

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta mitta- ja massadirektiivin muuttamiseksi

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun direktiivin 96/53/EY muuttamisesta annettu komission ehdotus, sekä ehdotuksesta laadittu muistio.

Helsingissä 31.8.2023

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Liikenneneuvos Veli-Matti Syrjänen

23.8.2023

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ KOMISSION EHDOTUKSESTA MITTA- JA MASSADIREKTIIVIN MUUTTAMISEKSI

1 Tausta

Euroopan komissio julkaisi 11.7.2023 osana niin kutsuttua vihreää rahtipakettia ehdotuksen (COM(2023 445) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun direktiivin 96/53/EY muuttamisesta, *jäljempänä mitta- ja massadirektiivi*).

Vihreän rahtipaketin (COM(2023 440) tavoitteena on lisätä tavaraliikenteen tehokkuutta ja auttaa alaa saavuttamaan Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa asetettu tavoite liikenteen päästöjen vähentämisestä. Ehdotuksissa tavaraliikenteen tehokkuutta ja kestävyyttä parannettaisiin kehittämällä rautatieinfrastruktuurin hallinnointia ja tarjoamalla parempia kannustimia vähäpäästöisille kuorma-autoille. Samalla yhtenäistetään henkilö- ja tavaraliikenteen ja eri liikenne- ja muotojen kasvihuonekaasupäästöjä koskevan tiedon määrittelyä ja todentamista koskevat puitteet. Pakettia täydennetään myöhemmin vielä yhdistettyjä kuljetuksia koskevalla ehdotuksella. Tämä valtioneuvoston kirje käsittelee vain yllä mainittua mitta- ja massadirektiiviä koskevaa ehdotusta, muista paketin ehdotuksista annetaan omat u-kirjelmät

Mitta- ja massadirektiivi koskee EU:ssa liikkuvien tieliikenteen raskaiden hyötyajoneuvojen, kuorma-autojen, perävaunujen, puoliperävaunujen ja linja-autojen sekä ajoneuvoyhdistelmien, suurimpia kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallittuja mittoja ja suurimpia kansainvälisessä liikenteessä sallittuja painoja (kansainvälisellä liikenteellä tarkoitetaan EU:n jäsenvaltioiden välistä tieliikennettä). Direktiivillä ei tällä hetkellä vahvisteta suurimpia kansallisen liikenteen painoja.

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 muutettiin vuosina 2002, 2015 ja 2019, Suomen kanta tuolloin annettuun ehdotukseen on määritelty u-kirjelmässä U 47/2018 vp. Muutoksilla 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.

Ehdotus mitta- ja massadirektiivin muuttamisesta perustuu vuonna 2020 julkaistuun EU:n kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiaan, jossa komissio ilmoitti aikeestaan direktiivin tarkistamiseksi. Direktiivin tarkistaminen liittyy unionin tavoitteeseen, jonka mukaan kaikista liikennemuodoista on tultava kestävämpiä: vihreitä vaihtoehtoja on tultava laajalti saataville ja siirtymän vauhdittamiseksi on otettava käyttöön oikeanlaisia kannustimia. Direktiivin tarkistamista koskeva kirjaus sisältyi komission vuoden 2022 työohjelmaan, mutta esityksen anto viivästyi.

Komissio järjesti kesällä 2022 julkisen kuulemisen osana direktiivin tarkistamista. Kuuleminen oli suunnattu erityisesti tieliikenteen viranomaisille sekä alan organisaatioille EU:n alueella. Julkisen kuulemisen vastaamisen yhteydessä eduskunnalle toimitettiin E-kirje E 72/2020 vp ennakko-vaikuttamiseen liittyen. Lisäksi komissio on jälkiarvioinnin ja tarkistamisen aikana toteuttanut kohdennettuja kyselytutkimuksia sekä työpajoja jäsenvaltioiden viranomaisille ja sidosryhmille. Suomi on pyrkinyt aktiivisesti vaikuttamaan esityksen sisältöön jo hyvissä ajoin ennakkoon, sillä Suomen kuljetusmarkkinoilla käytettyjen ajoneuvoyhdistelmien enimmäismittoja ja -massoja on kasvatettu vuosikymmenten yli useissa vaiheissa kuljetusten tehokkuuden ja taloudellisuuden parantamiseksi ja siten elinkeinojen kilpailukyvyn hyväksi.

Euroopan komissio antoi 4.5.2023 ehdotuksen COM (2023)189 final, jolla annettaisiin eurovinjettidirektiiviin 1999/62/EY täydentävät säännöt tehokkaimmilla perävaunuilla varustetuilta ajoneuvoyhdistelmiltä perittyjen hiilidioksidipäästöihin perustuvien tiemaksujen alentamisesta. Samalla säädettäisiin rekisteröintitodistuksissa ja sähköisissä tiemaksujärjestelmissä esitettävistä perävaunujen ja ajoneuvoyhdistelmien tehokkuutta koskevista tiedoista direktiiveissä 1999/37/EY ja (EU) 2019/520. Mikäli Suomessa otettaisiin käyttöön raskaan tavaraliikenteen tiemaksu, olisi komission ehdotuksella merkitystä maksun hiilidioksidiperusteisten porrastusten osalta. Suomen kanta ehdotukseen on määritetty u-kirjelmässä U 17/2023 vp.

Euroopan komissio antoi 14.2.2023 ehdotuksen (COM/2023/88 final) uusiksi kunnianhimoisiksi CO₂-raja-arvoiksi uusille raskaille ajoneuvoille vuodesta 2030 eteenpäin. Ehdotuksen tarkoituksena on EU:n vuoden 2030 päästövähennystavoitteen (-55%) ja vuoden 2050 ilmastoneutraalisuustavoitteen edistäminen vähentämällä päästöjä raskaista ajoneuvoista kustannustehokkaasti, ja samalla edistäen EU:n energiaturvallisuutta. Tavoitteena on myös tuoda liikenteenharjoittajien ja käyttäjien saataville yhä energiatehokkaampia ajoneuvoja. Suomen kanta ehdotukseen on määritetty u-kirjelmässä U 128/2022 vp.

Euroopan komissio antoi 10.11.2022 ehdotuksen (COM/2022/586 final) myös niin kutsutuista Euro 7 -päästöstandardeista. Ehdotuksen on määrä vähentää EU:ssa myytävien uusien moottoriajoneuvojen aiheuttamaa ilman saastumista eli muun muassa ajoneuvojen typenoksidi-, hiukkas- ja hiilivetypäästöjä. Suomen kanta ehdotukseen on määritetty u-kirjelmässä U 94/2022 vp.

Ehdotusta on syytä tarkastella yhdessä ainakin yllä mainittujen ehdotusten kanssa sekä tulevan yhdistettyjen kuljetusten ehdotuksen kanssa kokonaiskuvan hahmottamiseksi.

2 Ehdotuksen tavoite

Direktiivin muuttamista koskevan ehdotuksen yleisenä tavoitteena on eurooppalaisen maantieliikenteen kuljetusmarkkinoiden toimivuuden parantaminen, tieliikenteen aiheuttamien päästöjen ja ympäristövaikutusten vähentäminen sekä valvonnan tehostaminen. Ehdotuksen päätavoitteet ovat päästöttömien raskaiden ajoneuvojen käyttöönoton esteiden poistaminen, intermodaalikuljetusten edistäminen, pidempien ja raskaampien ajoneuvojen käyttöä koskevien sääntöjen selkeyttäminen rajat ylittävässä liikenteessä sekä valvonnan tehokkuuden ja vaikuttavuuden parantaminen. Ehdotuksella on tarkoitus puuttua havaittuihin ongelmiin, jotka ovat päästöttömien raskaiden ajoneuvojen vähäinen käyttö, pidempien ja raskaampien ajoneuvojen markkinoiden

pirstoutuminen sekä sääntöjen tehoton ja epäjohdonmukainen valvonta. Tarkoituksena on saavuttaa vakaa sääntelykehys, jossa otetaan huomioon erityyppisten kuljetusten tarpeet samalla korkea turvallisuustaso varmistaen. Lisäksi tarkoituksena on suojella väyläinfrastruktuuria sekä vähentää liikennejärjestelmän tuottamia ilmastopäästöjä.

Komission vaikutusten arvioinnissa tarkasteltiin kolmea lainsäädännöllistä A, B ja C toimenpidevaihtoehtoa havaittuihin ongelmiin. Kaikkiin toimenpidevaihtoehtoihin sisältyy aloitteen tavoitteiden saavuttamiseksi tähtääviä toimia hiilestä irtautumiseksi, sääntöjen yhdenmukaiseksi ja valvonnan parantamiseksi. Direktiivimuutosten vaikuttavuutta, tehokkuutta, johdonmukaisuutta, toissijaisuutta ja oikeasuhteisuutta koskevan vertailun perusteella valituksi vaihtoehdoksi nousi toimenpidevaihtoehto B. Vaikutusten arvioinnin mukaan siinä on löydetty oikea tasapaino asetettujen tavoitteiden tehokkaan saavuttamisen välillä ja varmistetaan, ettei ehdotetuilla toimenpiteillä ylitetä sitä, mikä on tarpeen ongelman ratkaisemiseksi tehokkaasti.

Toimenpidevaihtoehto A sisälsi raskaampien ja pidempien enintään 44 tonnin EMS-ajoneuvoyhdistelmien (European Modular System) rajat ylittävän liikenteen yhdenmukaistamisen niiden jäsenvaltioiden välillä, jotka sallivat tällaiset ajoneuvoyhdistelmät alueellaan kansallisten poikkeusten mukaisesti. Lisäämällä paino- ja pituusrajoja nollapäästöisten teknologioiden mukaisiksi varmistettaisiin, etteivät nollapäästöiset hyötyajoneuvot menetä hyötykuormaa verrattuna perinteisiin polttomootorikäyttöisiin raskaisiin ajoneuvoihin. Toimenpidevaihtoehto A:ssa mahdollistaisi myös suurempien HC-merikonttien (High Cube) kuljettamisen intermodaaliliikenteessä. Lisäksi toimenpidevaihtoehto A:ssa vahvistettaisiin valvontaa asettamalla tarkastusten vähimmäismäärä miljoonaa ajoneuvokilometriä kohti ja asetetaan vähimmäisvaatimukset jäsenvaltioille, jotka haluavat toteuttaa yhdenmukaista ns. älykkään liikenteen politiikkaa.

Toimenpidevaihtoehto B tukee edelleen siirtymistä päästöttömiin raskaisiin ajoneuvoihin taloudellisin kannustimin, kuten mahdollistamalla lisämassan nollapäästöisille kuorma-autoille sekä intermodaalikuljetuksia (ei-konttikuljetuksia) suorittaville raskaille ajoneuvoille. Tähän toimenpidevaihtoehtoon on asetettu tavoitepäivämäärä, jonka jälkeen vuoden 2035 alussa EU:n rajat ylittävässä liikenteessä käytettävien enintään 44 tonnin ajoneuvojen on oltava päästöttömiä. Toimenpidevaihtoehto B yhdenmukaistaa pidemmällä ja raskaammilla ajoneuvoilla suoritettavien rajat ylittävien kuljetusten lupavaatimukset ja hallinnolliset menettelyt sekä ottaa käyttöön pakolliset tiestöön asennettavat ajoneuvojen punnituslaitteet.

Toimenpidevaihtoehto C:n tavoitteena olisi mahdollisimman korkea yhdenmukaistamisen, hiilestä irtautumisen ja täytöntöönpanon taso, mutta sen EU-tason sääntelytoimet ovat vahvempia kuin kahden muun vaihtoehdon. Toimenpidevaihtoehto C:ssä laajennettaisiin EMS-ajoneuvojen toiminta-alue koko EU:hun, minkä olisi oltava päästötöntä tai sen tulisi liittyä intermodaalikuljetuksiin. Toimenpidevaihtoehdon arvioitiin aiheuttavan jäsenvaltioiden viranomaisille suurimmat väyläverkon ylläpitokustannukset sekä vaatimusten noudattamisesta aiheutuvia lisäkustannuksia moduulijärjestelmiä käyttäville logistiikkatoimijoille.

3 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

Ehdotuksella muutettaisiin mitta- ja massadirektiivin (96/53/EY) artikkelit 1, 2, 4, 6, 8, 9 sekä 10. Tärkeimmät ehdotukset, jotka muuttavat direktiiviä olennaisesti tai lisäävät siihen uusia elementtejä on esitelty alla seuraavasti:

2 artikla

Artiklaa ehdotetaan muutettavaksi niin, että ”perävaunun” ja ”puoliperävaunun” määritelmät sekä suurimpien sallittujen mittojen mittausten menettelyt yhdenmukaistetaan ajoneuvon tyyppi- ja väksyntälainsäädännön määritelmien kanssa. Lisäksi artiklaan lisättäisiin ”eurooppalaisen moduulin”, ”ajoneuvojen kuljetuskaluston”, ”vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävän ajoneuvon” sekä ”eFTI-alustan” keskeiset määritelmät, kuten ne ovat voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti määritelty.

Intermodaaliliikenteen määritelmä sekä tarvittavat viittaukset tällaisiin kuljetuksiin liitteen I tarkistetussa versiossa muutettaisiin niin, että se sallisi intermodaaliliikenteessä käytettävät kuorma-autot, perävaunut sekä puoliperävaunut. Toimijat, jotka suorittavat intermodaalikuljetuksia muutoin kuin konttikuljetuksina, voisivat hyödyntää samat painolisäykset kuin ajoneuvot, jotka kuljettavat kontteja tai vaihtokoreja.

4 artikla

Artiklaa muutettaisiin niin, että 1 kohtaan lisättäisiin uusi alakohta c, jonka mukaan jäsenvaltiot eivät saisi sallia alueellaan tavanomaista liikennöintiä, joka koskisi kansainvälisessä tavaraliikenteessä tai henkilöliikennettä käytettäviä ajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä, jotka eivät täyty liitteessä I mainittuja vaatimuksia.

Kohdat 3 ja 4 muutettaisiin niin, että ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien, jotka ylittävät enimmäispainot ja/tai mitat, voitaisiin sallia liikkuvan vain toimivaltaisen viranomaisen myöntämien erikoislupien nojalla tai näiden viranomaisten kanssa tapauskohtaisesti sovittujen ehtojen perusteella, jos ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät kuljettavat tai ovat tarkoitettut kuljettamaan jakamattomia kuormia.

Jäsenvaltioiden tulisi varmistaa, että jakamattomien kuormien kuljetuksia koskevien lupien tai vastaavien järjestelyjen myöntämismenettely on sujuva, tehokas sekä syrjimätön, hallinnollinen taakka tulisi minimoida sekä tarpeettomia viiveitä tulisi välttää.

Jäsenvaltioiden tulisi varmistaa, että jakamattomien kuormien kuljetuksia koskevien lupien tai vastaavien järjestelyjen myöntämismenettelyt ovat oikeasuhtaisia ja syrjimättömiä. Jäsenvaltioiden tulisi erityisesti tehdä yhteistyötä ajoneuvojen merkintöjen ja opasteiden moninaisuuden välttämiseksi, ja kuvien käyttöä tulisi suosia tekstin sijaan. Jäsenvaltiot eivät saisi asettaa kieli-vaatimuksia jakamattomien kuormien kuljetukseen liittyen.

Jäsenvaltiot voisivat sallia, että kuljetukseen käytetyt ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joita käytetään tiettyihin kansallisiin kuljetuksiin ja jotka eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla, liikkuvat jäsenvaltion alueella mitoilla, jotka poikkeavat liitteen I kohdissa 1.1, 1.2, 1.4—1.8, 4.2 ja 4.4 mainituista mitoista.

Kuljetusten ei katsottaisi vaikuttavan merkittävästi liikennesektorin kansainväliseen kilpailuun, mikäli yksi seuraavista edellytyksistä täyttyy:

- a) kuljetukset suoritetaan jäsenvaltion alueella erikoistarkoitukseen rakennetuilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä sellaisissa olosuhteissa, joissa kuljetuksia ei normaalisti suoriteta muista jäsenvaltioista lähtöisin olevilla ajoneuvoilla esimerkiksi metsien hyväksikäyttöön ja metsäteollisuuteen liittyvät kuljetukset
- b) jäsenvaltio, joka sallii kuljetukset alueellaan ajoneuvoilla ja ajoneuvoyhdistelmillä, joiden mitat poikkeavat liitteessä I säädetyistä mitoista, sallii käytettäväksi myös EMS-

ajoneuvoyhdistelmät alueellaan 4 a kohdan mukaisesti, siten että voidaan saavuttaa vähintään tässä jäsenvaltiossa sallittu kuormatilan pituus, jotta jokainen liikennöitsijä voi hyödyntää tasapuolisia kilpailuedellytyksiä.

Lisättäisiin uusi 4 a kohta, jonka mukaan jäsenvaltiot voisivat sallia EMS-ajoneuvoyhdistelmien toimimisen alueellaan kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä seuraavin ehdoin;

- a) Jäsenvaltioiden tulisi asettaa läpinäkyvästi ja saavutettavasti julkisesti saataville tiedot EMS-ajoneuvoyhdistelmien suurimmista sallituista mitoista ja massoista alueellaan.
- b) Jäsenvaltioiden tulisi asettaa läpinäkyvästi ja saavutettavasti julkisesti saataville tiedot EMS-ajoneuvoyhdistelmille sallitusta tieverkostosta alueellaan.
- c) Jäsenvaltioiden tulisi varmistaa EMS-ajoneuvoyhdistelmille avoimen tieverkon osan liitettävyyden naapurijäsenmaan tieverkostoon, mikäli naapurijäsenmaa sallii myös EMS-ajoneuvoyhdistelmät alueellaan, rajat ylittävän liikenteen mahdollistamiseksi.
- d) Jäsenvaltioiden tulisi luoda seurantajärjestelmä, jolla arvioidaan EMS-ajoneuvoyhdistelmien vaikutusta tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin sekä liikennemuotojen väliseen yhteistyöhön. Lisäksi EMS-ajoneuvoyhdistelmien käyttöön liittyviä liikennejärjestelmään kohdistuvia ympäristövaikutuksia tulisi arvioida, mukaan lukien vaikutukset kulkumuotojakaumaan.

Mikäli jäsenvaltio sallisi tämän kohdan nojalla EMS-ajoneuvoyhdistelmien käytön kansallisessa liikenteessä, se ei voisi hylätä tai kieltää kansainvälisiä kuljetuksia suorittavia EMS-ajoneuvoyhdistelmiä alueellaan. Edellyttäen, että tällaiset järjestelmät eivät ylitä kansallista liikennettä suorittavien EMS-ajoneuvoyhdistelmien enimmäispainoja tai mittoja. Jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa komissiolle, mikäli ne sallivat EMS-ajoneuvoyhdistelmät alueellaan.

Kohta 5 muutettaisiin niin, että jäsenvaltiot voisivat sallia sellaisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien, jotka eivät täytä tämän direktiivin vaatimuksia, kokeilun rajoitetuksi ajaksi uuden teknologian tai uusien konseptien kokeilemiseksi. Tällaiset ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät voisivat suorittaa tiettyjä kansallisia tai kansainvälisiä kuljetuksia kokeilun aikana. Erityisesti EMS-ajoneuvoyhdistelmiin liittyvät kokeilut sallittaisiin enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Kokeilujen määrää ei rajoitettaisi, mutta niistä tulisi ilmoittaa komissiolle. Jäsenvaltioiden tulisi luoda seurantajärjestelmä, jolla arvioidaan kokeilujen vaikutuksia 1 alakohdan mukaisesti tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin sekä liikennemuotojen väliseen yhteistyöhön. Lisäksi liikennejärjestelmän ympäristövaikutuksia tulisi arvioida, mukaan lukien vaikutukset kulkumuotojakaumaan.

Uuden 5 a kohdan mukaan komissiolle siirrettäisiin valta antaa delegoituja säädöksiä artiklan 10 h mukaisesti tämän direktiivin täydentämiseksi määrittelemällä artiklan 4 a kohdan d alakohdassa ja 5 kohdassa tarkoitetun seurantajärjestelmän tuottamalle tiedolle ja tulosindikaattoreille vähimmäisvaatimukset.

4 a artikla

Uuden artiklan 4 a mukaan jäsenvaltioiden tulisi perustaa sähköinen tieto- ja viestintäjärjestelmä, jossa olisi vähintään seuraavat niin sanotun ”yhden luukun” toiminnot;

- a) yksi kansallinen maahantulopaikka, jonka kautta hakijan tulisi toimittaa 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua erityislupaa tai vastaavaa järjestelyä koskeva hakemuksensa standardoidussa muodossa;
- b) yksi kansallinen yhteyspiste, josta hakijat voisivat saada 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tietoja erityislupien tai vastaavien järjestelyiden hakemisen edellytyksistä sekä tarvittavat tiedot reittiensä suunnittelemiseksi selkeällä, helposti saavutettavalla ja avoimella tavalla;
- c) tarvittaessa yksi a ja b kohdan mukainen kansallinen yhteyspiste EMS- ajoneuvoyhdistelmillä toimiville.

Komissio voisi lisäksi antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joilla vahvistettaisiin yhteinen standardoitu hakemuslomake ja yhdenmukaistettaisiin tämän artiklan 1 kohdassa ja 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen kansallisten lupien tai vastaavien järjestelyjen myöntämistä koskevat säännöt ja menettelyt. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksyttäisiin 10 i artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

4 b artikla

Uuden 4 b artiklan mukaan, mikäli jäsenvaltio 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla sallii alueellaan ajoneuvoyhdistelmät, joiden enimmäispaino on suurempi kuin liitteen I kohdassa 2.2.1 tai kohdassa 2.2.2 vahvistetut painorajat, se ei voi estää tai kieltää niiden kansainvälisessä liikenteessä käytettävien ajoneuvoyhdistelmien käyttöä alueellaan, jotka vastaavat painoltaan kansallisessa liikenteessä käytettäviä ajoneuvoyhdistelmiä. Kyseisten ajoneuvoyhdistelmien suurin sallittu paino voi olla kuitenkin enintään 44 tonnia.

Poiketen siitä mitä 1 kohdassa säädetään, 44 tonnin enimmäispainoraja voidaan ylittää, mikäli jäsenvaltio sallii painavimmat ajoneuvoyhdistelmät niiden ollessa osa intermodaalikuljetusta.

Nollapäätösten ajoneuvojen käytön ennustetaan lisääntyvän ja näin ollen tätä artiklaa sovellettaisiin 31.12.2034 asti.

6 artikla

Artikla 6 kohta 1 korvattaisiin niin, että jäsenvaltioiden tulisi toteuttaa tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että edellä 1 artiklassa tarkoitettua direktiivin mukaiset ajoneuvot on varustettu vähintään yhdellä seuraavista tunnuksista;

- a) kahden kilven yhdistelmä, joka on joko valmistajan lakisääteinen kilpi tai vaihtoehtoisesti tämän direktiivin liitteen III mukainen mittoja koskeva kilpi. Kilpien tulee olla kiinnitettynä komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/535 liitteen II mukaisesti.
- b) yksi kilpi, joka tulee olla kiinnitettynä komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/535 liitteen II mukaisesti sisältäen a alakohdan tiedot kahdesta kilvestä.
- c) jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen myöntämä rekisteröintiin tai käyttöönottoon liittyvä asiakirja. Asiakirjan on sisällettävä samat nimikkeet ja tiedot kuin a alakohdassa viitatuksi kilvet sisältäisivät. Lisäksi asiakirja tulee pitää helposti tarkastettavassa ja suojatussa paikassa.

Artiklaan lisättäisiin uusi kohta 7, jonka mukaan, jotta kuljetusta voitaisiin pitää intermodaalikuljetuksena tämän direktiivin tarkoittamalla tavalla, rahtaaajan tai intermodaalikuljetusta järjestävän yrityksen tulisi varmistaa, kun asianmukaista, että direktiivin 92/106/ETY artikloissa 3 ja 7 tarkoitetut asiakirjat tallennetaan ja asetetaan saataville eFTI-alustalle asetuksen (EU) 2020/1056 mukaisesti. Näiden tietojen tulisi olla toimivaltaisten viranomaisten saatavilla samalla eFTI-alustalla, jonne kuljetustiedot on tallennettu asetuksen (EU) 2020/1056 mukaisesti.

8 c artikla

Artikla 8 c lisättäisiin. Ajoneuvojen kuljettamiseen käytettävä avorunkoinen kuljetuskalusto voisi ylittää liitteen I kohdan 1.1 mukaisen enimmäispituuden lastattuna käyttäessään sallittuja kuormatukia, ollessaan enintään kokonaisuudessaan 20,75 metriä. Uloke tai kuormatuki ei saisi työntyä kuormaan nähden ulos. Kuorma saisi työntyä vetoajoneuvon eteen enintään 0,5 metriä edellyttäen, että kuljetettavan ajoneuvon ensimmäinen akseli säilyisi perävaunurakenteen päällä. Kuorma saisi työntyä taaksepäin enintään 1,5 metriä edellyttäen, että kuljetettavan ajoneuvon viimeinen akseli säilyisi perävaunun rakenteen päällä.

10 b artikla

Artikla 10 b korvattaisiin niin, että vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien tai nollapäästöisten ajoneuvojen suurimmat sallitut painot ja akselipainot olisivat ne, jotka on vahvistettu liitteessä I olevissa kohdissa 2.2, 2.3, 2.4, 3.4.2 ja 3.4.3.

Vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien tai nollapäästöisten ajoneuvojen edellyttämä lisäpaino on määriteltävä asianomaisen valmistajan toimittamien asiakirjojen pohjalta kyseisen ajoneuvon hyväksynnän yhteydessä. Kyseinen lisäpaino ilmoitetaan 6 artiklan mukaisesti vaaditussa virallisessa todistuksessa.

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 10 h artiklan mukaisesti niiden 2 artiklassa tarkoitettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden luettelon päivittämiseksi tätä direktiiviä varten, jotka edellyttävät lisäpainoa. On erityisen tärkeää, että ennen kuin komissio hyväksyy nämä delegoidut säädökset, se noudattaa tavanomaista käytäntöään ja kuulee asiantuntijoita, jäsenvaltioiden asiantuntijat mukaan lukien.

Liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa vahvistetut enimmäispituudet nollapäästöisille ajoneuvoille tai ajoneuvoyhdistelmille voisivat ylittyä nollapäästöisen teknologian mahdollistamiseksi, enintään 90 cm verran, jotta tällaisia laitteita voitaisiin lisätä. Tällaisten nollapäästöisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien tulisi olla tämän direktiivin liitteen I kohtien 1.5 ja 1.5a mukaisia. Mahdolliset enimmäispituuksien ylitykset eivät saisi kuitenkaan johtaa kyseisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien kuormapituuden lisääntymiseen, jotta voidaan varmistaa perävaunun ja puoliperävaunujen yhteensopivuus intermodaaliliikennettä koskevien vaatimusten kanssa.

Nollapäästöisten ajoneuvojen edellyttämä lisäpituus on määriteltävä asianomaisen valmistajan toimittamien asiakirjojen pohjalta kyseisen ajoneuvon hyväksynnän yhteydessä. Kyseinen lisäpaino ilmoitetaan 6 artiklan mukaisesti vaaditussa virallisessa todistuksessa.

10 d artikla

Artikla 10 d kohdat 1 ja 2 muutettaisiin niin, että jäsenvaltioiden olisi toteutettava erityistoi-menpiteitä niiden liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien tunnistamiseksi, jotka todennäköisesti ovat ylittäneet suurimman sallitun painon ja jotka niiden toimivaltaisten

viranomaisten näin ollen olisi tarkastettava sen varmistamiseksi, että tämän direktiivin vaatimuksia noudatetaan. Nämä toimenpiteet voidaan toteuttaa tieinfrastruktuureihin sijoitettujen automaattisten järjestelmien tai ajoneuvoon 4 kohdan mukaisesti asennettujen punnituslaitteiden avulla.

Jos jäsenvaltio päättäisi asentaa tieinfrastruktuuriin automaattisia järjestelmiä, sen olisi varmistettava niiden käyttöönotto vähintään asetuksen (EU) 2013/1315 mukaisesti vahvistetulla Euroopan laajuisella tieliikenneverkostolla.

Jäsenvaltio ei saisi vaatia ajoneuvoon asennettavien punnituslaitteiden asentamista toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin tai ajoneuvoyhdistelmiin.

Rajoittamatta unionin lainsäädännön ja kansallisen lainsäädännön soveltamista, kun automaattisia järjestelmiä käytetään tähän direktiiviin kohdistuvien rikkomusten toteamiseen ja seuraamusten määräämiseen, tällaisten automaattisten järjestelmien on oltava sertifioituja. Jos automaattisia järjestelmiä käytetään yksinomaan tunnistamistarkoituksiin, sertifiointia ei vaadita.

Kunkin jäsenvaltion tulisi suorittaa joka kalenterivuosi vähintään kuusi tarkastusta miljoonaa ajoneuvokilometriä kohden niiden tavaraliikennettä suorittavien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien osalta, jotka kuuluvat painonsa puolesta tämän direktiivin soveltamisalaan alueellaan. Riippumatta ajoneuvon rekisteröintivaltioista tai siitä missä ne otettu käyttöön. Määräysten noudattamiseen liittyviin tarkastuksiin tulisi sisällyttää asianmukainen määrä tarkastuksia myös yöaikaan.

Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännökset 4 kohdan mukaista yhteen toimivuutta ja yhteensopivuutta koskevien sääntöjen yhdenmukaista täytäntöönpanoa varten.

10 da artikla

Uuden artikla 10 da mukaan jäsenvaltiot voisivat ottaa käyttöön alueellaan Intelligent Access Policy (IAP) – järjestelmiä, joilla säännellään, valvotaan sekä helpotetaan raskaiden hyötyajoneuvojen pääsyä tietyille teille tai alueille. Tässä artiklassa IAP-järjestelmällä tarkoitetaan teknistä ja toiminnallista älykkäiden kulkuyhteyksien mallia, jonka avulla, telematiikkaa hyödyntämällä, voidaan hallita raskaiden hyötyajoneuvojen pääsyä tieverkolle varmistaen samalla, että mittoihin ja massoihin sovellettavia sääntöjä noudatetaan.

Mikäli jäsenvaltio ottaa käyttöön IAP:n 1 kohdan mukaisesti, sen tulisi varmistaa, että jäsenmaan IAP-järjestelmät ovat direktiivin 2010/40/EU (ITS-direktiivi) mukaisia. Jäsenvaltioiden on erityisesti varmistettava, että IAP-järjestelmään liittyvät tiedot, jotka kuuluvat direktiivin 2010/40/EU soveltamisalaan, mukaan lukien paino -, pituus -, leveys - tai pituusrajoitukset, ovat saatavilla digitaalisesti koneluettavassa muodossa ja saavutettavissa kansallisten yhteyspisteiden kautta delegoidun asetuksen (EU) 2022/670 mukaisesti.

Mikäli jäsenvaltio ottaa käyttöön IAP-järjestelmiä 1 kohdan mukaisesti, sen tulisi:

- a) määritellä perusteet raskaiden hyötyajoneuvojen pääsyn myöntämiselle, mukaan lukien mutta ei ainoastaan, ajoneuvon painolle, pituudelle, teknisille vaatimuksille ja erityisten turvallisuussuunnitelmien noudattamiselle;

- b) suosia kehittyneiden älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöä turvallisuuden ja tehokkuuden sekä ruuhkien vähentämiseksi tieliikenteessä, johon IAP-järjestelmät vaikuttavat;
- c) luoda kattava tiedotus - ja viestintäjärjestelmä, jolla voi tiedottaa raskaan kaluston kuljettajille IAP-järjestelmän vaatimuksista hakumenettelyistä sekä mahdollisista järjestelmän päivityksistä ja muutoksista.

Jäsenvaltioiden perustamat IAP-järjestelmät eivät saa aiheuttaa syrjiviä tai suhteettomia rajoituksia tavaroiden ja palvelujen vapaalle liikkuvuudelle eivätkä haitata aiheettomasti sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa.

10 f artikla

Artikla 10 f 1 a kohdan mukaan rahdinantajan tulisi antaa liikenteenharjoittajalle, jonka tehtäväksi kontin tai vaihtokorin kuljetus annetaan, ilmoitus kuljetettavan kontin tai vaihtokorin painosta sekä korkeudesta;

10 g artikla

Artikla 10 g muutettaisiin niin, että jäsenvaltioiden tulisi joka toinen vuosi ja viimeistään asianomaista kaksivuotiskautta seuraavan vuoden 30 päivänä syyskuuta lähetettävä komissiolle tarvittavat tiedot seuraavista:

- a) kahden edellisen kalenterivuoden aikana toteutettujen tarkastusten lukumäärä;
- b) niiden ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien lukumäärä, joissa on havaittu ylikuormaa;
- c) tielle asennettujen automaattisten järjestelmien määrä ja sijainti artikla 10 d 1 kohdan mukaisesti ja selvitys siitä käytetäänkö näitä järjestelmiä yksinomaan tunnistamistarkoituksiin vai sertifioituna rikkomusten valvomiseen ja seuraamusten määräämiseen;
- d) sellaisten IAP-järjestelmien käyttöönotto ja tehokkuus, jotka on perustettu artikla 10 d mukaisesti;
- e) poikkeuskuljetuksille myönnettyjen kansallisten lupien lukumäärä artikla 4 kohdan 3 mukaisesti sekä niiden voimassaoloaika (kertaluonteiset ja pitkäaikaiset luvat);
- f) 4 artiklan 4 a kohdan d alakohdan ja 4 artiklan 5 kohdan mukaisesti suoritettujen arviointien tulokset.

Nämä tiedot tulisi eriteltävä vuosittain.

Komissio analysoi artiklan 1 mukaisesti saadut tiedot ja sen perusteella toimittaa kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle tämän direktiivin täytäntöönpanoon liittyen, viimeistään 13 kuukauden kuluttua siitä, kun on vastaanottanut tiedot kaikista jäsenvaltioista. Tällaisen selvityksen tulee sisältää olennaiset tiedot kyseessä olevan alan kehityksestä.

Komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä sähköisessä muodossa olevan standardisoidun ilmoituslomakkeen, jota jäsenvaltioiden on käytettävä toimittaessaan komissiolle 1 kohdassa

tarkoitettut tiedot. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10 i artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

10 h artikla

Artikla 10 h mukaan, komissiolle siirrettäisiin tämän direktiivin voimaan tulosta lähtien viiden vuoden ajaksi 4 artiklan 5a kohdassa ja 10 b artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.

10 k artikla

Uuden artikla 10 k mukaan kriisitilanteessa, jos yleinen etu sitä vaatii ja edellyttäen, ettei liikenneturvallisuus vaarannu, jäsenvaltiot voisivat myöntää väliaikaisia poikkeuksia liitteessä I vahvistettuihin massoihin ja mittoihin kansallisessa liikenteessä käytettävälle ajoneuvoille enintään kahden kuukauden ajaksi. Kyseiset poikkeukset tulisi perustella asianmukaisesti ja niistä tulisi ilmoittaa välittämättömästi komissiolle. Komissio julkaisee myönnettyä poikkeusta koskevat tiedot virallisella sivullaan.

Mikäli kriisi vaikuttaisi useampaan jäsenvaltioon, komissio voisi antaa täytäntöönpanosäädöksillä väliaikaisia poikkeuksia liitteessä I vahvistettuihin massoihin ja mittoihin kansainvälisessä liikenteessä käytettävälle ajoneuvoille. Poikkeuksen kesto olisi enintään kuusi kuukautta ja se voitaisiin uusida ainoastaan kriisin pitkittyessä. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10 i artiklan 4 kohdassa tarkoitettuna menettelyn mukaisesti.

Kriisillä tarkoitetaan tässä artiklassa poikkeuksellista, odottamatonta ja äkillistä, luonnollista tai ihmisen aiheuttamaa, luonteeltaan ja laajuudeltaan poikkeuksellista tapahtumaa, joka tapahtuu unionissa tai sen ulkopuolella ja jolla on merkittäviä suoria tai epäsuoria vaikutuksia tieliikenteeseen, talouteen tai unionin kansalaisten hyvinvointiin, kun yhteiskunnan normaali toiminta on merkittävästi häiriintynyt ja jos yleinen etu edellyttää kiireellisiä toimia.

Liite I korvattaisiin kokonaan uudella liitteellä vastaamaan paremmin yllä esitettyjä muutoksia.

4 Ehdotuksen oikeusperusta ja suhde toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteisiin

Direktiivin muuttamista koskevan ehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 91 artiklan 1 kohta (yhteinen liikennepolitiikka). Ehdotus käsitellään tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä yhdessä Euroopan parlamentin kanssa. Neuvosto päättää ehdotuksen hyväksymisestä määränemmistöllä.

SEUT 4 artiklan 2 kohdan g alakohdan mukaan EU ja jäsenvaltiot jakavat toimivallan liikennealan sääntelyssä. Ehdotukseen sovelletaan toissijaisuusperiaatetta, koska asiat, joita ehdotus koskee, eivät kuulu Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Komission mukaan ehdotus on toissijaisuusperiaatteen mukainen, koska tavoitteita ei sen arvion mukaan voida saavuttaa riittävällä tavalla pelkästään jäsenvaltioiden toimin. Komission mukaan EU-tason toimet ovat tarpeen, koska kuljetusmarkkinoihin liittyy rajat ylittäviä tekijöitä, joita jäsenmaat eivät voi yksistään ratkaista. Lisäksi, ilmastonmuutos on rajat ylittävä ongelma, jonka johdosta ilmastotoimien koordinointi EU-tasolla on tarpeen.

Ehdotus on myös suhteellisuusperiaatteen mukainen, sillä ehdotuksessa jätetään kuitenkin jäsenmaille liikkumavaraa, jolla jäsenvaltio voi ottaa huomioon kansalliset olosuhteet. Ehdotuk-

sen nähdään olevan tarpeen perussopimusten tavoitteiden, kuten liikenneturvallisuuden parantamisen saavuttamiseksi. Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen, sillä siinä ei ylitetä sitä mikä on tarpeen ongelmien ratkaisemiseksi sekä Unionin tavoitteiden saavuttamiseksi.

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan ehdotuksen oikeusperusta on asianmukainen. Valtioneuvosto pitää ehdotusta myös suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteen mukaisena.

Komissio ehdottaa, että komissiolle siirretään SEUT 290 artiklan mukaista säädösvaltaa, jonka nojalla komissio voi antaa delegoituja säädöksiä. Komissiolle siirrettäisiin ehdotuksen mukaan tämän direktiivin 4 artikla 5a kohdan perusteella valta antaa delegoituja säädöksiä artiklan 10 h mukaisesti tämän direktiivin täydentämiseksi määrittelemällä artiklan 4 a kohdan d alakohdassa ja 5 kohdassa tarkoitetun seurantajärjestelmän tuottamalle tiedolle ja tulosindikaattoreille vähimmäisvaatimukset. Näin pyritään varmistamaan, että jäsenvaltioiden perustamat seurantajärjestelmät sekä kokeilujen vaikutusten arvioinnit noudattavat yhdenmukaistettuja vähimmäisvaatimuksia. Lisäksi, komissiolle siirrettäisiin valta antaa delegoituja säädöksiä 10 h artiklan mukaisesti niiden 2 artiklassa tarkoitettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden luettelon päivittämiseksi tätä direktiiviä varten, jotka edellyttävät lisäpainoa. On erityisen tärkeää, että ennen kuin komissio hyväksyy nämä delegoidut säädökset, se noudattaa tavanomaista käytäntöään ja kuulee asiantuntijoita, jäsenvaltioiden asiantuntijat mukaan lukien.

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan säädösvallan siirto on tarkoituksenmukainen.

5 Ehdotuksen vaikutukset

5.1 Vaikutukset kansalliseen lainsäädäntöön

Direktiiviehdotuksen kansallinen toimeenpano edellyttäisi ainakin tieliikennelain (729/2018) muuttamista. Ehdotus voi edellyttää myös muutoksia liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017), ylikuormamaksusta annettuun lakiin (51/1982) sekä ajoneuvolakiin (82/2021).

5.2 Taloudelliset ja markkinavaikutukset

Ehdotuksessa pyritään säätämään vakaasta ja asianmukaisemmasta sääntelykehyksestä, jossa olisi otettu huomioon erityyppisten kuljetusten erityistarpeet. Samalla on pyritty varmistamaan korkea turvallisuustaso, infrastruktuurin suojelu sekä tarve vähentää liikenteen päästöjä.

Ehdotuksesta liikenteenharjoittajille koituvat nettomääräiset kokonaiskustannussäästöt koko EU:n alueella olisivat komission mukaan noin 45 mrd. euroa ja viranomaisille noin 21,5 mrd. euroa vuosina 2025-2050. Säästöt syntyisivät toimintakustannusten vähenemisestä sekä viranomaisyhteistyön tehostumisesta, jolloin esimerkiksi tienvarsitarkistuksiin menisi vähemmän aikaa. Toimintakustannusten alenemisen taustalla olisivat hyötykuormamäärän kasvaminen sekä matkojen väheneminen.

Toimintakustannusten aleneminen ajettua kilometriä kohden ja neljä tonnia suuremmalla yhdistelmämassalla saavutettava keskimääräinen hyötykuorman kasvu toisivat nollapäästöisillä ajoneuvoilla toimiville liikenteenharjoittajille komission arvioiden mukaan kustannussäästöjä koko EU:n alueella noin 3,9 mrd. euroa vuosina 2025-2050. Vaikutustenarvioinnissa ei ole kuitenkaan otettu kantaa ollenkaan ehdotuksen mukaisten raskaampien sähkökäyttöisten ajoneuvoyhdistelmien aiheuttamaan tierasitukseen ja näin ollen perusväylänpidon kustannusten mahdollisesti merkittäväankin nousuun.

Liitteessä I annetaan suurimmat sallitut mitat ja massat direktiivin mukaisesti, ehdotuksen mukaan se päivitetäisiin kokonaan. Nykytilanteeseen nähden merkittävimmät muutokset ovat kaksi tonnia suurempi massa kaikille 0-päästöisille autoille, neljä tonnia suurempi massa viisi akseliseksi puoliperävaunuyhdistelmälle, yhden tonnin suurempi vetävän akselin massa kaksiakseliselle 0-päästöiselle linja-autolle ja viisiakseliselle puoliperävaunuyhdistelmälle ja viisiakselisen auton ottaminen mukaan EU-sääntelyyn.

EU-tasolla merkittävin muutos olisi ehdotus, jolla nostettaisiin viisiakselisen puoliperävaunuyhdistelmän maksimipainoa 40 tonnista 44 tonniin, joka tarkoittaisi noin 10 % massan lisäystä. Suomessa tästä liikenteestä karkeasti puolet on tilavuusrajoitteista, joten massan nostolla ei olisi vaikutusta kaikkien kuljetusten osalta. Lisäksi näille sallittaisiin 12,5 vetoakselin massa. Alustavien arvioiden mukaan tämä lisäys nostaisi tierasitusta 1,46-kertaiseksi ($1,1^4$) yhden ajoneuvon osalta. Hyötykuorma kasvaisi vastaavasti noin 8 % (25,5 tn > 27,5 tn). Kuljetettua tonnia kohden tierasitus kasvaisi arvioiden mukaan muutoksen myötä 1,35-kertaiseksi. Suomessa kyseisenlaisilla puoliperävaunuyhdistelmillä kuljetetaan noin 20 % raskaan kaluston (yli 40 tn) kuljetussuoritteesta. Tästä koituisi perusväylänpidolle kustannuksia teiden nopeamman kulumisen johdosta. Väyläviraston arvion mukaan, mikäli tierasitus kasvaisi 20 %, tarvitaan laskennallisesti keskimäärin 6 mm lisäpäälystettyä koko tieverkolle, mikä maksaisi maanteillä arviolta noin 420 miljoonaa euroa ja katuverkolla arviolta 80 miljoonaa euroa. Lisäys aiheuttaisi mahdollisesti painorajoitustarpeen valtion tieverkolla noin sadalle sillalle Suomessa, mikä rajoittaisi kyseisen muutoksen hyödyntämistä. Pääosin nämä sillat ovat lyhyitä, eivätkä ne sijaitse pääväyläverkolla. Painorajoitettavat sillat sijaitsevat seututeillä ja tätä alemmalla tieverkolla. Ehdotettu puoliperävaunuyhdistelmien massojen noston kustannus väylänpidolle olisi noin 112 miljoonaa euroa, jos nykyiset puoliperävaunuyhdistelmät korvataan ehdotuksen mukaisesti nollapäästöisillä ajoneuvoilla.

Ehdotuksella sallittaisiin kaksiakselisen nollapäästöisen linja-auton vetävän akselin sallitun massan nostaminen 12,5 tonniin, jolla pyrittäisiin lisäämään matkustajapaikkoja sähköisessä linja-autoliikenteessä. Ehdotuksella arvioitaisiin olevan vaikutusta lukuisiin lyhyisiin siltoihin katuverkolla eikä painorajoituksilta välttyttäisi. Lisäksi on huomattava, että katuverkolla on kadun alapuolisten rakenteiden vaurioriskien ja valtion teistä poikkeavaa katuverkon geometriaa, eikä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuus saa vaarantua.

Suomessa tällä hetkellä käytössä olevien suurempien kokonaismassojen kohdalla pidemmissä rekoissa akseleita on reilusti enemmän, jolloin keskimääräinen akselipaino ja täten myös tierasitus on pienempi. Kun hyötykuorman osuus massasta on lisäksi suurempi näissä ajoneuvoyhdistelmissä ei niiden käyttö lisää tiekuormaa päteillä.

Aikaisemmin EU-tasolla ei ole annettu viisiakselisen auton massaa ja vain Hollanti on Suomen lisäksi hyödyntänyt kyseisiä ajoneuvoja normaalissa liikenteessä. Ehdotuksessa näille annettaisiin massaksi 40 tonnia, mutta ehdotuksen liitteestä I puuttuu tällä hetkellä näitä koskeva silta-sääntö ja auton kolmiakselisen telin massa, jotka ovat hyvin oleellisia. Yleisesti ottaen on kannatettavaa, että näitä ajoneuvoja alettaisiin hyödyntää laajemminkin, sillä silloin tehdasvalmiiden alustojen saatavuus paranisi ja hinnat laskisivat. Lisäksi, suurempi käyttäjämäärän takia kyseinen ajoneuvotyyppi huomioitaisiin paremmin ajoneuvoteknisissä säädöksissä, josta on Suomen kannalta hyötyä myös tulevaisuudessa.

Komission arvion mukaan intermodaaliliikenteen määritelmän yhdenmukaistamisesta yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin kanssa ja näin ollen tieliikenteestä siirtyminen enemmän intermodaaliliikenteeseen, toisi koko EU:n alueella säästöjä 21,1 miljardia vuoteen 2030 mennessä, 23,3 miljardia vuoteen 2040 ja vuoteen 2050 mennessä 26,2 miljardia.

Tieliikenteen harjoittajat hyötyisivät myös lupien poistamisesta, jotka liittyvät korkeampien kuorma-autojen käyttöön intermodaaliliikenteeseen tarvittavien suurempien konttien mahdollistamiseksi. Kustannussäästöjen arvioidaan olevan koko EU:n tasolla noin 3,2 mrd. euroa nykyarvona vuosille 2025-2050 verrattuna perustasoon. Suomessa saa jo nykyisinkin käyttää näitä korkeampia kontteja, joten ehdotuksella ei olisi suoria vaikutuksia.

Lisäksi jakamattomien kuormien kuljettamiseen liittyvien hakemusten valmistelu ja hakeminen helpottuisivat koko EU:n tasolla digitalisaation sekä yhden luukun periaatteen ansiosta. Kustannussäästöjen arvioidaan olevan koko EU:n tasolla noin 1,2 mrd. euroa nykyarvona vuosille 2025-2050 verrattuna perustasoon. Suomessa on jo pitkään ollut käytössä erikoiskuljetuslupien hakemiseen tarkoitettu sähköinen järjestelmä, joten niiltä osin positiivisia vaikutuksia tulisi erityisesti ulkomaan vientiä suorittaville kuljetusyrityksille.

Elinkeinoelämän logistiikalle Suomessa sallittujen suurempien ajoneuvoyhdistelmien hyödyt näkyvät etenkin kuljetustehokkuuden parantumisena, joustoina operaatioihin tilavuuden ja painon osalta sekä kuljetuskustannusten alenemisena. Tiekuljetusten tehokkuus määrittää myös kuljetusten ympäristövaikutuksia ja ympäristötavoitteiden saavuttamista. Suurempi yksittäisen rekan kuljetuskapasiteetti tarkoittaa pienenpää energiankulutusta ja päästöjä sekä pienempää kuljettajien tarvetta samaa tavaramäärää kohden. Kansallinen poikkeusmahdollisuus tuleeekin myös jatkossa säilyttää, kuten se nyt on ehdotukseen sisällytetty.

Yleisesti ottaen EMS-määritelmän lisäys laintasolle voitaisiin nähdä tulevaisuuden kehityksen kannalta hyödyllisenä. Huomioin arvoista on kuitenkin, että tietyt rahtiyhdistelmät, hakeyhdistelmät, muut neliakselista ajoneuvoa hyödyntävät yhdistelmät sekä säiliöyhdistelmät eivät olisi nykyisellään kyseisen ehdotuksen määritelmän mukaisia. Lisäksi, raakapuukuljetuksia Suomen ja Ruotsin välillä kuljettavat yhdistelmäajoneuvot eivät olisi sellaisenaan kyseisen määritelmän mukaisia. Suomi ja Ruotsi ovat osana EU-jäsenyysneuvotteluja sopineet oikeudestaan käyttää kansallisesti muuta Eurooppaa suurempaa kuljetuskalustoa, kunhan käyttö ei vaikuta merkittävästi liikennesektorin kansainväliseen kilpailuun. Tätä oikeutta on maiden EU-jäsenyyden alusta alkaen sovellettu maiden välisen yhteisymmärryksen pohjalta myös Suomen ja Ruotsin väliseen kansainväliseen liikenteeseen.

Raakapuukuljetusten vienti ja tuonti vaikuttavat merkittävästi pohjoisen alueen elinkeinotoimintaan. Kuljetusvolymien ennustetaan kasvavan, kun Metsä Groupin Kemian biotuotetehdas aloittaa toimintansa syksyllä 2023. Tehtaan käynnistymisen jälkeen Suomeen tuotaisiin noin miljoona kuutiota puuta Ruotsista. Kuljetukset suoritetaan pääosin rajan yli maantiekuljetuksina, sillä niiden siirtäminen rautateille ei ole mahdollista eri raideleveyksistä johtuen. Ehdotus voisi johtaa tilanteeseen, jossa puuta ja metsäteollisuuden sivutuotteita voitaisiin kummallakin puolella Suomen ja Ruotsin rajaa kuljettaa isommilla mitoilla ja massoilla aivan rajan tuntumaan, mutta kyseisellä kalustolla ei kuormaa saisi kuljettaa rajan yli. Mikäli yhdistelmiä pitäisi ennen rajanylitystä katkoa pienempiin osiin tai purkaa kuormia pienemmiksi, tulisi näitä toimia varten olla riittäviä alueita rajanylityspaikkojen läheisyydessä. Tällaisia purkualueita ei tällä hetkellä ole ja ne vaatisivat verrattain suuria investointeja. Tilanne heikentäisi merkittävästi puukuljetusten sekä sivuvirtojen kannattavuutta Suomen ja Ruotsin välillä. Kuljetuskustannukset nousisivat Pohjois-Suomessa ja -Ruotsissa monella eri toimialalla merkittävästi, jos yhteisen suuremmalle kuljetuskalustolle perustuvan kuljetusjärjestelmän synergia menetettäisiin. Rajat ylittävä liikenne, erityisesti harvaan asutuilla alueilla, tulisi voida jatkua nykyisellä kalustolla EMS-määritelmän lisäämisestä huolimatta.

EMS-ajoneuvoyhdistelmien sallimiseksi jäsenvaltioiden tulisi asettaa läpinäkyvästi ja saavutettavasti julkisesti saataville tiedot EMS-ajoneuvoyhdistelmien suurimmista sallituista mitoista ja

massoista sekä tiedot sallitusta tieverkostosta alueellaan. Tämän voidaan nähdä edistävän ja kehittävän EMS-yhdistelmien käyttöä kansainvälisessä liikenteessä sekä helpottavan kyseisellä kalustolla toimivien kuljetusyritysten toimintaa.

Ehdotuksessa kokeilut rajattaisiin viiteen vuoteen. Suomen kansallisista kokeiluista saatujen kokemusten perusteella viisi vuotta yksistään saattaa kuitenkin olla hieman lyhyt aika, jolloin mahdollisille lakimuutoksille voisi varata noin pari vuotta kokeilun jatkuessa lainsäädäntöprosessin ohella. Näin saataisiin kokeiluista saatava käytännön hyöty ja tieto lainvalmisteluprosessin tueksi.

Ehdotuksen mukaan, jotta kuljetusta voitaisiin pitää intermodaalikuljetuksena tämän direktiivin tarkoittamalla tavalla, rahtaaajan tai intermodaalikuljetusta järjestävän yrityksen tulisi varmistaa, että direktiivin 92/106/ETY artikloissa 3 ja 7 tarkoitetut kuljetusasiakirjat tallennetaan ja asetetaan saataville sähköiselle rahtitietoalustalle (eFTI) asetuksen (EU) 2020/1056 mukaisesti. Näiden tietojen tulisi olla toimivaltaisten viranomaisten saatavilla. Suomen ulkomaankaupan kuljetukset ovat määritelmällisesti kaikki yhdistettyjä kuljetuksia, jolloin rahtitietojen sähköiseen muotoon syöttäminen koskettaisi näitä kuljetuksia. Velvoittavuuden arvioitaisiin koskevan toimijoita kuitenkin vain, mikäli ne haluaisivat hyödyntää intermodaalikuljetuksille tällä ehdotuksella sallittavia suurempia massoja. Ehdotuksen voidaan arvioida aiheuttavan haasteita muutoksen alkuvaiheessa erityisesti pk-yrityksille, joten ehdotuksen mahdollista velvoittavuutta sekä voimaantumisen aikataulua tulisi selkiyttää. Ehdotusta tulee tarkastella yhdessä yhdistettyjen kuljetusten direktiiviin liittyvän ehdotuksen kanssa.

Ehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden tulisi perustaa sähköinen tieto - ja viestintäjärjestelmä, joka toimisi ns. yhden luukun periaatteella. Tulisi olla yksi kansallinen maahantulopaikka ja yhteyspiste, jonka kautta hakijat voisivat saada tarvittavat tiedot erityislupien tai vastaavien järjestelyiden hakemisen edellytyksistä sekä tarvittavat tiedot reittiensä suunnittelemiseksi selkeällä, helposti saavutettavalla ja avoimella tavalla. Hakijat voisivat myös toimittaa hakemuksensa erityislupaa tai vastaavaa järjestelyä koskevan hakemuksensa järjestelmän kautta. Tämän voidaan nähdä vähentävän yrityksille koituvaa hallinnollista taakkaa sujuvoittamalla viranomaisten hakemusmenettelyjä.

Jäsenvaltioiden olisi myös varmistettava, että jakamattomien kuormien kuljetuksia koskevien lupien tai vastaavien järjestelyjen myöntämismenettelyt ovat oikeasuhtaisia ja syrjimättömiä. Jäsenvaltioiden tulisi erityisesti tehdä yhteistyötä ajoneuvojen merkintöjen ja opasteiden moninaisuuden välttämiseksi, sekä suosia kuvien käyttöä tekstin sijaan. Jäsenvaltiot eivät saisi myöskään asettaa kielivaatimuksia jakamattomien kuormien kuljetukseen liittyen. Näiden ehdotusten voidaan nähdä helpottavan kuljetusyritysten lupien hakua sekä jakamattomien kuormien kuljetusoperaatioiden suorittamista.

Pk-yritykset vastaavat valtaosasta kaupallisesta maantieliikenteestä. Ehdotuksen odotetaan komission näkemyksen mukaan vaikuttavan myönteisesti pk-yritysten kilpailukykyyn. Erityisesti pk-yritykset, jotka harjoittavat rajat ylittävää liikennettä tai suorittavat intermodaalikuljetuksia hyötyvät toimista, joilla parannetaan toiminta- ja energiatehokkuutta.

On lisäksi huomioitava, että kansallisten kuljetusyritysten ja kuljetustoimialaan liittyvien yritysten kilpailukykyyn ja toimintaedellytysten turvaaminen on myös merkittävä huoltovarmuustekijä.

5.3 Ympäristövaikutukset

Ehdotuksella pyritään vähentämään kasvihuonepäästöjä sekä epäpuhtauspäästöjä tukemalla erityisesti päästöttömien ajoneuvojen sekä energiansäästöön tähtäävien laitteiden pääsyä markkinoille. Lisäksi ehdotus pyrkii tukemaan intermodaalikuljetuksia sekä yhdenmukaistamaan raskaan kaluston enimmäismassoja ja mittoja rajat ylittävässä liikenteessä. Näiden kaikkien toimien voidaan nähdä vaikuttavan positiivisesti päästöjen vähentämistavoitteeseen. Yleisesti ottaen ehdotus mukailee Suomessa käytössä olevien suurten yhdistelmien paremman kuljetussuoritteeseen suhteutetun energiatehokkuuden huomioimista tukemalla suurempien ja raskaampien ajoneuvoyhdistelmien yleistymistä.

Nollapäästöisiä ajoneuvoja lisäämällä, siirtymällä intermodaaliliikenteeseen sekä vähentämällä ajomatkojen määrää kuormakokoja kasvattamalla, odotetaan komission mukaan ehdotuksen tuottavan ulkoisia kustannussäästöjä CO₂-päästöille (arviolta koko EU:n tasolla noin 3,5 mrd. euroa nykyarvona vuosille 2025-2050 verrattuna perustasoon), ilman epäpuhtauspäästöille (2,1 mrd. euroa) sekä melupäästöille (0,7 mrd. euroa). Kansallisiin kuljetuksiin ei ehdotuksen mukaisesta kuormatilojen kasvusta ole laskettavissa kustannussäästöjä, sillä Suomi on ottanut jo käyttöön kansalliset poikkeukset ja näin tehostanut raskaan liikenteen toimintaa vuosikymmeniä. Voidaan kuitenkin nähdä, että EU-tasolla raskaampien ajoneuvoyhdistelmien käyttöön liittyvän energiatehokkuuslainsäädännön kehittäminen pitkällä aikavälillä on Suomen kannalta hyvää kehitystä.

