



Pasi Moisio, FinMobilityn toimitusjohtaja, lobbaa Brysselissä Suomen maantieliikennettä.

Suomi on kärpänen EU-kartalla. Edunvalvontavoittoja on kuitenkin tullut, erityisesti rekkakaluston kokoa määritettäessä. Suomessa käsitteilyistä lakiasioista 70 % on arvioitu tulevan Euroopan Unionista. Säännöstöä tulee tietysti myös kuljetusalalle. Mutta ei asioita yksistään päätetään Euroopan Unionin pääkaupungissa Belgian Brysselissä.

- EU:n liikennealoite tulee Suomeen ulkoministeriöön ja sieltä sitten liikenne- ja viestintäministeriöön. Siitä alkaa sitten Suomen kannan määrittäminen, kertoo lobbaritoimisto FinMobilityn toimitusjohtaja

Pasi Moisio

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry pyrkii sitten yhdessä FinMobilityn kanssa vaikuttamaan tulevaan liikenneasiaan niin, että se palvelisi parhaiten suomalaista kuljetusyrittäjää.

SKAL on ollut mukana EU-vaikutustyössä alusta asti. Kun Suomi liittyi Euroopan Unioniin vuoden 1995 alussa, yhdeksi viimeiseksi kädenvääntöasiaksi jäi suomalaisen kuljetuskaluston mitat ja massat. Haluttiin ja saatiin ruotsalaisten kanssa kansalliset poikkeukset EU:n 40 tonnin kokonaispainosta ja 18,75 metrin maksimipituudesta.

OLTAVA KOKOAN SUUREMPI

Kuljetusyrittäjien edunvalvontajärjestöissä (SKAL ja Autoliikenteen Työnantajaliitto) huomattiin, että EU:ssa kannattaa olla paikan päällä vaikuttamassa lainsäädäntövalmisteluun. Brysselin toimisto avattiin vuonna 2011, jolloin Pasi Moisio asettui sinne pysyvästi. Vuodesta 1997 lähtien hän ehtikin rampata jatkuvasti Helsingin ja Brysselin väliä.

Voittoa on tullut

Kirjoittanut Ajolinja
04.08.2022 00:00

Myöhemmin hartioita on levennetty ja mukaan tuli muitakin järjestöjä. Nykymuodossaan suomalaisen liikennesektorin edunvalvonta on toiminut vuoden 2020 alusta, kun FinMobility ry aloitti toimintansa. Kolmehenkilöistä Moision johtamaa Brysselin toimistoa työllistää liikennealan järjestöjen ja Suomen Yrittäjien edunvalvonta. Jäsenjärjestöjä ovat nyt SKAL, Autoliikenteen Työnantajaliitto, Autoalan Keskusliitto, Autokoululiitto, Infra, Linja-Autoliitto, Logistiikkayritysten Liitto, Suomen Taksiliitto ja Tieyhdistys.

Brysselissä pyörii 15 000 vakituista lobbaria. Toiset 15 000 käyvät eri kotimaistaan käsin vaikuttamassa asioihin aina tarvittaessa.

No paljonko suomalaisia lobbareita on Brysselissä?

40.

EU-maissa asuu 447 miljoonaa, suomalaisia on 5 miljoonaa. - Suomi on pieni maa, joten on pyrittävä olemaan kokoaan suurempi monin keinoin, Moisio toteaa.

Lobbarit tekevät ”käytäväpolitiikkaa” eli vaikuttajaviestintää. Suomeksi sanottuna: Vedetään surutta kotiinpäin.

- Yhteisapelillä saadaan tuloksia ja syntyy jopa ihmeitä. Edunvalvonnan on oltava oikea-aikaista, pääosin etupainotteista, Moisio toteaa.

Suomalaisen kuljetuselinkeinon ja kansantalouden kannalta merkittävimmät saavutukset ovat kansallisten poikkeuksiensaaminen kuljetuskaluston mittoihin jamassoihin. Sellaisia ovat moduulirekkojen hyväksyminen 25 vuotta sitten sekä mittaja massakorotus vuonna 2014.

KAVERIT VAIHTUVAT

Suomalaisten ajatellaan helposti olevan EU-asioissa samassa junassa muiden Pohjoismaiden kanssa. Näin on, jos se on Suomen kannalta järkevää - ei siis aina. Otettakoon esimerkiksi viimeisin ajo- ja lepoaika- asetuksen uudistaminen, jossa lisääajoaika saatiin kotiinpaluuseen

viikon lopuksi. Tätähän SKAL tietenkin kannatti.

