisi välttämätöntä hyväksyä suurimpia ja painavimpia yhdistelmiä alueelleen, mikäli se arvioi, että siitä tulisi jäsenmaalle huomattavia infrakustannuksia tai se lisäisi merkittävästi kuljetusten siirtymistä raiteilta teille.

Yleisesti hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistaminen ja/tai yhdenmukaistaminen nähdään hyödyllisenä erityisesti elinkeinoelämän kannalta. Digitalisaation hyödyntäminen sääntöjen noudattamisen ja automaattisten tarkastusten helpottamiseksi on myös toivottava kehityssuunta valvonnan tehostamiseksi.

Suomi on sitoutunut tieliikenteen päästöjen vähentämiseen. Suomi kuitenkin näkee, että raskaiden ajoneuvojen osalta sähköistyminen ei toistaiseksi ole samalla tavoin ratkaisu kuin se on henkilöautopuolella. Siksi olisi tärkeää panostaa myös muihin fossiilisia polttoaineita korvaaviin vaihtoehtoihin, esimerkiksi biokaasuun, vetyyn ja synteettiseen metaaniin. Raskaiden ajoneuvojen päästöjä voidaan merkittävästi pienentää uusiutuvien polttoaineiden, kuten uusiutuvan dieselin ja biokaasun käytöllä. Suomi näkee, että biokaasulla tulee olemaan merkittävä rooli raskaassa liikenteessä myös pidemmällä aikavälillä. Lisäksi näiden ajoneuvojen energiatehokkuutta tulisi parantaa polttomootoriteknologian sallimissa rajoissa. Suomi näkee, että kaikkein raskaimpien ajoneuvoyhdistelmien osalta ei tulisi asettaa nollapäästörajaa ennen kuin sen mahdollistama teknologia on kehittynyt sille tasolle, että tällaisia ajoneuvoja on markkinoilla tarjolla ja niiden edellyttämä latausinfra rakentaminen on lähtenyt hyvään vauhtiin.

Suomi voi katsoa hyödylliseksi kehitykseksi teknisten standardien mukauttamisen päästöttömien ajoneuvojen tarpeisiin esimerkiksi sallimalla lisäpituuden, -painon ja/tai -akselipainon päästöttömän teknologian mahdollistamiseksi. Tämän ei kuitenkaan tulisi koskea akselimassoja.

Suomi ei pidä tarpeellisena julkisessa kuulemisessa esiin tuotua tarvetta luoda kannustimia tai säätää aerodynaamisten ja muiden energiaa säästävien teknologioiden käyttöä pakolliseksi, vaan luottaisi markkinatalouden ohjaavaan vaikutukseen. Toimialalla ne jotka hyötyvät tarjolla olevista toimenpidemahdollisuuksista, valitsevat jo nyt niiden käytön. Pakollinen sääntely voi luoda vaikeasti hyväksyttäviä ja turhia kustannuksia niille, joille on näistä teknologioista vähäinen hyöty energiankulutuksen kannalta ja selkeä haitta kuljetusten suorittamiseen. Lisäksi näiden teknologioiden toimintavarmuus talviolosuhteissa tulisi varmistaa ennen kuin niitä säädetään pakollisiksi.

Suomi ei pidä kannatettavana ehdotusta, jolla mukautettaisiin tekniset standardit intermodaaliliikenteen vaatimuksiin, jotta voidaan varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset pelkän maantiekuljetuksen kanssa. Kaikkien maanteillä kulkevien ajoneuvojen pakottaminen intermodaalikuljetuksiin mitoitetuiksi ei olisi hyödyllistä, koska se heikentäisi niiden ajoneuvojen tehokkuutta, joita ei käytetä intermodaalikuljetuksiin.

Lisäksi Suomi suhtautuu varauksella ehdotukseen, jolla luotaisiin lisää kannustimia, joilla tuettaisiin intermodaaliliikennettä. Suomen olosuhteissa suuren kaluston käytön sitominen intermodaalikuljetuksiin ei onnistuisi esimerkiksi raakapuukuljetuksissa. Kuljetusmuotojen yhdistelyä sekä raidekuljetuksia hyödynnetään jo nyt lähes aina kun mahdollista.

Suomi näkee, että yleisesti ottaen turvallisuuden lisääminen on aina tavoiteltava päämäärä. Ehdotukseen, jolla määrättäisiin turvallisuusvaatimuksia mitoiltaan ja painoltaan suurten ajoneuvojen rajat ylittävälle liikenteelle tulisi kuitenkin suhtautua varauksella. Kustannuksia lisäävien lisävaatimusten sijaan turvallisuusvaatimukset tulisi asettaa uusien ajoneuvojen valmistusvaiheeseen. Näin ne kattaisivat koko sektorin eivätkä vain rajat ylittäviä kuljetusoperaatioita suorittavat ajoneuvot. Mitoiltaan ja painoltaan suurten ajoneuvojen ei voida osoittaa aiheuttavan enemmän tai vähemmän onnettomuuksia kuin mitä aiheutuu ajettaessa pienemmillä yhdistelmillä. Täten tarvetta suurempien yhdistelmien erityiseen säätelyyn turvallisuusnäkökulmasta ei ole tunnistettavissa.