Ehdotus tukee siirtymistä päästöttömiin raskaisiin ajoneuvoihin taloudellisin kannustimin, kuten mahdollistamalla lisämassan nollapäästöisille kuorma-autoille sekä intermodaalikuljetuksia (ei-konttikuljetuksia) suorittaville raskaille ajoneuvoille. Komission arvioiden mukaan, nollapäästöisten ajoneuvojen käytön ennustetaan lisääntyvän ja näin ollen polttomoottoreilla lisäpäästönkäyttö 44 tonniin asti rajat ylittävässä liikenteessä olisi sallittua vain vuoden 2034 loppuun asti. Komission ehdotuksessa ei ole mainittu seuraavaa uudelleentarkastelua, joten niiltä osin jää hieman auki, kuinka vaikutuksia rajat ylittävään liikenteeseen arvioidaan 2034 jälkeen. Lisäksi ehdotuksen artikkelit ja komission esityksessä olevat muut tavoitekirjaukset eivät ole ihan linjassa keskenään, jolloin ehdotuksen sisältö jää jokseenkin osittain epäselväksi. Yleisesti ottaen nollapäästöisten ajoneuvojen markkinoille tulon edesauttaminen voidaan nähdä positiivisena kehityksenä.

Mahdollisten nollapäästöisyysvaatimusten arvioinnissa olisi myös hyvä huomioida, että uudelle kalustolle komission ehdottaman CO₂-raja-arvoasetuksen mukaan päästöjen tulisi vähentyä noin 65%. Tällöin nollapäästöisten osuus olisi raja-arvoasetuksen tavoitteiden piirissä olevan raskaan kaluston uusissa ensirekisteröinneissä 2035 mahdollisesti noin puolet ja koko ajoneuvokannan tasolla merkittävästi matalampi. Vertailun vuoksi vuonna 2022 sähköisten henkilöautojen osuus ensirekisteröinneistä oli 38 % ja osuus liikennekäytössä olevista henkilöautoista vain 5 %.

Erityisesti Pohjois-Suomessa rajat ylittäviä kuljetuksia tehdään hyvin syrjäisillä seuduilla, jonne latausinfra toteuttaminen ei välttämättä ole pitkälläkään aikavälillä kustannustehokkaasti mahdollista ja/tai ajoneuvot ovat liikkeellä lähes ympäri vuorokauden ilman pitkiä taukoja, jolloin lataaminen esimerkiksi yön yli varikolla ei onnistu. Näiden haastavien kuljetustehtävien toteuttamiseksi tarvitaan myös tulevaisuudessa mahdollisesti muita käyttövoimavaihtoehtoja kuin sähköä. Kuljetusyrietykset ovat Suomessa pääosin pienikokoisia ja sen takia niiden kyky investoida nollapäästöisiin ajoneuvoihin voi viedä verrattain kauan.

Ehdotuksessa viitataan vaihtoehtoisella polttoaineella toimiviin sekä nollapäästöisiin ajoneuvoihin, joten tulisi huomioida, että raskaan kaluston käyttövoimaksi soveltuvat myös vety, uusiutuva metaani sekä erilaiset uusiutuvat nestemäiset sähkö- ja biopolttoaineet. Vihreä vety on

lupaava käyttövoimavaihtoehto tulevaisuudessa, mutta toistaiseksi sekä ajoneuvojen että polttoaineen hinta on korkea. Biopohjainen metaani on elinkaaripäästöt huomioiden ilmastoystävällinen ja kustannustehokas vaihtoehto raskaan kaluston päästöjen vähentämiseksi. Suomessa on käynnistetty runsaasti hankkeita myös vedystä ja hiilidioksidista tuotettavan uusiutuvan synteettisen metaanin eli ns. e-metaanin tuottamiseksi. Metaanin lisäksi myös nestemäisillä uusiutuvilla polttoaineilla on tärkeä rooli polttomoottoriajoneuvojen päästöjen vähentämisessä. Siirryttäessä uusien energiamuotojen käyttöön on myös varmistettava, että uusien energiamuotojen varastointi-, jakelu- ja latausinfrastruktuuri vastaavat kansallisella vastuulla olevan puolustuksen ja huoltovarmuuden vaatimuksiin.

Dieseliä käyttövoimana korvaavien vaihtoehtojen yleistymisen raskaassa kalustossa tuo mukanaan uudenlaisia käyttöturvallisuuteen ja kolariturvallisuuteen liittyviä riskejä. Uuden tyyppisten riskien, kuten kaasuvuotojen, hallintaan liikenneonnettomuuksissa ja autojen huolto- ja korjaustoiminnassa on syytä kiinnittää huomiota.

5.4 Hallinnolliset vaikutukset

Ylipainoilla ajaminen vaarantaa liikenneturvallisuutta, vääristää kilpailua sekä vahingoittaa tien pintaa ja rakennetta, ehdotuksella pyritäänkin tehostamaan raskaan tieliikenteen valvontaa. Ajoneuvojen painojen valvontaan käytetään tällä hetkellä kuorman dokumenteista saatavia tietoja sekä tiehen asennettavia valvontalaitteita, joista osa on kiinteitä ja osa siirrettäviä.

Ehdotuksen mukaan jäsenvaltion tulisi vuosittain vähintään kuusi tarkastusta miljoonaa ajoneuvokilometriä kohden niiden tavaraliikennettä suorittavien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien osalta, jotka kuuluvat painonsa puolesta tämän direktiivin soveltamisalaan alueellaan. Riippumatta ajoneuvon rekisteröintivaltioista tai siitä missä ne otettu käyttöön. Määräysten noudattamiseen liittyviin tarkastuksiin tulisi sisällyttää asianmukainen määrä tarkastuksia myös yöaikaan. Poliisihallituksen arvion mukaan valvontaan kohdistuvat lisäkustannukset voivat olla merkittäviä verrattuna tämän hetkiseen tilanteeseen, jossa jäsenvaltio on velvoitettu tekemään joka vuosi ”asianmukaisen määrän” ajoneuvojen tarkastuspunnituksia. Tällä hetkellä tarkastusten määrä suhteutetaan jäsenvaltion vuosittain tarkastettavien ajoneuvojen kokonaismäärään, mutta tarkkaa määrää ei ole asetettu. Direktiivistä tai sen perusteluista ei käy myöskään selvästi ilmi mitä tarkastuksilla tarkalleen ottaen tarkoitetaan. Alustavien arvioiden mukaan edellytetty tarkastusten määrä olisi hyvin haasteellinen tavoite, kun otetaan huomioon poliisin resurssit, muut tehtävät ja muun muassa muusta EU-sääntelystä jo koituvat vaatimukset raskaan liikenteen muiden tarkastusten suorittamiseksi. Saavutettava hyöty voi jäädä heikoksi, mikäli tarkastusten sisältöä ei määritellä tarkasti, jolloin jäsenvaltion viranomaisten arvioon perustuva riskiperusteinen valvonta tuottaisi tavoitteeseen nähden paremman hyödyn.

Mikäli taas jäsenvaltio päättäisi asentaa tieinfrastruktuuriin automaattisia (Weight in motion WIM) punnitusjärjestelmiä, tulisi niiden käyttöönotto varmistaa vähintään asetuksen (EU) 2013/1315 mukaisesti vahvistetulla Euroopan laajuisella tieliikenneverkostolla. Aiemmin direktiivi ei ole määrännyt laitteiden lukumäärästä, joten Suomessa niitä on tällä hetkellä käytössä joitakin. Niitä voidaan pitää pitkäaikaisesti valvontapisteessä tai siirtää valvontapisteestä toiseen. Tarkempi toteutus ja kaluston tämän hetkinen määrä ovat osa poliisin strategiaa eikä täten julkista tietoa.

Alustavan arvion mukaan maanteille minimissään tarvittavien laitteiden määrä olisi noin neljä kappaletta pysyvää laitteistoa sekä kolme kappaletta siirrettävää silta-WIM –laitteistoa, joilla tehtäisiin mittauksia vuosittain noin 30 pisteessä. Pysyvien laitteistojen investointihinta olisi noin 1,0 miljoonaa euroa ja jatkuvat vuosikustannukset olisivat suuruusluokaltaan yhteensä

noin 2,0 miljoonaa euroa. Laitteiden lisääminen nähtäisiin kuitenkin hyödyllisenä kustannuksiinsa nähden. Ylikuormilla ajamista kyettäisiin seuraamaan ja osin valvomaan entistä tehokkaammin, jolloin myös tiestön kunto säilyisi parempana ja ylikuormilla ajamisesta ei saisi kilpailuetua.

Lisäkustannuksina mahdollisesti ajoneuvopainojen korottamisen yhteydessä mahdollisesti esille tulevien kriittisten (mm. painorajoitettavien) siltojen yhteyteen lisättävien kiinteiden WIM-asemien kustannukset, investointi n. 0,5 miljoonaa euroa (WIM+monitorointijärjestelmä) ja vuosikustannus n. 0,2 miljoonaa euroa. Lisäkustannuksena myös mahdollinen valvontapaikkojen rakentaminen poliisin käyttöön WIM-mittauspisteiden läheisyyteen työ- ja liikenneturvallisuuden takaamiseksi valvonnan yhteydessä (esim. 3-5 paikkaa vuodessa). Mittauspisteiden ulottaminen ainoastaan TEN-T-ydinverkolle kattaisi vain pienen osan Suomen valta- ja kantatieverkosta, joten tienvarsitarkastusten merkitys säilyy edelleen valvonnan keskiössä. Ehdotusta tuleekin tarkastella yhdessä muun valvontaan liittyvän valmisteilla olevan lainsäädännön kanssa.