- Siinä samaan rintamaan Suomen kanssa tulivat Euroopan nurkat Irlanti, Portugali ja Kreikka, Pasi Moisio kertoo. Välillä kommentoitavaksi tulee sellaisia lakialoitteita, jotka vaikuttavat suomalaisten näkökulmasta suorastaan hulluilta. Espanjan ja Portugalin suunnalta tuli vast'ikään ehdotus, että kuljettaja ei saisi osallistua lastaukseen. Toki se toteutuu jo yleisesti konttiliikenteessä. Mutta entä jos siitä tulisi totta myös puutavara-autoliikenteessä tai elintarvikejakelussa? Palattaisiin aikaan, jolloin Posti- ja Lennätinlaitoksen autonkuljettaja ajoi auton määränpäähän, nuokkui ratin takana työpäivän asentajien heiluessa puhelintolpissa ja ajoi sitten kolmen jälkeen auton lähtöpaikkaan.

Tässä on Moisio mukana kyse ”sosiaalialogista”. EU:ssa työnantajapuoli ja työntekijäpuoli käyvät koko ajan yhteistä keskustelua. Jos väännössä saavutetaan yhteisymmärrys, siitä lähtee sitten lakialoite EU-komissiolle.

Ja onhan jotain merkittävää saatu myös torpattua. Yksityisyrittäjien työajan valvontaan ei tullut kellokorttia.

AJANKOHTAISIA EU-LIIKENNEASIOITA

FitFor55 energiadirektiivi: Bensiinin ja dieselin verokohtelu haluttaisiin yhtenäistää. **SKAL:** Jos verotasot harmonisoitaisiin, se nostaisi dieselin hintaa. Mahdollisuus ammattidieseliin tulee säilyttää.

Raskaiden hyötyautojen CO2 standardien uudistaminen: Komissio arvioi mahdollisuutta kehittää yhteinen menetelmä koko elinkaaren hiilidioksidipäästöjen arviointiin ja raportointiin. **SKAL:** Neliakseliset ja suuremmat tulisi jättää sääntelyn ulkopuolelle eikä niiden hinta saisi nousta suhteessa muihin.

Yhdenmukaistettu laskentamalli

päästöjen mittaamiselle:

Nyt ei pystytä tarkasti seuraamaan ja vertailemaan liikennepalvelujen kasihuonekaasupäästöjä.

SKAL:

Päästöjä tonnia kohden syntyy enemmän harvaan asutussa Suomessa paukkupakkasessa pitkillä etäisyyksillä ohuilla tavaravirroilla. Tämä tulee huomioida.

Raskaiden ajoneuvojen mitta- ja massadirektiivin uudistaminen:

Keskeisenä teemana liikenteen vihreä siirtymä ja tavaraliikenteen kannustaminen kohti päästöttömiä ajoneuvoja. Huomioidaan sähköistymisen vaikutus sallittuihin massoihin. SKAL: Suomessa voitava säilyttää nykyiset mitat ja massat. Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä voitava säilyttää nykyinen kalusto.

Yhdistettyjen kuljetusten direktiivi:

Tavoitteena rautateiden, lyhyiden merikuljetusten ja sisävesiliikenteen kasvattaminen tavaraliikenteessä. Useita vaihtoehtoisia tukimalleja on ehdotettu.

SKAL:

Ei rautateitä suosivaa rahoitusta. Ei rekkoja juniin tai muita tarpeettomia hankkeita. Ei pakoteta siirtymään yhdistettyihin kuljetuksiin. Kabotaasirajoitus oltava mahdollista jatkossakin.

Ajokorttidirektiivin uudistaminen:

Tarkastellaan ajoneuvojen, tienkäytön, digitalisaation ja liikenteen kehitystä ja miten se luo painetta muuttaa ajo-oikeuden saamista ja ajokortteja. SKAL: C-kortin yleisen ikärajan laskeminen 18 vuoteen. Traktoreiden ajo-oikeudet tulisi saattaa direktiiviin omana luokkanaan, riittävä vaatimustaso liikennetraktoreille. Ei tiukennuksia suomalaiseen ajokieltokäytäntöön.

TEN-T liikenneverkko:

Tavoitteena on uudistaa ja laajentaa Euroopan laajuista liikenneverkkoa, johon on saatavissa EU-rahoitusta. SKAL: EU-rahaa on saatava myös suomalaisiin tiehankkeisiin, ei tarpeettomiin rautatiehankkeisiin. Velvoite rakentaa standardoituja pysäköintialueita, kun se ei näytä toteutuvan markkinaehtoisesti.

Teksti ja kuva: Jouni Hievanen

[TILAA AJOLINJA!](#)