

Vornanen
Palveluosasto / Kuljetus- ja pätevyysyksikkö

Lausunto
13.6.2022
VN/16814/20 LVM

Mitta- ja massadirektiivin (96/53/EY) uudelleen tarkastelu – Suomen ennakkovaikuttaminen (E 71/2022 vp)

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).

Suomessa nostettiin (VNA 31/2019) raskaiden ajoneuvoyhdistelmien suurin sallittu pituus 25,25 metristä 34,50 metriin vuonna 2019. Lisäksi tiellä sai alkaa käyttää uudentyypisiä, nykyisistä poikkeavia nk. HCT-ajoneuvoyhdistelmiä (*High Capacity Transport*). Suurin sallittu massa 76 tonnia säilyi ennallaan. Kansallinen poikkeusmahdollisuus on otettu käyttöön mitta- ja massadirektiivin 96/53/EY 4 artiklan 4 kohdan perusteella, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat sallia poikkeuksia suurimpiin sallittuihin mittoihin ja massoihin tiettyihin kansallisiin kuljetuksiin ja jotka eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla.

Osana direktiivin tarkistamista Euroopan komissio on käynnistänyt julkisen kuulemisen. Komission on tarkoitus antaa lainsäädäntöehdotus vuoden 2023 alussa. Mikäli komission aloitteesta kansallinen poikkeusmahdollisuus poistettaisiin, olisi sillä merkittäviä heikentäviä vaikutuksia Suomen logistiseen kilpailukykyyn. Tämän vuoksi on tärkeää, että direktiivin sisältöön vaikutetaan ennakkoon.

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.

Suomen kuljetusmarkkinoilla käytettyjen ajoneuvoyhdistelmien enimmäismittoja ja -massoja on kasvatettu vuosikymmenten yli useissa vaiheissa kuljetusten tehokkuuden ja taloudellisuuden parantamiseksi ja siten elinkeinojen kilpailukykyyn 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 käyttönoton laajuudesta riippuen. Kuljetustilastojen mukaan Suomen sisäinen logistiikka on mukautunut toimimaan merkittävältä osin suurilla ajoneuvoyhdistelmillä ja niiden mukaisella taloudellisuudella. Enimmäismittojen ja -massojen pienentäminen Suomen sisäisessä liikenteessä lisäisi kuljetuskustannuksia ja raskaiden ajoneuvojen suoritteita tieverkolla ja tekisi turhaksi tehokkuuden parantamiseksi toteutettuja kalusto-, infrastruktuuri- ja terminaali-investointeja.

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.

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. Raskaiden ajoneuvojen päästöjä voidaan merkittävästi pienentää uusiutuvien polttoaineiden, kuten uusiutuvan dieselin ja biokaasun käytöllä.

Elisa Vornanen
Erityisasiantuntija
Kuljetus- ja pätevyysyksikkö, palveluosasto
Liikenne- ja viestintäministeriö

Juha Tervonen
Johtava asiantuntija
vaikutusarviointi- ja kehitysyksikkö, konserniohjausosasto
Liikenne- ja viestintäministeriö