



Liikenne- ja viestintäministeriö
Erik Asplund, erik.asplund@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

17.4.2018

Viite: Lausuntopyyntö

Lausuntopyyntö luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta

Autotuojat ja -teollisuus ry kiittää mahdollisuudesta tutustua hallituksen esitysluonnokseen, joka koskee ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamista. Esityksen tarjoama nykyistä suurempien ajoneuvoyhdistelmien käyttö parantaa kuljetustehokkuutta ja vähentää optimaalisissa tilanteissa kuljetusten aiheuttamia päästöjä. Aiemmat HCT-kokeilut ovat antaneet hyvän pohjan nykyiselle asetuksen muutosehdotukselle. Massamuutosten tiedottaminen on kuitenkin aiheuttanut alalle markkinahäiriöitä. Toivoisimme, että jatkossa massamuutoksista kirjoitetaan julkisuuteen vasta kun ehdotettavat yksityiskohdat ovat tarkasti selvillä.

Muutosehdotukset

22 § Perävaunun massa

Kyseisille perävaunuille ei ole aiemmin määritelty siltasääntöä ja olemassa olevia vaunuja ei ole rakennettu uusia vaatimuksia huomioon ottamalla. Tämän seurauksena osasta olemassa olevista perävaunuista tulisi laittomia nykyisillä massoilla eikä niitä voisi hyödyntää uusiin vaatimuksiin. Näitä perävaunuja varten tarvittaisiin siirtymäaika, jotta ne voitaisiin hyödyntää suunnitellusti.

24 § Auton, perävaunun ja niiden yhdistelmän pituus

Muun auton suurinta pituutta on esitetty muutettavaksi 12 metristä 13 metriin. Kohtaan saatetaan tarttua EU-notifikaatiossa, jolloin lain voimaantulo voi viivästyä. Tämä saattaa aiheuttaa nykyisen markkinahäiriön pahenemista, joten toivoisimme kyseessä olevan kohdan poistoa.

Tämän tilalla voitaisiin käyttää poikkeuslupakäytäntöä, koska näiden ajoneuvojen vuosittainen määrä tulee todennäköisesti olemaan vähäinen. Tasakuormattuna nämä ajoneuvot eivät myöskään todennäköisesti täytä ehdotettua kääntövyyslupavaatimusta, joten poikkeuslupaa jouduttaisiin hakemaan kääntövyvyyteen joka tapauksessa.

26 § Ajoneuvoyhdistelmän kääntymisen momentti 3

Nykyisistä HCT-yhdistelmistä, joiden kombinaatiot olisivat hyväksytyjä tieliikenteeseen esitetystä luonnoksessa, vain osa täyttäisi nyt ehdotetun kääntymisvaatimuksen. Kokeiluilla HCT-yhdistelmien mitoituksella on saatu hyviä kokemuksia myös ajovakauden osalta. Kääntymissäntö toteutuessaan aiheuttaisi muutoksia näihin mitoituksiin, jolloin ajovakaus muuttuisi kokeiluyhdistelmistä. Kääntymissäntö tulisi sallia nykyisten olemassa olevien HCT-yhdistelmien käyttö.

Perävaunuille ole aiemmin määritelty kääntymissäätöä takakulman sivusiirtymisvaatimuksineen. Osa nykyisistä ei täyttäisi määriteltyjä vaatimuksia. Näitä perävaunuja varten tarvittaisiin siirtymäaika, jotta ne voitaisiin hyödyntää suunnitellusti.

33 § momentti 2

Auton ja perävaunun kytkeminen (yli 18,75 m auto tai 25,25 m ajoneuvoyhdistelmä)

b) vetoajoneuvossa kehittynyt hätäjarrutusjärjestelmä ja kaistavahtijärjestelmä;

c) elektroninen ajonvakautusjärjestelmä ...;

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen 661/2009 (GSR) mukaan 4 ja 5-akseliset N₂ ja N₃-luokan ajoneuvot sekä G-luokan ajoneuvot on vapautettu ESC, AEBS ja LDW-vaatimuksista. Tämän vuoksi suurimmassa osassa nykyisiä liikenteessä olevia ajoneuvoja ei ole mainittuja varusteita. Niitä ei myöskään ole saatavissa kaikilta valmistajilta ja niiden jälkiasennus on useimmissa tapauksissa mahdotonta. Korkeampien massojen vuoksi autoihin asennetaan Suomessa lisäakseleita. Myös näiden autojen kannalta edellytys on haastava.

Ehdotamme, että kyseiset varusteet tulisivat vasta EU-lainsäädännön (GSR) kautta pakolliseksi Suomessa. Näin kuluja ei korotettaisi tarpeettomasti muita EU-maita kireämpien vaatimusten vuoksi.

d) muun kuin vetoajoneuvon ilmajousitetun etuakselin osalta kuljettajalla tietoa kullekin yksittäiselle akselille ja telille kohdistuvasta massasta.

Toivoisimme tarkennettavaksi, millaiset osoitustavat riittävät täyttämään d-kohdan mukaisen vaatimuksen.

Kunnioitavasti,



Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry