

Liikenne- ja viestintäministeriö  
Erityisasiantuntija Erik Asplund  
PL 31  
00023 VALTIONEUVOSTO

**LAUSUNTO LUONNOKSESTA VALTIONEUVOSTON ASETUKSEKSI AJONEUVOJEN KÄYTÖSTÄ TIELLÄ ANNETUN VALTIONEUVOSTON ASETUKSEN MUUTTAMISESTA (LVM/145/03/2018)**

**Yleiset huomiot luonnoksesta**

Yhteinen Toimialaliitto YTL ry (entinen Yleinen Teollisuusliitto) ja liiton yhteydessä toimiva Logistiikka-asiakkaidenneuvottelukunta (LONK) kiittävät mahdollisuudesta lausua otsikon aiheesta. Koska neuvottelukunnan jäsenet ovat isoja tavara- ja henkilölogistiikkapalveluiden käyttäjiä (kauppa, teollisuus, palvelut, maatalous), on oleellista, että pääsemme lausumaan kantamme myös asetuksesta.

Pääosin katsomme, että asetusmuutos tulee lisäämään teollisuuden ja kaupan kilpailukykyä, mitä pidämme tärkeänä pitkien kuljetusmatkojen Suomessa. Edellisen kerran, vuonna 2013, muutetun asetuksen perusteella voidaan sanoa, että jo sillä muutoksella oli selvästi positiivisia vaikutuksia kuljetuskustannuksiin. Lisäksi asetusmuutoksen jälkeen yritykset saivat myös koikeiluluontoisia lupia ns. HCT-ajoneuvoyhdistelmille. Suomen logistiikkakustannukset ovat useita prosenttiyksiköitä suuremmat kuin tärkeimpien kilpailijamaidemme. Ajoneuvojen mittojen muutoksella otamme osan tästä takamatkasta kiinni.

Hyvien kokemusten perusteella ministeriö on nyt tehnyt aivan oikean johtopäätöksen ja asetusta voidaan tarkistaa edelleen sallien suuremmat mitat ajoneuvoille.

**Korjausehdotukset**

Haluamme esittää kuitenkin kahta muutosta asetukseen. Ensimmäiseksi 24§ koskien auton, perävaunun ja niiden yhdistelmän pituutta. Pykälän 1, mom. b kohdassa olevan muun kuin linja-auton suurinta sallittua mitta on esitetty muutettavaksi 12 metristä 13 metriin. Ottaen huomioon, että

tämä saattaa olla asia johon EU:n notifikaatiossa tartutaan ja mahdollisesti sen takia lain voimaan saattaminen viivästyy ja sitä kautta ajanjakso, jona kuorma-auto kauppa on enemmän taikka vähemmän keskeytetty, jatkuu, niin olisi toivottavaa, että tämä kohta poistetaan.

Koska suurin tarve 13m ajoneuvolle on puun kuljetuksessa tietyillä reiteillä ja koska näiden ajoneuvomäärä vuositasolla tulee todennäköisesti olemaan varsin pieni, ehdotamme, että tässä voisi noudattaa jonkinlaista poikkeuslupakäytäntöä enemmän kuin muuttaa varsinaista lainsäädäntöä. Varsinkin, kun ottaa huomioon, ettei näin pitkä ajoneuvo kuormattuna tasakuormaan todennäköisesti edes täytä uutta ehdotettua kääntyvyysvaatimusta, jolloin joka tapauksessa tulisi tarve anoa poikkeuslupaa kääntyvyydestä.

Toinen kohta, johon ehdotamme muutosta, on 33§ koskien auton ja perävauunun kytkemistä. 2 mom. esitetään, että yli 18,75 metriä pitkän kuorma-auton ja puoliperävauunun yhdistelmässä sekä muussa yli 25,25 metriä pitkässä ajoneuvoyhdistelmässä vaaditaan:

1. epäsuoran näkemisen laitteet yhdistelmän sivujen näkemiseen tiukassa käänöksessä
2. kehittynyt hätäjarrutusjärjestelmä
3. kaistavahtijärjestelmä
4. elektroninen ajonvakautusjärjestelmä
5. sähköohjatut jarrut

Kohdan 1 esitetty vaatimus kamerajärjestelmästä on selkeästi merkistä riippumatta jälkiasennettava, joten se ei tällöin vääristä kilpailua.

Kohdassa 5 esitetty vaatimus sähköohjatuista jarruista täyttynee kaikilta Suomessa markkinoidulta >16t kuorma-autoilta. Joten kilpailun vääristämistä ei tapahdu.

Kohtien 2, 3 ja 4 vaatimukset ovat kohtuuttomat tällä hetkellä, koska kaikki automerkit eivät näitä laitteita pysty tarjoamaan, jolloin kilpailu vääristyy. Kyseinen vaatimus on eurooppalaista lainsäädäntöä kireämpi ja lisää kuljetusyrittäjän kustannuksia. Näiden laitteiden pakollisuudesta on säädetty Euroopan Parlamentin ja Neuvoston Asetuksessa N:o 661/2009 (GSR), jossa kyseisistä vaatimuksista on vapautettu neljä- ja viisiakseliset ja G-luokan ajoneuvot. Tästä johtuen emme näe syytä siihen, että kotimainen lainsäädäntö olisi kireämpi ja samalla kuljetusyrittäjän kustannuksia korottava ja sitä myöten kilpailukykyä huonontava.

## **Koulutus**

Haluamme kuitenkin korostaa, että ajoneuvojen kuljettajien peruskoulutusta olisi myös muutettava, koska pitempien ajoneuvojen kuljettaminen vaatii tarkkuutta ja uusien tekniikoiden hallintaa (kamerat jne.). Lisäksi ammattipätevyysjatkokoulutuspäivien sisällössä ja painotuksessa tulisi tavaraliikenteen kuljettajilla huomioida pitemmät ajoneuvoyhdistelmät ja sitäkin kautta varmistaa niille ammattitaitoiset kuljettajat.

### **Infra**

Lisäksi haluamme korostaa, että väylien kuntoon ja kantavuuteen, erityisesti siltojen, on tulevaisuudessa panostettava nykyistä enemmän varoja. Voitaisiin ottaa taas käyttöön ns. siltaraha, joka oli käytössä 4 vuoden ajan edellisen asetusmuutoksen jälkeen. Tällöin saatiin erillisrahoituksella korjattua tärkeimpien siltojen kantavuuksia.

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK edustaa merkittävimpiä kotimaan ja tuonnin henkilö- ja tavaralogistiikan asiakasyrityksiä.

Kunnioittaen

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK



Kyösti Orre  
Päsihteeri