

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selvitys: Suomen ennakkovaikuttaminen mitta- ja massadirektiivin 96/53/EY uudelleen tarkastelemiseen

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selvitys: Suomen ennakkovaikuttaminen mitta- ja massadirektiivin 96/53/EY uudelleen tarkastelemiseen (E 71/2022 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Juha Tervonen, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Elisa Vornanen, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava asiantuntija Otto Lahti, Liikenne- ja viestintävirasto
- logistiikkapäällikkö Hanna Hietala, Metsäteollisuus ry
- johtaja Petri Murto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- toiminnanjohtaja Marko Forsblom, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Euroopan parlamentin jäsen Elsi Katainen, Euroopan parlamentti
- Keskuskauppakamari
- Logistiikkayritysten Liitto ry

VALTIONEUVOSTON SELVITYS

Ehdotus

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

Valiokunnan lausunto LiVL 26/2022 vp

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.

Valtioneuvoston 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 ylittävälle kuljetuksille 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

Valiokunnan lausunto LiVL 26/2022 vp

parantaa polttomoottoriteknologian 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 määritettäisiin 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.

Valiokunnan lausunto LiVL 26/2022 vp

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

(1) Valiokunta pitää mitta- ja massadirektiivin uudelleen tarkasteluun ennakkovaikuttamista erittäin tärkeänä. Valiokunta toteaa tyytyväisyydellä, että valtioneuvoston kannassa on valiokunnan käsityksen ja myös asiantuntijalausuntojen mukaan tuotu esille varsin kattavasti Suomelle tärkeät näkökohdat.

(2) Erityisen tärkeää on, että Suomessa voidaan säilyttää jatkossakin tällä hetkellä käytössä olevat suuremmat kuljetusajoneuvojen mitat ja massat. Tällä on huomattava merkitys pitkien etäisyyksien maassa mm. kuljetusten tehokkuuden ja kustannusten, teollisuuden kilpailukyvn ja päästövähennysten kannalta. Raskaampaa ja pidempää kuljetuskalustoa on käytetty Suomessa jo pitkään ja nykyiseen käytössä olevaan kalustoon on myös investoitu merkittävästi. Lisäksi Suomessa on tehty huomattavia tähän kalustoon perustuvia infrastruktuuri- ja terminaali-investointeja.

(3) Asiantuntijakuulemisessa on myös korostettu, että Suomen ja Ruotsin välisen rajat ylittävän liikenteen tulee olla jatkossakin mahdollista sellaisilla yhdistelmillä, jotka ovat käytössä rajan molemmilla puolilla. Lisäksi asiantuntijakuulemisessa on painotettu tiekuljetusten tehokkuuden ohella koko liikennejärjestelmän ja logistisen toimitusketjun tehokkuuden keskeistä merkitystä, mitä voidaan edistää mm. digitalisointia ja kuljetustiedon laatua ja saatavuutta kehittämällä.

(4) Valiokunta katsoo saamansa selvityksen perusteella, että ennakkovaikuttamisessa on erityisen tärkeää pystyä osoittamaan suurempien kuljetusajoneuvojen edut mm. energiatehokkuuden ja ympäristötavoitteiden kannalta ja ettei nykykäytännöstä aiheudu EU-tasolla markkinahäiriöitä tai kilpailuvääristymiä.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan edellä esitetyin painotuksin.

Valiokunnan lausunto LiVL 26/2022 vp

Helsingissä 15.6.2022

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk
jäsen Heikki Autto kok
jäsen Sandra Bergqvist r
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Petri Huru ps
jäsen Juho Kautto vas
jäsen Jouni Kotiaho ps
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Joonas Könttä kesk
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Jenni Pitko vihr
jäsen Paula Werning sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula