

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta  
liv@eduskunta.fi

## Lausunto Suomen ennakkovaikuttamiseen mitta- ja massadirektiivin

Asia: E 71/2022 vp Valtioneuvoston selvitys: Suomen ennakkovaikuttaminen mitta- ja massadirektiivin 96/53/EY uudelleen tarkastelemiseen

### Mitta- ja massadirektiivin merkitys Suomelle

Tavaraliikenteen ajoneuvojen mitoituksella on suuri merkitys Suomelle. Suomen maantieteelliset olosuhteet, pitkät kuljetusetäisyydet sekä ohuet tavaravirrat korostavat tarvetta kalustosäädöksillä tehostaa kuljetuksia. Keski-Eurooppaan verrattuna Suomessa käytössä olevat pidemmät ja painavimmat ajoneuvoyhdistelmät ovat kuljetustaloudellisesti tarkoituksenmukaisia ja niillä vähennetään merkittävästi kuorma-autoliikenteen päästöjä. Suomessa on pitkä kokemus pitkistä ja painavista yhdistelmistä, eikä niillä ole ollut liikenneturvallisuutta heikentävää vaikutusta.

Pohjoismaissa on pitkään käytetty mitta- ja massadirektiivin mitta- ja massarajoja painavampia ja pidempiä yhdistelmiä myös rajat ylittävässä liikenteessä. Tämä on ollut toimiva järjestely Suomen ja Ruotsin välillä jo yli 20 vuoden ajan. Pitkien ja painavien yhdistelmien käyttö rajat ylittävässä liikenteessä on tärkeää alueen kaupan ja teollisuuden saavutettavuuden kannalta.

Direktiivin uudistamisen merkitys Suomelle on suuri, mikä tulee ottaa huomioon kansallisessa vaikuttamistyössä EU-tasolla.

### Suomen kannalta keskeiset näkökulman direktiivin liittyen

Maanteiden tavaraliikenteen yrityksiä edustava Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry nostaa esiin seuraavat näkökulmat direktiivin uudistamiseen liittyen.

1. Suomessa on voitava säilyttää edelleen nyt käytössä olevat mitat ja massat eikä direktiiviuudistuksella tule aiheuttaa muutoksia nykytilaan.
2. Suomessa on nykysäädösten mukaan mahdollista koota ajoneuvoyhdistelmä maksimimittojen ja -massojen puitteissa varsin vapaasti. Pitkien ja painavien yhdistelmien käyttöoikeutta niin kansallisesti kuin rajat ylittävässä liikenteessäkin ei direktiiviuudistuksessa tule rajata tarkoin määritellyistä moduuliyksiköistä koottuihin ajoneuvoyhdistelmiin.
3. Direktiivin uudistaminen pitää sisällään riskin siitä, että uudistuksessa määriteltäisiin tarkasti ne moduuliyhdistelmätyypit, joilla rajat ylittävää liikennettä voi harjoittaa. Tällä olisi suuri haitallinen vaikutus esimerkiksi Suomen ja Ruotsin väliselle liikenteelle muun muassa raakapuukuljetuksissa, joissa kuljetuskalusto ei ole moduuliperiaatteen mukaista.
4. Pitkien ja painavien ajoneuvoyhdistelmien käyttöoikeutta ei tule rajata vaihtoehtoisin käyttövoimiin tai yhdistettyihin kuljetuksiin.
5. On tiedostettava, että Suomen nykyiset mitta- ja massasäädökset ovat hyvin yksilölliset, eikä niillä ole enää suoraa yhteyttä direktiivin säädösten kanssa. Alla esimerkkejä Suomen säädösten ja direktiivin eroista.
  - Kuorma-auton suurin sallittu pituus Suomessa 13 m (direktiivi 12 m)
  - Puoliperävaunun suurin sallittu vetopituus Suomessa 18 m (direktiivi 12 m)
  - Puoliperävaunuyhdistelmän suurin sallittu pituus Suomessa 23 m (direktiivi 16,5 m)
  - Lukuisilla eri variaatioilla suurin sallittu yhdistelmäpituus 34,5 metriä. Direktiivin perusoletus 16,5 m / 18,75 m, mistä ylöspäin voi poiketa moduuliperiaatteella.
6. Rajat ylittävän liikenteen tulee jatkossakin olla mahdollista sellaisilla yhdistelmillä, jotka ovat käytössä rajan molemmilla puolilla.

## Suomen kanta

Suomen kanta E-kirjeessä on muodostettu hyvin. Siihen on kiteytetty Suomen ja suomalaisen logistiikan kannalta keskeiset tavoitteet.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala  
toimitusjohtaja

Petri Murto  
johtaja, asiantuntijapalvelut