

Helsinki 9.3.2011

Liikenne- ja viestintäministeriö  
PL 31  
00023 VALTIONEUVOSTO  
kirjaamo@lvm.fi

**Asia: lausunto komission asetusehdotuksesta mitat ja massat tyyppihyväksynnässä**

Viitaten liikenne- ja viestintäministeriön pyyntöön, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää arvion komission asetusehdotuksen ”mitat ja massat käyttönotossa ja tyyppihyväksynnässä” vaikutuksista kuljetusyrityksille.

Asetusehdotus muuttaisi N<sub>2-3</sub> sekä O<sub>3-4</sub> –luokan uusien ajoneuvojen mittoja seuraavasti nykytilanteeseen verrattuna.

- Ajoneuvon suurin sallittu korkeus laskisi 4,2 metristä 4,0 metriin
- Ajoneuvon suurin sallittu leveys laskisi 2,60 metristä 2,55 metriin (2,6 m vain eristetyille/lämpösäädellyille seinämäpaksuudeltaan vähintään 45 mm:n kuormatiloille)
- Varsinaisen perävaunun suurin sallittu pituus olisi 12 metriä vetoaisa mukaan lukien

SKAL arvioi edellä lueteltujen muutosten vaikutuksia kuljetuskustannuksiin sekä kuljetusten toiminnallisuuteen kuormakorityypeittäin. Kustannusvaikutukset on laskettu siten, että koko ajoneuvokanta on arvioitu uusien mittojen mukaiseksi. Todellisuudessa kustannusvaikutukset realisoituisivat vähitellen kaluston uusiutumisen myötä.

**Hake- / turvekorilla varustetut ajoneuvot + 15,8 miljoonaa euroa / vuosi**

Turpeen kuljetuksessa on tällä hetkellä noin 250 varsinaista perävaunuyhdistelmää. Ajoneuvojen korkeuden laskeminen 4,0 metriin laskisi ajoneuvojen kuormatilojen tilavuutta noin 6,9 prosentilla. Koska kuivaa turvetta kuljettaessa tilavuus on kuljetettavaa määrää rajoittava tekijä, voidaan kuormatilan tilavuuden pienenemisen nostavan suunnilleen samassa suhteessa kuljetuksen yksikkökustannuksia. 8,5 miljoonan tonnin vuotuisella kuljetussuoritteella kuljetusten yksikkökustannuksiin tulisi lisää noin **4,6 miljoonaa euroa vuodessa**. Mikäli turpeen kuljettamiseen käytettävien varsinaisten perävaunujen tulisi jatkossa olla rakenteeltaan puoliperävaunu + irrotettava dolly, nostaisi tämä perävaunun omapainoa ainakin 500 kg ja samalla madaltaisi kuormatilaa. Lisäksi erityisesti pääoma- ja käyttökustannukset nousisivat. Tämän muutoksen kustannukseksi arvioimme **2 miljoonaa euroa vuodessa**.

**Turvekuljetusten kustannusnousu yhteensä 6,6 miljoonaa euroa vuodessa.**

Metsä- ja saha-hakkeen kuljetuksessa on tällä hetkellä noin 350 varsinaista perävaunuyhdistelmää. Ajoneuvojen korkeuden laskeminen 4,0 metriin laskisi ajoneuvojen kuormatilojen tilavuutta noin 6,9 prosentilla. Koska haketta kuljetettaessa tilavuus on kuljetettavaa määrää rajoittava tekijä, voidaan kuormatilan tilavuuden pienenemisen nostavan suunnilleen samassa suhteessa kuljetuksen yksikkökustannuksia. Metsähaketta kuljetetaan vuodessa noin 5,4 miljoonaa m<sup>3</sup>, ja kuljetuskustannusten nousu olisi noin **0,9 miljoonaa euroa vuodessa**. Saha-haketta kuljetetaan vuodessa noin 10 miljoonaa m<sup>3</sup>, ja kuljetuskustannusten nousu olisi noin **5,7 miljoonaa euroa vuodessa**. Mikäli hakkeen kuljettamiseen käytettävät varsinaiset perävaunut tulisi jatkossa olla rakenteeltaan puoliperävaunu + irrotettava dolly, nostaisi tämä perävaunun omapainoa ainakin 500 kg ja toisaalta madaltaisi kuormatilaa. Lisäksi pääoma- ja käyttökustannukset nousisivat. Tämän muutoksen kustannukseksi arvioimme **2,6 miljoonaa euroa vuodessa**.

**Hakekuljetusten kustannusnousu yhteensä 9,2 miljoonaa euroa vuodessa.**

### **Energiapuiden kuljetukseen käytettävät ajoneuvot + 1,9...10 miljoonaa euroa / vuosi**

Energiapuiden (hakkuujätteet, risut, kannot ym.) kuljetuksessa on tällä hetkellä noin 200 ajoneuvoyhdistelmää. Koska tilavuus on kuljettavaa määrää rajoittava tekijä, nostaisi ajoneuvon korkeuden laskeminen 4,0 metriin kuljetusten yksikkökustannuksia noin 6,5 %. Vuotuinen kuljetussuorite on tällä hetkellä noin 2,1 miljoonaa tonnia ja vuotuinen kuljetuskustannusten kasvu noin **1,9 miljoonaa euroa**. Suomessa ollaan tavoitteiden mukaisesti lisäämässä metsästä saatavan energian käyttöä huomattavasti tulevaisuudessa, jolloin kuljetusmäärien voidaan ennakoida kasvavan. Niinpä tulevaisuudessa laskennallinen kustannuslisä energiapuiden kuljetusten osalta voisi nousta muutamasta miljoonasta eurosta jopa kymmeneen miljoonaan euroon vuositasolla.

Varsinaisten perävaunujen korvaaminen dolly + puoliperävaunu – yhdistelmällä ei sovellu alempitaisoisilla teillä liikennöintiin, joista energiapuut käytännössä haetaan. Tämä tulisi osaltaan lisäämään kuljetuskustannuksia yllä mainitun lisäksi.

### **Raakapuun kuljetukset + 75,3...129,3 miljoonaa euroa / vuosi**

Raakapuun kuljetuksessa on tällä hetkellä noin 1550 kuorma-autoa ja 1600 varsinaista perävaunua. Ajoneuvon suurimman sallitun korkeuden laskeminen 4,0 metriin vaikuttaisi osaan kuljetuksia puutavara-ajoneuvojen kuljetuskapasiteettia alentavasti. Karkeasti voidaan arvioida, että tukkipuun kuljettamiseen korkeuden alentamisella ei olisi vaikutusta, koska siinä paino on kuljetusmäärää rajoittava tekijä. Kuitupuun osalta kuormatilan koko on kuljettavaa määrää rajoittava tekijä varsinkin kuivan puun kuljetuksessa. Kuitupuuta kuljetetaan vuodessa noin 29 655 miljoonaa m<sup>3</sup> ja pankkojen madaltaminen 0,2 metrillä pienentäisi puutavarayhdistelmän kuormakapasiteettia noin 5 %. Kuitupuun kuljetuskustannukset nousisivat vuositasolla noin **11,3 miljoonaa euroa**.

Puutavara-yhdistelmissä ei voitaisi siirtyä ehdotuksen mukaisesti 12,0 metriä pitkiin varsinaisiin perävaunuihin, koska siihen ei mahtuisi kahta 6 metrin nip-

pua tukkipuuta. Niinpä perävaunut olisi jatkossa varustettava irrotettavalla dollylla. Dolly nostaisi perävaunun omapainoa vähintään 500 kg, mikä lisäisi kustannuksia tukkipuun kuljetuksessa Edellä mainittujen lisäksi dollyn hankinta- ja ylläpitokustannukset ovat nykyisiä varsinaisia perävaunuja suuremmat. Arvioimme tämän kustannusvaikutukseksi 44 miljoonan tonnin vuosikuljetusmäärällä **10 miljoonaa euroa**.

Lisäksi kiinteäaisaisella dollylla ei pystyttäisi ajamaan alempitaisoisella metsä-autotieverkostolla lainkaan, jolloin ”telaaminen” vetoautolla perävaunuun lisääntyisi nykyisestä huomattavasti. Puutavarayhdistelmää kohden kuljetuksiin käytettävän ajan voidaan arvioida lisääntyvän ”telaamisen” johdosta 0,5–1,0 tuntia / kuorma. Yksi auto kuljettaa noin 1000 kuormaa vuodessa. Näillä lastentaperusteilla dollysta aiheutuva toiminnallisuuden heikkeneminen lisäisi kuljetuskustannuksia **54 – 108 miljoonaa euroa**. Koska tällaisia yhdistelmiä ei ole tällä hetkellä käytössä, on tarkan kustannusarvion tekeminen vaikeaa.

### **Elävien eläinten kuljetukset + 6,3 miljoonaa euroa vuodessa**

Suomessa kuljetaan teurastamolle vuosittain noin 2,4 miljoonaa sikaa ja noin 290 000 nautaa. Lisäksi on tilojen välisiä välityseläinkuljetuksia, joissa kuljetaan välitysporsaita noin 1,7 miljoonaa ja välitysvasikoita yli 100 000. Elävien eläinten kuljetuksessa ajoneuvon korkeuden laskeminen pienentäisi kuormakapasiteettia siten, että nautoja ei voitaisi enää kuljettaa nykyisen käytännön mukaisesti kahdessa kerroksessa eikä sikoja kolmessa kerroksessa. Lisäksi niin sanotut lintumoduulit eivät mahtuisi enää kahteen kerrokseen, joten niiden kuljetuksessa tehokkuus laskisi 50 prosentilla. Elävien eläinten kuljetuksen kustannukset nousisivat arviomme mukaan **6,3 miljoonaa euroa vuodessa**.

### **Kappaletavarakuljetukset + 80 miljoonaa euroa vuodessa**

Kuorma-autojen ja niiden perävaunujen suurimman sallitun korkeuden laskeminen 4,0 metriin pienentäisi kuljetuskapasiteettia osassa umpikorilla varustettuja ajoneuvoja. Eristetyllä umpikorilla varustettuja raskaita kuorma-autoja (3-, 4- ja viisiakseliset) on Suomessa liikennekäytössä noin 3000 ja eristämättömällä kuormakorilla noin 700. Eristetyllä umpikorilla varustettuja varsinaisia perävaunuja on Suomessa liikennekäytössä noin 3700 ja eristämättömällä umpikorilla varustettuja varsinaisia perävaunuja noin 300. Kaikkiaan umpikorilla varustettuja kuorma-autoja ja varsinaisia perävaunuja on siis Suomessa noin 5000.

Mikäli oletetaan, että korkeuden madaltaminen vaikuttaisi 75 %:iin yllä mainituista 5000 umpikorilla varustetuista ajoneuvoista ja korkeuden madaltamisen kuljetusten yksikkökustannuksia lisäävä vaikutus olisi noin 10 %, nostaisi tämä arviomme mukaan yksikkökohtaisia kuljetuskustannuksia noin **60 miljoonaa euroa vuodessa**.

Mikäli pitkien varsinaisten perävaunujen tilalla jouduttaisiin jatkossa käyttämään dolly + puoliperävaunuyhdistelmiä, nostaisi tämä ajoneuvojen omamassaa ja laskisi kuormatilan korkeutta. Lisäksi ajoneuvojen pääomakulut nousisivat suuremman hankintahinnan johdosta ja käyttökulut ylimääräisen perävau-

nun katsastamisen ja vakuuttamisen johdosta. Tämän kustannusvaikutukseksi arvioimme noin **20 miljoonaa euroa vuodessa**.

### **Kuljetukset vaihtokorilaitteilla + 40 miljoonaa euroa**

Suomessa kuljetetaan yleisesti muun muassa jätteitä ja romua vaihtolavayhdistelmillä, joissa vetoautolla kuljetetaan yhtä vaihtolavaa ja varsinaisella perävaunulla kahta vaihtolavaa. Jotta perävaunun lavat voidaan vetoauton avulla tyhjentää, tulee vetoaisan olla nivelöity ja maahan laskeutuva. Puoliperävaunu + dolly –yhdistelmällä perävaunun lavojen tyhjentäminen ei ole mahdollista kiinteän vetoaisan johdosta. Näitä vaihtolavayhdistelmiä on Suomessa arvioimme mukaan noin 400 kappaletta. Tällaisen yhdistelmän kokonaiskustannukset vuodessa ovat noin 300 000 euroa. Asetusuudistuksen johdosta tehokkuus putoisi merkittävästi kolmannen lavan kuljettamisen muuttuessa mahdottomaksi. Heikentyneen kuljetuskapasiteetin aiheuttama kustannuslisä olisi noin **40 miljoonaa euroa vuodessa**.

### **Ajoneuvojen kuljetukset + 7 miljoonaa euroa**

Suomessa ajoneuvojen kuljetuksia hoitaa noin 100–150 ajoneuvoyhdistelmää. Korkeuden laskeminen 4,0 metriin pienentäisi kuljetuskapasiteettia arvioimme mukaan noin 30 %. Tällöinkin ajoneuvoyhdistelmän tulee olla rakennettu dolly + puoliperävaunu –periaatteella, mikä osaltaan lisää kustannuksia. Arvioimme kustannusnousuksi ajoneuvojen kuljetusten osalta **7 miljoonaa euroa**.

### **Kuljetukset säiliöyhdistelmillä + 20...25 miljoonaa euroa**

Perävaunujen ja päällirakenteiden valmistajat ovat päätyneet tilavuuden pienemiseen 20 %:lla Me-Pa –kuljetuksissa, rakeiden ja jauheiden kuljetuksissa 12 % :n kuorman pienemiseen sekä vaihtosäiliöillä suoritettavien eläinrehujen kuljetuksissa 10 % alhaisempaan kuormakokoon. Ajoneuvokantatilastoista nähdään erityyppisiä säiliöitä, mutta ei suoraan kaikkia ko. kalustotyyppien alalajeja. Jos VAK-säiliöt jätetään tarkastelun ulkopuolelle, jää *muu säiliö* tai *painesäiliö* –merkinnöillä kannaksi noin 1 500 kolme- tai useampiakselista vetoautoa ja noin 2 500 perävaunua (yli 30 t). Mikäli kohdetuotteiden kuljetuksia suoritettaisiin noin tuhannella ajoneuvoyhdistelmällä, merkitsisi 10 % tuottavuuden alentuminen 20 – 25 miljoonan euron vuotuista lisää kustannuksiin.

### **Mittamuutosten vaikutus maanteiden tavaraliikenteeseen**

Edellä on kuvattu ajoneuvotyypeittäin kustannusvaikutuksia sekä ongelmatilanteita, joihin nyt ehdotettu raskaiden ajoneuvojen mittojen muuttaminen johtaisi.

Lisäksi Tilastokeskuksen Trafim tietokannasta tuottamassa ajoneuvokannassa on noin **1700 varsinaista perävaunua, joiden korirakenne on tuntematon**. Mikäli mittamuutosten arvioidaan vaikuttavan puoleen tästä tuntemattomasta korirakennetyypistä, tulisi 10 % kustannuslisällä kokonaisvaikutukseksi **noin 20 miljoonaa euroa**. Korostamme kuitenkin epävarmuustekijöiden vaikutusta, jonka vuoksi tarkkojen kustannusarvioiden tekeminen on vaativaa.

Arviomme mukaan maanteiden tavaraliikenteen kustannukset nousisivat vuotasolla **270 – 320 miljoonaa** euroa.

## **Esitetyn muutosarvion tarkastaminen**

Vuonna 2009 maanteiden tavaraliikenteen kuljetussuorite oli 24,3 mrd tonnikilometriä ja kuljetusalan liikevaihto 5,1 mrd euroa. Jos mittamuutosten arvioidaan vaikuttavan kalustoon, jolla suoritetaan 15...18 mrd tonnikilometriä, on liikevaihtoon suhteutettu vaihteluväli 3,1 mrd ... 3,8 mrd euroa. Mikäli yksikkökustannusten kohoamisen vaikuttavuus on 10 %, merkitsee se vuotuisena lisäkustannuksena 310 – 380 miljoonaa euroa. Vastaavasti jopa 20 prosentin yksikkökustannusten muutoksella vaikutusalue olisi 620 – 760 miljoonaa euroa. Siten suoritealaperusteisesti arvioitua 270 – 320 miljoonaa euroa vuodessa on pidettävä varovaisena arviona.

## **Lopuksi**

SKAL on tässä lausunnossaan esittänyt suoritealoittain suoria kustannusarvioita. Kaikki välilliset kustannusvaikutukset kuljetusjärjestelmiin ja toimitusketjuihin, varastointiin, pakkauksiin, koneisiin ja toimintojen päällekkäisyyden tai tehottomuuden lisääntymiseen jäivät arvioimatta. On myös selvää, että kuljetusalan investoinnit tehottomampaan kalustoon toimivat täysin päinvastaiseen suuntaan kuin EU ympäristötavoitteissaan vaatii. Muun Euroopan tulisi ottaa oppia Pohjoismaista eikä Pohjolan taipua eurooppalaisen suurtuotannon etujen ajamisen aiheuttamien paineiden alla.

SKAL edellyttää, että Suomi pyrkii kaikin käytettävissään olevin keinoin pysäyttämään komission suunnitelmat jo meneillään olevalla kierroksella. Komission vakuutteluista huolimatta on olemassa riski, että seuraavalla kierroksella säädetään kaluston myös kansallisessa liikenteessä niin sanottuihin euromittoihin eli 18,75 m / 2,55 m / 40-44 t. Riskin olemassaoloa perustelemme viimeisimmän asetusehdotuksen luonnoksen edelleen avoimeksi jättämää yhteyttä mitta- ja massadirektiiviin 96/53/ETY.

SKAL pyytää Suomen viranomaisia selvittämään on EU:n komissio toiminut toimivaltansa rajoissa. Komission asetusehdotus on tehty pelkästään komission yritystoiminnan pääosastolla eikä EU:n normaalissa päätöksentekomenetelyssä. Komissiolle on käsittääksemme annettu oikeus teknisiin määräyksiin, mutta niihin ei voi liittyä merkittäviä kuljetustaloudellisia vaikutuksia, mikä ehdotuksen toteutuessa olisi Suomen kohtalona.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

## Liite

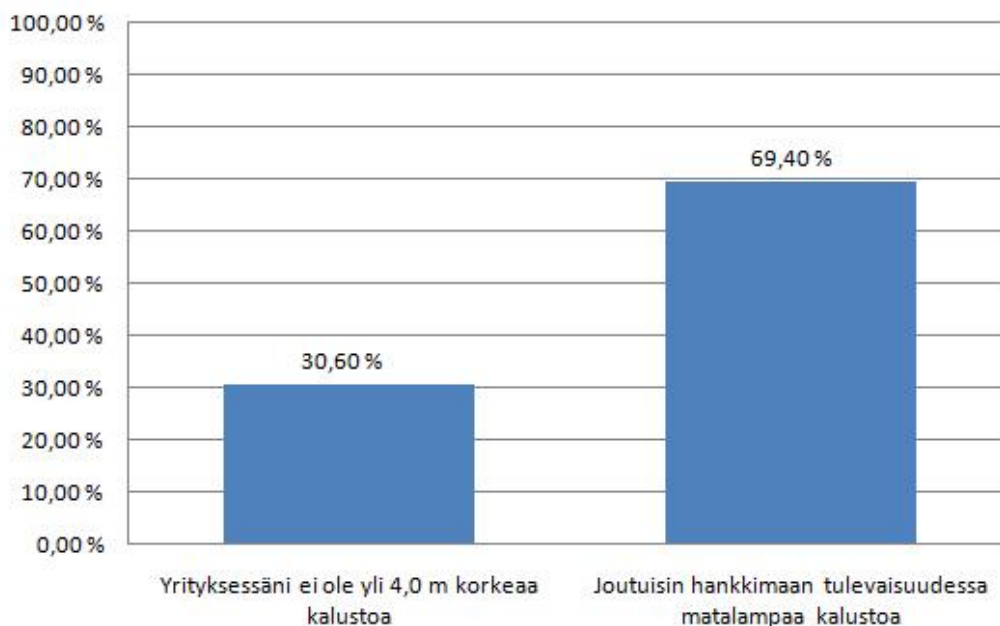
### SKAL:n jäsenyrityksilleen kohdistama kysely kuorma-autojen ja perävaunujen mit- tamuutosten vaikutuksista

Kysely suoritettiin 24.2.-28.2.2011. Vastauksia saatiin 262 yritykseltä kysymyskohtaisen vastausmäärän vaihdellen käyttävän kalustotyypin ja yritysten palvelemien suoritealo-  
jen mukaan. Vastanneista noin 40 % edusti toimialan keskiarvoa tai sitä suurempaa kalus-  
tomäärää. Yli kymmenellä ajoneuvolla toimivia yrityksiä oli vastaajista 40 kpl ja 6...10 ajo-  
neuvolla toimivia 30 kpl. Alla on esitetty vastausten jakautuminen kolmen pääkysymyksen  
osalta sekä yksittäisiä arvioita erilaisista yrittäjien esittämistä ongelmakohtista ja käytän-  
nön tilanteista. Yrittäjien antamat kustannusmuutosten arviot ovat vaihdelleet kuormakori-  
tyypistä ja kuljetettavista materiaaleista johtuen paljon. Olemme kuitenkin hyödyntäneet  
annettuja vastauksia lausunnossamme sekä tarkentaneet niitä vielä SKAL:n suoritealojen  
asiantuntijoiden tiedoin.

#### Ajoneuvojen korkeus

*Mikäli uusien kuorma-autojen ja perävaunujen suurin sallittu korkeus alenisi 4,0 metriin,  
miten tämä vaikuttaisi yrityksesi kalustoon?*

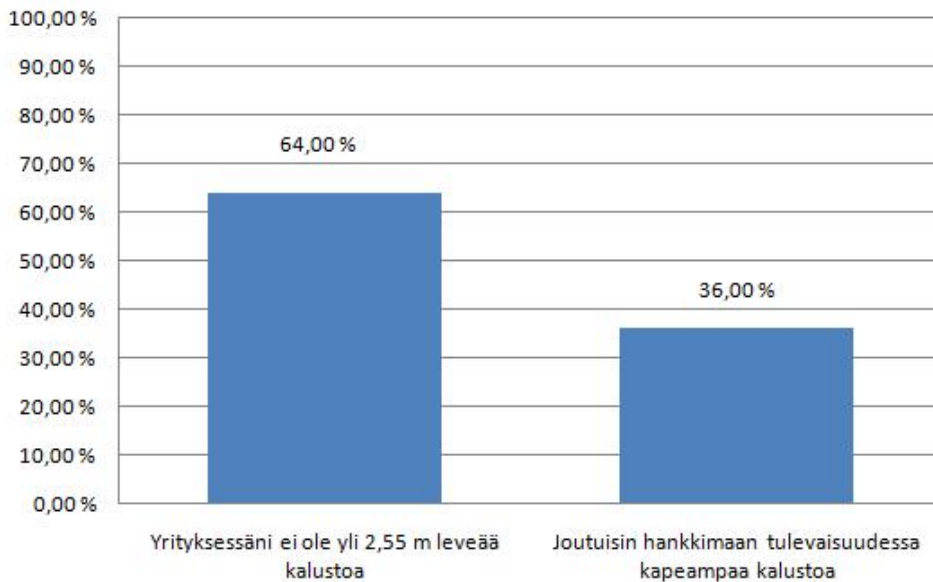
Seitsemän vastaajaa kymmenestä arvioi korkeuden muutoksen pakottavan muutoksiin  
tulevissa kalustohankinnoissa.



## Ajoneuvojen leveys

*Mikäli uusien kuorma-autojen ja perävaunujen suurin sallittu leveys olisi 2,55 metriä (lämpösäädellyt kuormatilat kuitenkin edelleen 2,60 metriä), miten tämä vaikuttaisi yrityksesi kalustoon?*

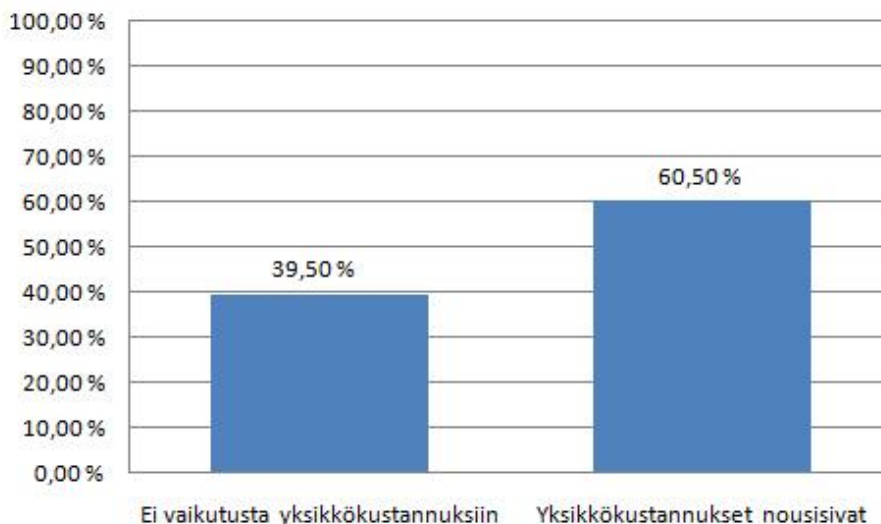
Toisin kuin korkeuden osalta, leveyden arvioi pakottavan kalustomuutoksiin pienempi määrä vastanneista eli reilu kolmannes.



Leveyskysymyksessä vastaajat arvioivat kuitenkin yksikkökustannusten muuttuvan suhteessa enemmän kuin on tarvetta kapeamman kaluston hankintaan.

## **Kuinka paljon kuljetuskustannukset nousisivat per kuljetettu yksikkö (tonni, kuutio, vast.) ajoneuvon leveyden laskiessa 2,55 metriin?**

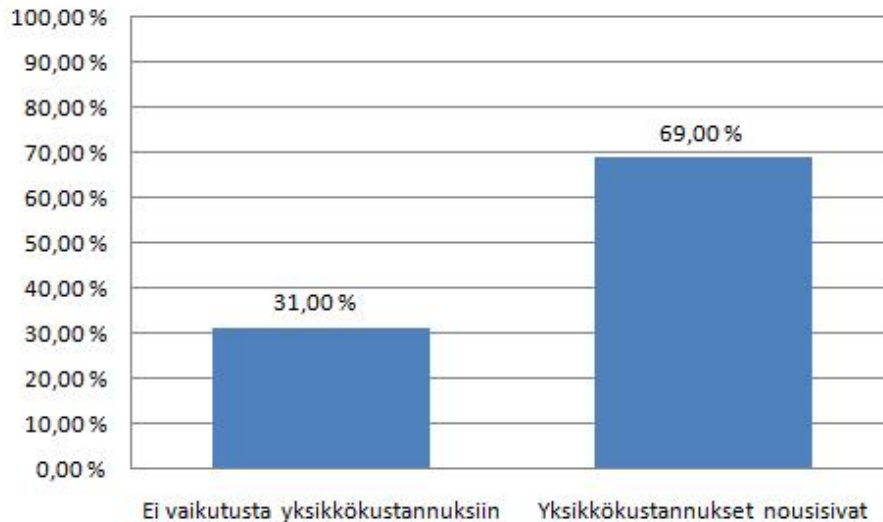
Vaikka ”vain” 40 % vastaajista ilmoitti kalustonsa kavennustarpeesta, arvioi 60 % vastaajista yksikkökustannusten nousevan.