Ehdotus liittyen parhaita eurooppalaisia erikoiskuljetuskäytäntöjä koskevien ohjeiden tarkistamiseen on kannatettava, mutta toteutusaikataulua ei tulisi sitoa tämän direktiivin päivittämiseen vaan asiaa tulisi tarkastella omana kokonaisuutenaan.

Pääasiallinen sisältö

Julkinen kuuleminen

Mitta- ja massadirektiivissä vahvistetaan EU:ssa kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä käytettävien kuorma-autojen, perävaunujen, puoliperävaunujen ja linja-autojen suurimmat sallitut painot ja mitat. Direktiivillä ei tällä hetkellä vahvisteta suurimpia kansallisen liikenteen painoja.

Euroopan komissio käynnisti julkisen kuulemisen 26.4.2022 osana mitta- ja massadirektiivin tarkistamista. Kuuleminen jatkuu 19.6.2022 saakka. Kuulemisen tarkoituksena on tukea käynnissä olevaa vaikutusarviointityötä ja auttaa Euroopan komissiota tunnistamaan mahdollisia lainsäädännön muutostarpeita.

Kuulemisen ensimmäinen osa auttaa komissiota nykyisen direktiivin arvioinnissa, toisessa osassa keskitytään tunnistamaan mahdollisia parannuksia, joita direktiiviin voitaisiin tehdä. Kun arviointi direktiivin tähänastisesta toiminnasta on tehty, voidaan tehdä vaikutustenarviointi, jossa analysoidaan vaihtoehtoja tiedossa olevien ongelmien ratkaisemiseksi.

Kuulemisen ensimmäinen osa arvioi direktiiviä saadakseen käsityksen siitä, mikä direktiivissä toimii hyvin ja mikä ei toimi odotetulla tavalla. Arviointi perustuu seuraaviin kriteereihin: merkityksellisyys, vaikuttavuus, tehokkuus, johdonmukaisuus ja EU:n tason lisäarvo. Arvioinnin tuloksista riippuen komissio voi harkita direktiivin tarkistamista, jotta mahdolliset arvioinnissa havaitut ongelmat korjataan. Tarkistus perustuisi erilaisista poliittisista toimenpiteistä ja vaihtoehtoista tehtyyn vaikutustenarviointiin.

Kuulemisen toisessa osassa keskitytään tunnistamaan mahdollisia parannuksia, joita direktiiviin voitaisiin tehdä. Kuulemiseen listattujen ehdotusten perusteella direktiivin mahdollisessa tarkistamisessa arvioidaan muun muassa seuraavien konkreettisten toimien toteuttamismahdollisuuksia:

- A. Nostetaan suurimmat sallitut painot ja mitat EU:ssa tavallisimmin sallittujen ylärajojen tasolle
 - A1. Hyväksytään raskaampien/pidempien ajoneuvojen rajat ylittävä liikenne automaattisesti vain sellaisten naapurijäsenvaltioiden välillä, jotka sallivat niiden liikennöinnin kansallisessa liikenteessään (eli ei sovelleta EU:n laajuista sääntöä)
- B. Yksinkertaistetaan ja/tai yhdenmukaistetaan hallinnollisia menettelyjä (esimerkiksi jakamattomien kuormien kuljettamista koskevien kansallisten lupien myöntämisen osalta)
- C. Mukautetaan tekniset standardit päästöttömien ajoneuvojen tarpeisiin (esimerkiksi lisäpituus, -paino ja/tai -akselipaino päästöttömän teknologian mahdollistamiseksi)
 - C1. Luodaan lisää kannustimia, joilla lisätään vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ja päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöä (esimerkiksi sallimalla suurempi kuormauskapasiteetti)
- D. Luodaan kannustimia, jotka edistävät aerodynaamisten ja muiden energiaa säästävien teknologioiden käyttöä
 - D1. Säädetään aerodynaamisten ja muiden energiaa säästävien teknologioiden käyttö pakolliseksi
- E. Mukautetaan tekniset standardit intermodaaliliikenteen vaatimuksiin, jotta voidaan varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset pelkän tieliikenteen kanssa (esimerkiksi korkeiden konttien kuljettamista helpottavan lisäkorkeuden salliminen tai sen varmistaminen, että maantiekuljetusajoneuvot ovat yhteensopivia lastausyksikköinä)
 - E1. Luodaan lisää kannustimia, joilla kannustetaan intermodaaliliikennettä (esimerkiksi suuremman kuormauskapasiteetin salliminen intermodaaliliikenteeseen osallistuvilla ajoneuvoilla)

- F. Sallitaan eurooppalaisten moduulijärjestelmien mukaisten ajoneuvoyhdistelmien liikennöinti (enintään 25,25 metrin pituiset normien mukaisten ajoneuvojen yhdistelmät lisäpainolla tai ilman lisäpainoa) rajat ylittävässä liikenteessä EU:ssa liikenteen tehokkuuden parantamiseksi
- G. Määrätään turvallisuusvaatimuksia mitoiltaan ja painoltaan suurten ajoneuvojen rajat ylittävälle liikenteelle
- H. Käytetään digitaaliteknologioita sääntöjen noudattamisen ja automaattisten tarkastusten helpottamiseksi
- I. Tarkistetaan parhaita eurooppalaisia erikoiskuljetuskäytäntöjä koskevat ohjeet

Komissio nostaa esille tieliikenteen aiheuttavan suuren osan liikennealan kasvihuonekaasupäästöistä. Tieliikenteen osuus kaikista liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä on noin 72 prosenttia. Niistä 26 prosenttia on peräisin raskaista hyötyajoneuvoista (6 prosenttia EU:n kaikista hiilidioksidipäästöistä). Kuulemisessa kysytään lisäksi tulisiko eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinti EU:ssa sallia, jotta voidaan parantaa liikenteen tehokkuutta ja vähentää tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä.

Euroopan komission on tarkoitus antaa lainsäädäntöehdotus vuoden 2023 alussa. Direktiivin mahdollisilla muutoksilla tulisi olemaan vaikutusta myös kansalliseen mittoja ja massoja koskevaan lainsäädäntöön ja tämän vuoksi on tärkeää, että direktiivin sisältöön vaikutetaan ennakkoon.

Ennakkovaikuttaminen

Suomi on pyrkinyt aktiivisesti vaikuttamaan direktiivin uudelleen tarkasteluun sekä direktiivin sisältöön jo hyvissä ajoin ennakkoon. Keskeisin ennakkovaikuttamisteema on kansallisen liikkumavaran säilyttäminen sellaisenaan kuin se nyt on direktiiviin artikla 4 kohdassa 4.

Suomi on keskustellut asiasta Euroopan komission liikenteen ja liikkumisen pääosaston sekä ilmastotoimien pääosaston kanssa keväällä 2022. Lisäksi keskusteluja on käyty suomalaisten europarlamentaarikkojen kanssa. Suomi on keskustellut asiasta alustavasti myös joidenkin jäsenmaiden kanssa. Pohjoismaista yhteistyötä asian tiimoilta on pyritty rakentamaan myös Liikenne- ja viestintäviraston toimesta. Ennakkovaikuttamisessa on pyritty huomioimaan sidosryhmien näkemykset ja tekemään yhteistyötä erityisesti taustatietojen ja datan keruun osalta.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Ehdotus painoista ja mitoista annetun direktiivin muuttamiseksi perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artiklaan.

Käsittely Euroopan parlamentissa

-

Kansallinen valmistelu

EU22-liikennejaosto, kirjallinen käsittely 23.5. – 27.5.2022.

Eduskuntakäsittely

-

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat tietä ja tieliikennettä.

Taloudelliset vaikutukset

Suomen kuljetusmarkkinoilla käytettyjen ajoneuvoyhdistelmien enimmäismittoja ja -massoja on kasvatettu vuosikymmenten yli useissa vaiheissa kuljetusten tehokkuuden ja taloudellisuuden parantamiseksi ja siten elinkeinojen kilpailukyvyn hyväksi. Ajoneuvojen ja kuormakokojen kasvattamisen kehityssuunta on ollut johdonmukainen. Eri vaiheissa toteutettujen muutosten taloudellisten hyötyjen on arvioitu olleen Suomen koko maantielogistiikalle vuositason suuruusluokiltaan muutamista kymmenistä miljoonista euroista ylöspäin itse kunkin muutoksen ominaisuuksista ja käyttöönoton laajuudesta riippuen. Kuljetustilastojen mukaan Suomen sisäinen logistiikka on mukautunut toimimaan merkittävältä osin suurilla ajoneuvoyhdistelmillä ja niiden mukaisella taloudellisuudella.