Lisäksi hieman kustannuksia lisäisi ehdotuksen jäsenvaltioille asettama raportointivelvoite, jota laajennetaan aiemmasta. Raportointivelvoite koskisi myös tielle asennettujen automaattisten järjestelmien määrää ja sijaintia sekä selvitystä, kuinka järjestelmiä käytetään osana valvontaa.

Hallinnollisia vaikutuksia ja siitä mahdollisesti aiheutuvia maltillisia kustannuksia seuraisi myös jäsenvaltion veloitteesta perustaa seurantajärjestelmä, jolla arvioidaan EMS- ajoneuvoyhdistelmien vaikutusta tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin sekä liikennemuotojen väliin yhteistyöhön. Lisäksi tulisi arvioida niiden käyttöön liittyviä liikennejärjestelmään kohdistuvia ympäristövaikutuksia, mukaan lukien vaikutukset kulkumuoto-jakaumaan. Kustannuksia voi viranomaisille jossakin määrin aiheutua myös tietojärjestelmien päivityksistä, jotta niillä pystytään vastaamaan direktiivin raportointi ja valvontavaatimuksiin.

5.5 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Komission arvion mukaan ehdotus auttaa osaltaan kuljettajapulaan erityisesti kaukoliikenteessä. Raskaammilla ja pidemmällä ajoneuvoyhdistelmillä suoritettavat kuljetukset optimoivat työajan käyttöä. Myös tehokkaat tienvarsitarkastukset sekä erikoiskuljetuksien hallinnollisen taakan vähentäminen tehostavat kuljettamista. Komission arvion mukaan nollapäästöiset ajoneuvot, jotka täyttävät uusimmat turvallisuusstandardit sekä parantavat matkustamoviihtyvyyttä, voivat parantaa alan houkuttelevuutta.

Komission mukaan ehdotuksella nähdään olevan positiivisia vaikutuksia myös liikenneturvallisuuteen, sillä suuremmat ajoneuvoyhdistelmät vähentävät tiellä liikkuvien ajoneuvojen määrää. Komission arvion mukaan, koska ehdotuksella lisätään intermodaaliliikennettä sekä vähennetään ajoneuvojen ajomatkoja, pystytään näin vähentämään kuolonuhreista koituvia vaikutuksia (noin 0,9 mrd. euroa koko EU:n tasolla). Suomi jakaa tämän näkemyksen. Lisäksi huomion arvoista on, että Suomen viranomaisten arvioihin perustuen, suuremmat ajoneuvoyhdistelmät eivät ole kokonsa takia aiheuttaneet suhteessa enempää onnettomuuksia kuin pienemmät ajoneuvoyhdistelmät.

6 Ehdotuksen suhde perustuslakiin sekä perus- ja ihmisoikeuksiin

Ehdotuksen yleisenä tavoitteena on eurooppalaisen maantieliikenteen kuljetusmarkkinoiden toimivuuden parantaminen, tieliikenteen aiheuttamien päästöjen ja ympäristövaikutusten vähentäminen sekä valvonnan tehostaminen. Ehdotuksen voidaan katsoa edistävän Suomen pe-

rustuslain 18 §:n mukaista elinkeinovapautta sekä perustuslain 20 §:n mukaista ympäristöperusoikeutta ja jokaisen oikeutta terveelliseen ympäristöön. Ehdotuksen voidaan katsoa olevan linjassa Suomea sitovien kansainvälisten ihmisoikeusvelvoitteiden kanssa. Voidaan myös katsoa, että ehdotus kunnioittaa perusoikeuksia EU:n perusoikeuskirjan (OJ C 326, 26.10.2012) mukaisesti, edistään ympäristönsuojelua koskevaa tavoitetta artiklan 37 mukaisesti.

7 Ahvenanmaan toimivalta

Ehdotus koskee tieliikennettä, joka Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan kuuluu Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan. Lisäksi 18 §:n 10 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta mm. ympäristönsuojelua koskevista asioista. Ehdotuksen tavoitteena on tehostaa eurooppalaisia kuljetusmarkkinoita ja näin samalla sekä vähentää tieliikenteen päästöjä, että lisätä liikenneturvallisuutta. Näin ollen ehdotuksen voidaan katsoa kuuluvan maakunnan toimivaltaan sekä Ahvenanmaan itsehallintolain 18 §:n tieliikennettä koskevan 21 kohdan että samaisen pykälän ympäristönsuojelua koskevan 10 kohdan perusteella.

8 Ehdotuksen käsittely Euroopan unionin toimielimissä ja muiden jäsenvaltioiden kannat

Neuvostossa ehdotuksen käsittelystä vastaa maaliikennetyöryhmä. Komissio esitteli ehdotuksen neuvoston maaliikennetyöryhmän kokouksessa 14.7.2023, alustavia näkemyksiä vaikutustenarvioinneista käytiin läpi 24.7.2023. Artiklakohtainen käsittely alkaa syyskuussa 2023. Muiden jäsenvaltioiden virallisia kantoja ei ole vielä tiedossa. Ruotsin kanssa on vaihdettu alustavia näkemyksiä. Tiedossa ei toistaiseksi myöskään ole milloin ehdotuksesta on tarkoitus tavoitella neuvoston yleisnäkemyksiä.

Käsittely Euroopan parlamentissa ei ole vielä käynnistynyt.

9 Ehdotuksen kansallinen käsittely

Valtioneuvoston kirjelmä on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valtioneuvoston kirjelmän valmistelussa on lisäksi hyödynnetty Liikenne- ja viestintäviraston, Väyläviraston sekä Poliisihallituksen asiantuntijapäätöksiä sekä taustaselvityksiä.

U-kirjelmäluonnos on käsitelty EU-asioiden komitean alaisen liikennejaoston (EU22) kirjallisessa menettelyssä 17.-21.8.2023 sekä EU-ympäristöjaoston (EU23) kirjallisessa menettelyssä 18.-21.8.2023. Lisäksi ehdotuksesta järjestettiin sidosryhmien kuulemistilaisuus 10.8.2023.

10 Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto kannattaa direktiivin tarkasteluun sisältyvien ehdotusten yleisiä tavoitteita. Ehdotus on Suomen ennakkovaikuttamisen päätavoitteiden mukainen.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että ehdotus ei kasvattaisi merkittävästi yrityksille koituvaa hallinnollista taakkaa. Jakamattomien kuormien kuljetuksiin liittyvien hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistaminen ja/tai yhdenmukaistaminen nähdään hyödyllisenä erityisesti elinkeinoelämän kannalta.

Valtioneuvosto pitää erityisen kannatettavana, että jäsenvaltiot voivat ehdotuksen mukaisesti jatkossakin sallia poikkeuksia direktiivin liitteessä 1 määriteltuihin suurimpiin sallittuihin määriin ja massoihin tietyissä kansallisissa kuljetuksissa, jotka eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla.

Valtioneuvosto näkee, että rajat ylittäviä kuljetuksia koskevan sääntelyn tulisi olla selkeää. Kuitenkin niin, että rajat ylittävä liikenne, erityisesti harvaan asutuilla alueilla, voisi jatkua nykyisellä kalustolla.

Jotta liikenteen päästöjä saataisiin vähennetyksi EU-lainsäädännön asettamien tavoitteiden tahdissa, valtioneuvoston näkemyksen mukaan nollapäästöisten ajoneuvojen käyttöä raskaissa kuljetuksissa tulee edesauttaa sallimalla niille suurempia massoja, kuitenkin niin, että korotuksissa huomioidaan parhaat toteutustavat tierasitusten näkökulmasta.

Valtioneuvosto suhtautuu varauksella rajat ylittävän liikenteen nollapäästöisyysvaatimuksiin. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan kirjausta tulisi selkiyttää ja vaikutuksia tulee arvioida tarkemmin.

Valtioneuvosto näkee, että valvonnan tehostaminen on liikenneturvallisuuden turvaamiseksi kannatettavaa. Jäsenvaltiolle tulisi kuitenkin jättää kansallista liikkumavaraa, kuinka valvonta toteutetaan tehokkaasti jäsenvaltion alueella.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että viranomaisille esitettyjä lisätehtäviä tarkasteltaessa pyritään hillitsemään ehdotuksesta syntyvä hallinnollinen lisätaakka ja hyödyntämään jo olemassa olevia rakenteita.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että eFTI-sähköiseen rahtitietoalustaan liittyvää kirjausta sekä velvoittavuutta selkiytetään.

Valtioneuvosto näkee kannatettavana, että kokeilujen kestoa rajataan verrattuna nykytilanteeseen.

Valtioneuvoston pitää esitettyä hätätilanteisiin tarkoitettua väliaikaista kansallista joustomahdollisuutta hyvänä ja tarpeellisena.

Valtioneuvosto toteaa, että vaikka asevoimien ajoneuvot eivät kuulu direktiivin soveltamisalaan, saattaa asetuksella olla epäsuoria vaikutuksia kansallisen puolustuksen järjestämiseen erityisesti poikkeusoloissa sekä sotilaallisen huoltovarmuuden kannalta.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että maantielogistiikkaan vaikuttavia EU-lainsäädäntöehdotuksia tarkastellaan suhteessa toisiinsa ja arvioidaan kokonaisvaikutuksia.

Direktiivin kansallisesta voimaansaattamisesta seurannee kustannusvaikutuksia ja resursointipaineita mm. kansallisille viranomaisille ja perusväylänpitoon. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että säädöshankkeeseen liittyvät kustannusvaikutukset yksilöidään mahdollisimman kattavasti ja ennakoivasti asian jatkovalmistelussa, jolloin niihin on mahdollista muodostaa tarkemmat kansalliset kannat. Resursointi toteutetaan valtiontalouden kehysten puitteissa tarvittaessa kohdentamalla määrärahoja uudelleen.