## Varsinaisten perävaunujen suurin sallittu pituus ja dollyt

*Kuinka paljon kuljetuskustannukset nousisivat per kuljetettu yksikkö (tonni, kuutio, vast.), mikäli varsinaisten perävaunujen kiinteään etuakseliston tilalle vaadittaisiin irrotettava dolly?*

Kuten ajoneuvojen korkeuden muutoksen osalta, seitsemän kymmenestä vastaa siirtymisen dollyjen ja puoliperävaunujen käyttöön aiheuttavan yksikkökustannusten nousun



## Kuljetusyritysten yksittäisistä vastauksista poimittuja arvioita

### Ajoneuvon korkeus 4,2 -> 4,0 metriä

- Osa kuljetettavista tavaroista on mitoitettu auton ja perävaunun sisäkorkeuteen min 3,00 metriä, johon ei päästä 4,00 m maksimikorkeudella. Esim. lihateollisuuden kuljetuslaatikot ajetaan 10 päällekkäin, ja muutoksen jälkeen 9 päällekkäin ==> kustannusvaikutus yli 11%:a.
- Osa sahatavarakuormista ei sopisi kyytiin, styrox-lavat joutuu mataloittamaan, merkittäviä ongelmia asiakkaan villa-elementtikuomien kanssa (korkeus), koska osa niistä jäisi pois.
- Elintarviketeollisuudessa esim. makkara-/eineslaatikot eivät enää mahtuisi kyytiin, samoin kuin huonekalukuljetuksissa on noin 2,8 metriä korkeita lavoja ja tietysti tämä typerä lavamitan lyhentäminen ym. tekisi työstä mahdottoman !! Eikö tuo korien kaventaminen ja lämmityslaitteiden asentaminen jo riittänyt ??? Vieläkö pitää lisää vaikeuksia lisätä kuljetusalalle !
- Kuljetamme siipikarjaa teurastamoiden omistamilla moduulihäkeillä, jotka lastataan autoon 2 päällekkäin ja silloin kuormatilan pitää olla sisältä 3,00 metriä. Kustannuksia aiheutuisi kuljetusliikkeellä ja myöskin teurastamoille.

- Elävien teurasikäisten broilerlintujen kuljetuksia ei pystyttäisi suorittamaan kuin puolella kuormaa. Mitoitus tarkka kuljetushäkkin kanssa. Puolet häkeistä pitäisi jättää pois, jolloin kuljetuskapasiteetti putoaisi puoleen. Elintarvikkeiden kuljetuksissa pitäisi kuljetuskapasiteettia pudottaa 20%, jolloin kuljetus taloudellisesti mahdoton.
- Esimerkkinä xx paperitehdas; ajamme sieltä kaupan keskusvarastoon paperilavoja, talous- ja wc-paperia päivittäin (kaupan jakelun paluukuomana). Usein kaksi lavaa päällekkäin ja jos kuormatilaa lasketaan niin eivät enää sovi päällekkäin kyytiin, vaan on pudotettava alas ja vie aina yhden lavapaikan, jolloin lopputuloksena joko tehdas joutuu tekemään yhä matalampia lavoja tai keskusliike noutamaan tuotteita useammalla autolla. Väkisinkin jonkun kustannukset nousevat ja vielä tuntuvasti.
- Vaikutukset olisivat erittäin vakavat, kaikki kuljetettavat tuotteet on optimoitu nykyisiin mittoihin ja kuormatiloja on korotettu vuosien varrella tarpeen ja lakien muuttamisen salliessa. Keittiökalustekuormat ovat kuutiotavaraa ja kuormat lastataan kattoon asti. Paluukuormat, esim. sahatavarakuormat vaativat 2, 8 m sisäkorkeuden, samoin levykuormat. Lavatavaroina kuljetettavat pakkausmateriaalit vaativat myös nykyisen korkeuden.
- Tehtaille menevät paperirullat alkavat olemaan 2,80-3,00 metriä. Ne eivät mahtuisi enää kuormatilaan ja tehtaas etsisivät vaihtoehtoisia kuljetusmuotoja, esim. VR ja nekin kuormat olisivat autoilta pois.
- Kuljetamme lihajalosteita, tarvitsemme sisäkorkeuden vähintään 2850mm. Lihalaa-tikkokuormat ajetaan 2 fin-lavaa + 10 ltk päällekkäin.
- Kuljetamme mm. sahatavaraa, tilaa vieviä keveitä rakennustarvikkeita kuten villaa ja korkeuden madaltuminen aiheuttaisi suoraan kuorman pienenemisen ja sitä kautta suoraan kuljetushinnan (kannattavuuden) laskun. Muutenkin tuon vasta tapahtuneen kaventamisen jälkeen rakennuslevyjen kuljettamisessa ja ennen kaikkea si-tomisessa on suuria ongelmia.
- Nykykorkeat villalavat, Finnfoam-lavat sekä pääsääntöisesti sahatavaraniput eivät mahdu matalampiin kuormatiloihin. Paluukuorma ei mahtuisi kyytiin. Kuljetan keskusliikkeen elintarvikkeita "xx kaupunkiin", menokuormassa on noin puolet tavaroista rullakoissa ja puolet lavoilla jotka on pankoilla kyydissä. Joten menokuorman osalta lavoja jäisi puolet ottamatta eli auton täyttöaste olisi 3/4 osaa nykyiseen verrattuna. Paluukuorman kanssa muodostuisi ongelma, tuon paluukuormana meijerituotteita "yy kaupunkiin" ja se kuorma on pankotettu noin 30 lavanosalta, eli kuormakoko on n 70 fin-lavaa, joista jäisi 30 tulematta. Joten täyttöaste putoaisi melkein puoleen nykyisestäään. Eli laskelmien mukaan yksikkökustannusten nousu olisi todella merkittävä. Lisäksi siihen umpikorit pankoilla.
- Keveiden tuotteiden esim. muoviputkien kuljettamisessa joutuisi kuormakokoa pienentämään, jolloin yksikkökustannusta on pakko korottaa. Tiettyjä teollisuuden laitteita/koneita jotka mahtuvat nyt 4,2m korkeaan autoon (liuku-/sesamkatto), joudut-taisiin ajamaan avoautolla ja laitteet täytyisi peittää ja suojata/pakata aina erikseen,

mikä vie lisää aikaa ja tuo lisää kustannuksia. Erityismainintana vielä, että jos vaaditaan lämpösäädely kuljetus tavaralle.+ tietysti kuljetuskaluston muutokset, maksaako Brysselin herrat ne?????

- Broilerinuorikoiden kuljetuksessa käytettävät kuljetushäkit eivät mahdu 4,0m kokonaiskorkeuteen (nyk.4,17m).
- Eristekuormat, villa ja styrox eivät mahtuisi enää, se vaatisi enemmän autoja ja lisääisi päästöjä.
- Puutavarapuolella vaikutus korkeudella on pieni. Ainoastaan perävaunun osalta tulee ongelmaksi kuitupuulla tilavuus. Ei saada enää tarpeeksi puita kyytiin, jotta lasti olisi kantavuuskuorman kokoinen.
- Mm. makkoralavat ("yhtiö 1, yhtiö 2, yhtiö 3") eivät mahtuisi kyytiin, eivätkä myöskään juustot enää mahtuisi ancroille päälle.
- Esim. "yhtiö 3:n" kuljetuksissa laatikkokorkeus putoaisi 10 lihalaatikosta 9:än. Lastauskorkeus on tällä hetkellä 2,8 m + vapaa kylmäkoneen tuuletusväli n. 12-15 cm. Lavapaikat todennäköisesti vähenisivät 40 lavapaikasta jopa 34 lavapaikkaan. Kokonaisvaikutus yli 20%:a!
- Eps-eristekuljetukset suoritetaan nykyisin "noppina". 1200x1000x500 paketeista muodostuu noppa asettamalla 2 pakettia rinnakkain, 2 pakettia peräkkäin sekä 6 pakettia päällekkäin. Tehtaalla kelmukone sitoo nopan suurlavan tai purilaiden päälle jolloin korkeus n. 3,15m. Kone latoo paketteja lappeelleen 500mm kerrallaan. Nykyinen 4,2 korkeus antaa mahdollisuuden kuljettaa matalarakenteisilla autoilla juuri ja juuri tuon 3,15 m korkean nopan. Seuraava vaihtoehto on 2,65 m korkea eli 17 % kuormasta pois! Asiakas EI tule nostamaan rahtia 17%, kun sen aika koittaa. Myös teliautoilla voidaan nykymitoilla saavuttaa vetäjäänkin 3 m sisäkorkeus ja se mahdollistaa alati lisääntyvän kaksitasolastauksen. Mikäli sisäkorkeus putoaa 2,8m miinus välitason vahvuus sekä työvara, ollaan niillä rajoilla ettei pallekorkeus ole enää järkevä monellakaan tuotteella. Tässä pari esimerkkiä, lisää olisi vaikka kuinka.
- Mikään talotehtaalta lähtevä puuelementti ei sopisi katon alle. Kaikki kuormat tulisi ajaa katot auki. (Mitä mahtaa talotehdas tuumata tästä = paljonko maksaa kuljetuksen suojaamisen järjestäminen?)
- Juurikin korkeita tuotteita kuten paperirullia, eristepakkauksia ym. Jos 2,80m leveä ja halkaisijaltaan 1,45m oleva paperirulla ei mahdu pystyyn, se on kuljetettava makuulla ja tällöin kuormaan mahtuu 12 rullan (kantavuuskuorma) sijaan 6 rullaa, jotka on lisäksi vielä hankalampi sitoa kuin seisovat rullat. Eristepakkauksia ei voida kuljettaa kahta lavaa päällekkäin vaan joudutaan tyytymään "pintakuormiin". Molemmissa tapauksissa kannattavuus romahtaa; siirtyminen megatrailereihin tietysti auttaisi, mutta se mikä sen alle sopii on dolly, megaveturi tai matala väliteliveturi - ensimmäisessä tapauksessa tarvitaan kuitenkin se liian matala tasakuorma-auto, jälkimmäisistä kumpikaan ei ole oikein se "talven voittaja".

- Puutavarat ”xxx sahalla” on mitoitettu 4,2m kalustolle.
- Keräyspaperit irtotavarana, kuormat jäisivät alle kokonaispainon.
- Puusta ei saa painoa nykykatkonnan takia. Metsäyhtiöt kuivattavat puun kesällä. Korkeus/leveys vie kuormatilaa.
- Kuivalla puutavaralla ei saisi enää kantavuuskuormia, tuoretta puuta ajettaessa ei olisi merkitystä alemmilla korkeuksilla. Päin vastoin ilmanvastus ehkä pieneneisi + oma paino.
- Meidän kaikki (6kpl) hakeautot ovat 150-kuutioisia, ja me kuljetamme paljon kevyitä tavaroita kuten purut, kutterit, kuivahakkeet yms. Näistä tuotteista ei saada lakisääteisiä yhdistelmäpainoja( 60tn). Nyt jos meidän pitää pienentää yhdistelmiä niin silloin meidän kuutiot tippuvat noin 120 kuutioon, mikä tarkoittaa sitä että jos nyt kymmenessä kuormassa menee 1500 kuutiota niin jatkossa enää vain 1200 kuutiota. Tällöin joudumme ajamaan 2,5 kuormaa jo enemmän mitä ennen, että saadaan menemään sama määrä, mikä taas lisää liikennemäärän kasvua ja päästöjä huomattavasti. Tämä oli vaan kymmenellä kuormalla laskettuna, yksi auto ajaa noin 1000 kuormaa vuodessa riippuen tietenkin ajo matkoista...
- Ei toiminnallisia vaikutteita, mutta kesäajan kuitukuormat, jotka ovat kevyitä niin se mikä määrä nyt ajetaan 7 kuormassa, niin tuolla lakiehdotuksella tarvitsisi ajaa 8 kuormaa.

### **Leveys 2,60 -> 2,55**

- Meidän toimintaa se haittaisi todella suuresti, koska ajamme 2,5 m leveitä rautalevyjä, jotka eivät mahdu 2,55m leveään ajoneuvoon. Tämä uudistus tekisi todella pahasti haittaa toiminnallemme.
- Kuormien sidonta vaikeutuu, kun kuorman ja seinän väliin ei saa enää kuormankiristäjiä.
- Levynippujen kuljetus ( 120 cm ), 2 nippua vierekkäin ei mahdu liinan lukko olemaan nipun ja seinän välissä.

### **Varsinainen perävaunu 12 metriä**

- Vakuutukset, katsastukset, omamassa nousevat, kulutus kasvaa. Ei ole järkeä koko hommassa.
- Erittäin vaikea sanoa kustannusten noususta, mutta sanoisin, että raakapuun kuljetuksissa kyseinen yhdistelmä on mielestäni työkyvytön.
- Täysin mahdoton ajatus. Dolly soveltuu ainoastaan pääteille, maasto-olosuhteissa jopa vaarallinen. Kantavuudessa menetetään ratkaisevasti hyötykuormaa.

- Omamassan nouseminen tekisi pienemmät kuormat, lisäksi irrotettava dolly tekee vain pahaa liikenneturvallisuudelle, esimerkiksi jarrut eivät tekee koskaan yhtä hyvää yhteispeliä kahden vaunun kesken kuin täysperävaunun etu- ja takapää. Enemmän kytkentäpaikkoja mikä kaluston vanhetessa haittaa.
- Yksi rekisteröitävä/katsastettava/vakuutettava ajoneuvo lisää. Painava/kömpelö toimia töissä ja myös liikenneturvallisuuden kannalta paljon riskialttiimpi onnettomuuksille, dolly on laite, joka on herkkä "tarttuilemaan".
- Meillä käytetään pitkiä kahden lavan vaihtolavaperävaunuja. Niitä ei voi dollyllä edes suorittaa. Aisa pitää olla kiinnityspisteestä maahan laskettava, muuten ei voi etummaista lavaa ottaa auton päälle. Eli dolly jäykkäaisaisena ei sovellu ollenkaan. Kustannusten nousu tulee siitä, että joudumme ajamaan 2 lavaa 3 sijasta. Kuormaa ei ole kuin n. 5000kg/lava.
- Dollylla varustettu perävaunu ei sovellu pienille kylä- ja mökkiteille, niin kuin perinteinen täysperävaunu.
- Yllä mainitut vaihtolavakärri on mahdoton telata kiinteällä aisalla. Käytännössä 2 lavakärri käyttökelvoton, 1 kuljetusyksikkö vähemmän.
- Puutavaran kuljetus menee dollylla aivan mahdottomaksi!!! Metsäolosuhteissa ei toimi.
- Yrityksemme ajaa vaihtolavakuljetuksia pääsääntöisesti, on mahdotonta toteuttaa kolmen kontin kuljetuksia dollyllä.
- Moniin paikkoihin ei Suomessa pääsisi enää ns. kärryn kanssa eli toimituksista tulisi vaikeasti toteutettavat, koska joutuisi niin paljon "pulaamaan" tavaroita vetäjään.

#### **Yleisesti:**

- Dolly+pv on noin 15000 euroa kalliimpi kuin kiinteä perävaunu. Voi, voi, eikö mitään muuta yhtä tyhmää voi keksiä!
- Kuljetamme paljon kevyttä tavaraa jossa ei kokonaispainot täyty läheskään mutta metrit loppuu aina kesken. Pidennetään Suomessa kokonaismitta 35 m:in ja korkeus 4,5 m:in ja sanotaan eu:lle, että näin meillä kuinkas teillä.