Tilastokeskuksen vuoden 2019 panos-tuotostilaston mukaan maantie-, rautatie- ja putkijohtokuljetusten arvo Suomen kansantalouden toimialojen panoskäytössä oli yhteensä 8,5 mrd. euroa. Suurilla ajoneuvoyhdistelmillä saavutettujen tehokkuushyötyjen menettäminen lisäisi tiekuljetusten kustannuksia mahdollisesti jopa sadoilla miljoonilla euroilla vuodessa. Lisäkustannuksia syntyisi maantielogistiikan koko kustannusrakenteessa eli kalustoinvestoinneissa, kaluston ylläpidossa ja käyttökustannuksissa sekä henkilöstökustannuksissa. Kuljetusyrityksillä saattaisi olla vaikeuksia palkata lisääntyvää tarvetta vastaava määrä kuljettajia jo muutoinkin työvoiman saatavuuden haasteita kohtaavalla alalla. Koska suuret ajoneuvoyhdistelmät hyödyttävät erityisesti tiettyjä toimialoja, lisäisi tehokkuuden heikkeneminen kuljetuskustannuksia merkittävästi esimerkiksi vähittäiskaupassa sekä metsäteollisuuden ja energiateollisuuden raaka-aine- ja tuotekuljetuksissa. Vaikutukset lisäkustannusten kautta toimialojen tuotokseen ja bruttokansantuotteeseen voisivat olla heikentävästi samaa suuruusluokkaa, kuin esimerkiksi ilmastopoliittisille laajoille ohjaukeinoille, kuten polttoaineiden jakeluvaikeus tai tieliikenteen päästökauppa. Kuitenkin siinä missä ilmasto-ohjaus kohdistuisi jäsenvaltioihin laajasti, saavutetun kuljetustehokkuuden ja sen edelleen parantamisen mahdollisuuden menettäminen kohdistuisi Suomeen (Ruotsin ohella) kilpailijamaihin verrattuna yksipuolisesti.

Liikenneinfrastruktuureista vastaavat viranomaiset, yksityiset infrastruktuurin omistajat ja maanteiden logistiikassa toimivat yritykset ovat panostaneet suurempiin mittoihin ja painoihin infrastruktuurin ja terminaalien ominaisuuksia kehittämällä, esimerkiksi lisäämällä siltojen ja teiden kantavuutta. Osa näistä panostuksista menettäisi arvonsa, mikäli niitä ei enää hyödynnettäisi täysimääräisesti alkuperäisen tarkoituksensa mukaisesti.

Liikennesuoritteiden lisääntyessä liikenteen päästöt ja päästökustannukset lisääntyisivät, liikenneturvallisuus heikkenisi, onnettomuuskustannukset lisääntyisivät ja teiden kuluminen lisääntyisi. Myös liikenteen sujuvuudelle voisi aiheutua paikallisia vaikutuksia hitaampien ajoneuvojen osuuden lisääntyessä liikennevirroissa.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Noin 85 prosenttia Suomen sisäisestä tavaramäärästä kulkee maanteitse. Suomen pitkien etäisyyksien vuoksi tuotetta kohden kertyy enemmän kuljetuskilometrejä kuin missään muualla Euroopassa. Maanteiden tavaraliikenne on Suomen kilpailukyyn kannalta merkittävä toimiala ja työllistäjä. Ajoneuvoyhdistelmillä on erityinen merkitys kuljetuskustannuksille kuljetuserien koon vuoksi pitkien yhteysvälien kuljetuksissa ja esimerkiksi raakapuukuljetuksissa. Kuljetuskustannukset vaikuttavat tuotantokustannuksiin ja yritysten kilpailukykyyn ja edelleen hintojen kautta kuluttajien ostovoimaan.

Vuonna 2019 HCT-ajoneuvoihin siirtymisen arvioitiin vähentävän suurimpien ajoneuvoyhdistelmien liikennesuoritteita kaikkiaan 120 miljoonalla kilometrillä muun muassa pitkämatkaisessa kappale-tavaran ja elintarvikkeiden, metsäteollisuustuotteiden ja konttien kuljettamisessa. Siirtymä tehokkaampaan kuljettamiseen on ollut merkittävä ja jossain määrin kehitystä on vielä toteutumatta. Mikäli HCT-ajoneuvoja ei voitaisi käyttää Suomen tieverkolla, muodostuisi pienempien ajoneuvoyhdistelmien käytöstä näiden kuljetusten hoitamiseen kolmannes enemmän liikennesuoritteita.

Asiakirjat

Euroopan komission julkinen kuuleminen mitta- ja massadirektiivin uudistamisesta
<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13278-Hyotyajoneuvot-painot-ja-mitat-arviointi-fi>

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Erityisasiantuntija Elisa Vornanen, p. 029 534 2054, elisa.vornanen@gov.fi
 Liikenneneuvos Veli-Matti Syrjänen, p. 029 534 2124, veli-matti.syrjanen@gov.fi
 Johtava asiantuntija Juha Tervonen (taloudelliset vaikutukset), p. 029 534 2070, juha.tervonen@gov.fi

EUTORI-tunnus

Liitteet

Viite

Asiasanat
Hoitaa

Tiedoksi
