

VALTIONEUVOSTON ASETUS AJONEUVOJEN KÄYTÖSTÄ TIELLÄ ANNETUN VALTIONEUVOSTON ASETUKSEN MUUTTAMISESTA

PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Ajoneuvojen käytöstä tiellä annettua valtioneuvoston asetusta muutettaisiin. Ehdotuksen mukaan eräiden raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien suurimpia tieliikenteessä sallittuja massoja sekä suurinta sallittua korkeutta korotettaisiin. Samalla muutettaisiin säännöksiä muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröityjen ajoneuvojen suurimpien sallittujen massojen osalta niin, että massoihin ei enää sovellettaisi ajoneuvon rekisteröintivaltion säännöksiä, vaan EU:n kansainvälisessä liikenteessä sovellettavia säännöksiä, ellei kansainvälisessä sopimuksessa ole muuta sovittu. Lisäksi sallittaisiin puoliperävaunun kytkeminen pakettiautoon ja mahdollistettaisiin museoajoneuvoksi rekisteröidyn linja-auton käyttäminen jatkossakin alkuperäisen levyisenä sekä tehtäisiin joitakin tarkennuksia ajoneuvojen massoja ja mittoja koskeviin säännöksiin.

Asetus tulisi voimaan __ päivänä _____kuuta 201__.

YLEISPERUSTELUT

1. Nykytila

1.1 Kotimainen lainsäädäntö

Perussäännökset tiellä käytettävien ajoneuvojen mitoista ja massoista ovat tieliikennelaissa (267/1981) ja ajoneuvojen käytöstä tiellä annetussa asetuksessa (1257/1992). Ensimmäistä kertaa käyttöön otettavan ajoneuvon mitoista ja massoista säädetään ajoneuvolaissa (1090/2002) sekä autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (1248/2002).

1.2 Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

EUn tasolla säädetään tiellä käytettävien ajoneuvojen mitoista ja massoista tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisissa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetussa neuvoston direktiivissä 96/53/EY, jäljempänä *massa- ja mittadirektiivi*. Massa- ja mittadirektiivissä ei säädetä kansallisessa liikenteessä sovellettavista massoista ja siinä sallitaan kansallisessa liikenteessä tietyin edellytyksin poikettavan kansainväliseen liikenteeseen säädettyistä mitoista.

Ensimmäistä kertaa käyttöön otettavan ajoneuvon mitoista ja massoista säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen massojen ja mittojen tyyppihyväksyntävaatimusten osalta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta 12 päivänä joulukuuta 2012 annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1230/2012.

1.3 Nykytilan arviointi

Valtaosa kaupallisesta tavarankuljetuksesta Suomessa hoidetaan tiekuljetuksilla.

Kuljetuskustannukset muodostavat Suomessa selvästi suuremman osan kuljetettavan tavarán arvosta kuin EU-maissa keskimäärin. Tällä on vaikutusta lopputuotteiden hintoihin ja yritysten kilpailukykyyn.

Myös vaarallisten aineiden kuljetusten kustannuksia olisi mahdollista alentaa nykyisten päämittojen mukaisilla, mutta nykyistä painavammilla ajoneuvoilla vastaavalla tavalla kuin esimerkiksi maaineskuljetuksissa.

2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

2.1 Tavoitteet

Koska Suomen kaltaisessa harvaan asutussa maassa ei ole mahdollista merkittävästi parantaa tavarankuljetusten tehokkuutta esimerkiksi raideliikenteen osuutta kasvattamalla, on tieliikenteen kuljetustehokkuuden kasvattaminen toteuttamiskelpoisin tapa pienentää kuljetuskustannuksia. Kuljetuskustannukset ovat käytännössä verrannollisia kuljetusten ympäristövaikutuksiin. Tästä syystä kuljetusten tehostamisella voidaan vaikuttaa myös Suomen ympäristötavoitteiden ja energiankulutustavoitteiden saavuttamiseen.

2.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Ajoneuvon sekä ajoneuvoyhdistelmän sallitun massan ja kuljetustilavuuden kasvattaminen pienentää kuljetuskustannuksia ja vähentää kuljetuksesta aiheutuvia päästöjä, jos lisääntynyt kuljetuskapasiteetti voidaan hyödyntää. Mittojen ja massojen korottaminen olisi mahdollista toteuttaa nyt esitetyn yleisen korotuksen sijasta rajaamalla joillain tavoilla sitä, mihin kuljetuksiin tai millä reiteillä korkeampia mittoja ja massoja voi hyödyntää. Lisäksi olisi mahdollista toteuttaa muutos niin, että alkuvaiheessa kokeiltaisiin suurempia ajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä rajatulla joukolla ajoneuvoja. Yleistä, lähtökohtaisesti kaikkia ajoneuvoja ja kuljetusreittejä koskevaa korotusta on päädytty ehdottamaan, koska muut vaihtoehdot lisääisivät kohtuuttomasti hallinnollista taakkaa ja poikkeuslupien kautta toteutettuna käytännössä johtaisivat yrittäjien eriarvoiseen kohteluun ja kilpailun vääristymiseen. Muutosten voimaantulon pitkittämisellä myös aiheutettaisiin ajoneuvojen kaupalle ja valmistukselle muutoksesta väistämättä aiheutuvan markkinahäiriön pidentyminen. Tarkoituksena on kuitenkin samanaikaisesti säännösmuutosten kanssa käynnistää kokeiluja, joissa tutkittaisiin muiden kuin tässä tarkoitettujen säännösmuutosten piirissä olevien ajoneuvojen soveltuvuutta Suomen liikenneympäristöön ja olosuhteisiin. Kokeilut toteutettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston myöntämällä yksittäisillä poikkeusluvilla.

Massojen kasvattamiseksi vaihtoehtoina on korottaa ajoneuvon akseleista tiehen kohdistuvaa massaa, lisätä akselien lukumäärää tai lisätä ajoneuvojen määrää ajoneuvoyhdistelmissä. Esitettyssä vaihtoehdossa massojen korotus toteutettaisiin pääosin lisäämällä nykyisten kaltaisten ajoneuvoyhdistelmien akselien lukumääriä. Tähän vaihtoehtoon päädyttiin lähinnä liikenneympäristölle koituvien haitallisten vaikutusten ja niistä koituvien kustannusten minimoimiseksi. Akseli- ja telikohtaisten massojen suuruudella on suuri vaikutus tien rakenteeseen syntyviin vaurioihin. Lisäämällä akseleita lisäävän massan suhteessa ja edellyttämällä lisäksi paripyörin varustettujen akselien määrän lisäämistä raskaimmissa yhdistelmissä voidaan jopa pienentää teihin kohdistuvaa raskautta nykyisestä. Akseli- ja telikohtaisella massalla on huomattava merkitys myös siltojen kuormitukselle, mutta siltojen rakenteisiin vaikuttaa lisäksi koko ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän massa sekä äärimmäisten akselien välinen etäisyys. Tästä syystä esitettyllä vaihtoehdolla on vaikutusta siltojen kunnossapitoon ja silloille asetettaviin painorajoituksiin. Ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien käytettävyyden helpottamiseksi ehdotetaan lievennyksiä joihinkin laskentakaavoihin, joilla määritetään suurimman sallitun massan ja äärimmäisten akselien välisen etäisyyden suhde toisiinsa eli niin sanottu siltasääntömassa. Lievennykset koskisivat neliakselista autoa ja yli 44 tonnin ajoneuvoyhdistelmää. Laskentakaavojen muutoksilla helpotettaisiin erityisesti ahtaissa työmaaolosuhteissa käytettävien maansiirtoajoneuvojen tarkoituksenmukaista mitoittamista.

Viisiakselisen auton siltasääntömassan korottaminen antaisi nykyisille ja nykyisen kaltaisille maansiirtoautoille mahdollisuuden hyötyä ehdotetusta neljän tonnin massankorotuksesta. Tältä osin laskentakaavaa kuitenkin ei ehdoteta muutettavaksi, koska jo nykyinen kaava sallii kyseiselle ajoneuvolle suurimman massan suhteessa ajoneuvon pituuteen ja kuormittaa siten siltojen rakenteita.

Kuljetustilavuuden lisääminen säännösmuutoksin on mahdollista lähinnä ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien päämittoja kasvattamalla. Ajoneuvon suurimmasta leveydestä säädetään melko yksiselitteisesti EU-lainsäädännössä, ja leveyden kasvattamisella olisi todennäköisesti vaikutusta kohtaamisonnettomuuksiin, joten ajoneuvon suurimpaan leveyteen ei ehdoteta muutoksia. Tarkoituksena on pyrkiä EU-säädösten kehitystyössä siihen, että alle 22 metrin pituisissa yhdistelmissä ja lämpösäädellyissä kuljetuksissa nykyisin sallittu 2,6 metrin enimmäisleveys ulotettaisiin koskemaan kaikkia kuorma-autoja ja niiden perävaunuja. Myös ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien pituudet päädyttiin pitämään ehdotuksessa nykyisellään, koska liikenneympäristö on tällä hetkellä mitoitettu niiden mukaisesti. Nykyisillä pituuksilla mahdollistetaan ulkomaisten ajoneuvojen kilpailukykyinen käyttö Suomessa EUn edellyttämällä tavalla. Ajoneuvojen korkeuden osalta EU-sääntely sallii poikkeuksia kansainvälisessä liikenteessä noudatettavasta 4,0 metrin enimmäiskorkeudesta. Suomessa suurin sallittu korkeus normaaliliikenteessä on 4,2 metriä lukuun ottamatta ajoneuvonkuljetusajoneuvoja, joiden suurin sallittu korkeus kuormattuna on 4,4 metriä. Ehdotuksen mukaan kaikkien autojen ja niiden perävaunujen suurin sallittu korkeus nostetaan 4,4 metriin. Suurempaa korkeutta voisi käytännössä hyödyntää esimerkiksi energiapuun ja turpeen kuljetuksissa sekä puutavaran kuljetuksessa yleisemminkin kuljettaessa kevyttä puutavaraa. Huomattavia kuljetushyötyjä voitaisiin saavuttaa sellaisissa kuljetuksissa, joissa korkeuden nosto mahdollistaisi kuljettamisen kahdessa tasossa. Tällaisia kuljetuksia ovat esimerkiksi eräät elintarvikkeiden pitkän matkan kuljetukset, joissa ei nykyisin voida kuljettaa kahta rullakkoa päällekkäin.

Vaihtoehtona esitetylle 4,4 metrin korkeuden sallimiselle yleisesti olisi kyseisen korkeuden salliminen vain erikseen määritellyille kuljetusreiteille. Tämä kuitenkin edellyttäisi huomattavaa lisätyötä tiedonkeräämisessä ja välittämisessä tarvitsijoille. Varsinkin alkuvaiheessa olisi kuljetusyrittäjien tasapuolinen kohtelu sallittujen reittien julkaisemisessa vaikeaa. Korkeita ajoneuvoja kuljettaessa on otettava huomioon, että osa nykyisistä alikuluista ei mahdollista niiden käyttöä. Alikulut, jotka eivät mahdollista 4,4 metrin korkuisia ajoneuvoja, on jo nykyisin varustettu sallittua enimmäiskorkeutta koskevilla liikennemerkeillä.

Ajoneuvoyhdistelmien mittoja ja massoja koskevia säännösmuutoksia ehdotetaan lähinnä vetoauton ja varsinaisen perävaunun yhdistelmille sekä moduuliyhdistelmille. Nämä ovat Suomessa selvästi yleisempiä kuin EUn alueella yleiset puoliperävaunuyhdistelmät. Teollisuuden ja kuljetusten tarjoajien taholta on kuitenkin esitetty tarpeita kasvattaa puoliperävaunun suurinta sallittua pituutta ja massaa. Tällainen puoliperävaunuyhdistelmä olisi kustannustehokas vaihtoehto esimerkiksi polttoainekuljetuksissa. Mahdollisuutta kasvattaa kansallisessa liikenteessä käytettävän puoliperävaunuyhdistelmän pituutta ja massaa on tarkoitus selvittää lähitulevaisuudessa alkavan massa- ja mittadirektiivin muutoshankkeen yhteydessä. Samassa yhteydessä on tarkoitus selvittää mahdollisuutta kasvattaa keskiakseliperävaunuyhdistelmän suurinta sallittua pituutta.

Raskaiden ajoneuvojen rengastuksella on merkittävä vaikutus ajoneuvon tierakenteelle aiheuttamille vaurioille. Viimeaikainen kehitys erityisesti renkaiden kantavuuksissa on mahdollistanut suurien akselimassojen hyödyntämisen myös akseleilla, jotka on varustettu yksittäispyörillä. Yksittäispyörätoteutuksella voidaan jonkin verran pienentää ajovastuksia ja sitä

kautta myös polttoaineenkulutusta ja päästöjä. Samalla ajoneuvon omamassa pienenee ja hyötykuormaa voidaan lisätä, mikä edelleen alentaa kuljetuskustannuksia. Myös rengaskustannukset ovat renkaiden määrästä johtuen pienemmät. Erityisesti säiliöperävaunuissa yksittäispyöräasennus on myös liikenneturvallisuussyistä perusteltu, koska se mahdollistaa perävaunuun leveämmän runkorakenteen ja säiliön sijoittamisen alemmas, mikä parantaa ajoneuvon hallittavuutta. Toisaalta yksittäinen leveä rengas on paripyöriä herkempi ohjautumaan tien pinnan epätasaisuuksien mukaisesti. Teiden kunnossapitokustannusten kannalta yksittäispyöräratkaisu on kuitenkin huono vaihtoehto. Tutkimusten mukaan yksittäispyörän tiekuormitus voi olla jopa 2,5-kertainen paripyörään verrattuna. Teiden kunnan ylläpitämiseksi ja teiden ylläpitoon tarvittavan taloudellisen panostuksen pitämiseksi kohtuullisena ehdotetaan massojen ja mittojen korotuksen yhteydessä edellytettäväksi kaikkein raskaampiin yhdistelmiin tietty määrä paripyörillä varustettuja akselia. Vaatimus koskisi vain selvästi nykyistä raskaampia ajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä.

Ehdotetussa asetusmuutoksessa on liikenneturvallisuussyistä päädytty siihen, että vaarallisten aineiden kuljetusten osalta suurinta sallittua yhdistelmämassaa korotettaisiin vähemmän kuin muissa kuljetuksissa eli nykyisestä 60 tonnista 68 tonniin. Ehtona korotukselle olisi, että ajoneuvoyhdistelmässä on vähintään kahdeksan akselia ja että vetoautossa on vähintään neljä akselia. Muutoksen seurauksena yhdellä ajoneuvoyhdistelmällä kuljetettavan vaarallisen aineen määrä voisi kasvaa noin seitsemän tonnia, mikä olisi noin 15–20 prosentin lisäys nykyiseen verrattuna. Ongelmana tätä selvästi suuremmassa massojen korottamisessa olisi, että yksittäisen vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän ajoneuvoyhdistelmän kuorma on turvallisuusmitoitusta määräävä tekijä useissa liikenneympäristön kohteissa. Liikenneviraston mukaan suunnitteluperusteissa ei nykyisin ole kaikilta osin varauduttu nykyistä merkittävästi suurempiin vaarallisten aineiden määriin ja ainemäärien huomattavat lisäykset edellyttäisivät uusia turvallisuustarkasteluja nykyisiin rakenteisiin ja muutoksia uusien rakenteiden suunnitteluperusteisiin. Erityisen ongelmallisia ovat betonirakenteiset tunnelit, joissa riski sortumiselle korkeaenergisien tulipalon sattuessa on suuri. Joissain tapauksissa tällaisen betonitunnelin yläpuolella tai välittömässä läheisyydessä on lisäksi rakenteita, joiden sortumisesta betonitunnelin romahdettua voi olla seurauksena suuronnettomuus. Betonirakenteisten tunnelien mitoituksessa on huomioitu tilanteet, joissa palavaa ainetta kuljettava ajoneuvoyhdistelmä syttyy tuleen tunnelissa, mutta tällaisen palavan aineen määrän merkittävä lisääminen johtaisi tilanteeseen, jossa paloaika, lämpökuorma ja muodostuvien savukaasujen määrä olisi niin suuri, että sitä ei välttämättä ole mitoituksessa huomioitu. Muidenkin kuin palavien vaarallisten aineiden osalta tulisi lisäksi arvioitavaksi se, onko viemärointijärjestelmän mitoituksessa huomioitu mahdollinen nykyistä suurempi tunneliin valuva ympäristölle haitallinen aine. Ehdotettu muutos aiheuttaa joissain kohteissa tarpeen rajata liikennemerkkein kuljetettavan vaarallisen aineen määrää.

2.3 Keskeiset ehdotukset

Autosta ja perävaunusta tai perävaunuista muodostetun ajoneuvoyhdistelmän suurimpia sallittuja massoja korotettaisiin. Korotukset koskisivat yhdistelmiä, joissa on vähintään kahdeksan akselia. Nykyisen 60 tonnin enimmäismassan sijasta sallittaisiin kahdeksanakselisen yhdistelmän massaksi enintään 68 tonnia ja vähintään yhdeksänakselisen yhdistelmän massaksi 76 tonnia. Suurempia yhdistelmämassoja saisi soveltaa edellytyksellä, että yhdistelmässä olevan perävaunun tai olevien perävaunujen massasta vähintään 65 prosenttia kohdistuu paripyörin varustetuille akselille. Jos mainittu paripyörävaatimus ei täyty, olisi kahdeksanakselisen ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa 64 tonnia ja vähintään yhdeksänakselisen yhdistelmän massa 69 tonnia. Nykyisiin seitsemänakselisiin ajoneuvoyhdistelmiin voisi noin viiden vuoden siirtymäajan soveltaa yhdistelmämassan arvoa 64 tonnia. Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa olisi jatkossakin 60 tonnia. Vähintään kahdeksanakselisen vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävän yhdistelmän, jonka vetoautossa

on vähintään neljä akselia, suurin sallittu massa olisi kuitenkin 68 tonnia. Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävään säiliöperävaunuyhdistelmään ei sovellettaisi vaatimusta perävaunun varustamisesta paripyöräakselein.

Neli- ja viisiakselisten autojen suurimpia sallittuja massoja korotettaisiin nykyisistä 32 ja 38 tonnista 35 ja 42 tonniin. Lisäksi sallittaisiin nykyisten kaksi- ja kolmiakselisten autojen käyttö noin viiden vuoden siirtymäajan kaksi tonnia nykyistä suuremmilla massoilla.

Ajoneuvoyhdistelmän ja neliakselisen auton äärimmäisten akselien välisestä etäisyydestä johtuvaa suurinta sallittua massaa korotettaisiin niin, että laskentakaavassa käytettäisiin kertoimen 270 kg/10 cm sijasta arvoa 320 kg/10 cm.

Auton kolmiakseliselle telille sallittua massaa korotettaisiin 24 tonnista 27 tonniin sillä edellytyksellä, että telin akseleista vähintään kaksi on varustettu paripyörin.

Auton ja perävaunun suurin sallittu korkeus olisi nykyisen 4,20 metrin sijasta 4,40 metriä myös muissa kuin ajoneuvonkuljetusajoneuvoissa.

Muiden kuin ETA-valtiossa rekisteröityjen ajoneuvojen mittoihin ja massoihin sovellettaisiin lähtökohtaisesti samoja enimmäisarvoja, joita EU-säännösten mukaisesti sovelletaan ETA-valtioiden välisessä kansainvälisessä liikenteessä. Näistä arvoista voitaisiin poiketa Suomen ja ajoneuvon rekisteröintivaltion välisellä kansainvälisellä sopimuksella.

Ajoneuvoyhdistelmässä, jonka massa on yli 68 tonnia, edellytettäisiin, että vähintään 20 prosenttia yhdistelmän massasta kohdistuu vetäville akseleille. Ajoneuvoyhdistelmässä, jonka massa on yli 44 tonnia ja jonka massasta alle 18 prosenttia kohdistuu vetäville akseleille, edellytettäisiin, että vetoauto varustetaan talvikuukausina liikkeellelähtökykyä parantavalla apuvälineellä.

Ajoneuvoyhdistelmässä, jonka massa on yli 44 tonnia, edellytettäisiin, että moottoriteho on vähintään viisi kilowattia yhdistelmämassan tonnia kohden. Massaltaan yli 60 tonnin yhdistelmille sallittaisiin kuitenkin hieman pienempi teho noin viiden vuoden siirtymäajaksi. Lisäksi sallittaisiin käytössä olevien enintään 60 tonnin yhdistelmien käyttö myös jatkossa.

Puoliperävaunun tai varsinaisen perävaunun kytkeminen henkilö- tai pakettiautoon sallittaisiin, jos yhdistelmässä käytettävät ajoneuvot ovat tähän tarkoitukseen hyväksytyjä.

Museoajoneuvoksi rekisteröityä linja-autoa, jonka alkuperäinen leveys on yli 2,55 metriä, saisi käyttää enintään 2,60 metrin levyisenä myös vuoden 2020 jälkeen.

3. Esityksen vaikutukset

3.1 Taloudelliset vaikutukset

Yritysvaikutukset

Liikennevirasto on laatinut arvioita ehdotettujen muutosten vaikutuksista kuljetuskustannuksiin. Arviot perustuvat melko yksityiskohtaisesti kuljetuslajeittain tehtyihin laskelmiin, joissa on pyritty ennustamaan myös säännösmuutosten vaikutuksia hankittavaan kuljetuskalustoon. Arvioissa ei ole huomioitu kerrannaisvaikutuksia, jotka aiheutuisivat kuljetuskustannusten alenemisesta johtuvasta kilpailukykyyn paranemisesta. Arviot perustuvat kuljetettavan tavaramäärän säilymiseen ennallaan.

Ehdotetut muutokset laskisivat Liikenneviraston laskelmien mukaan kuljetuskustannuksia 20 vuoden aikana yhteensä noin 3200 M€ eli keskimäärin noin 160 M€ vuodessa. Kuljetushyötyjä voitaisiin saavuttaa jonkin verran enemmän, jos ehdotuksen sisältämästä vaatimuksesta raskaimpien ajoneuvoyhdistelmien perävaunujen varustamisesta paripyörin luovuttaisiin. Tästä kuitenkin seuraisi tienpitokustannusten huomattava kasvu ehdotettuun verrattuna.

Elinkeinoelämän Keskusliitolta saatujen arvioiden mukaan ehdotetut muutokset laskisivat Suomessa vuotuisia kuljetuskustannuksia 155 – 255 M€

Ehdotuksen mukaisilla ajoneuvoilla saavutettavien kuljetustaloudellisten hyötyjen jakautuminen kuljetusten tarjoajien ja kuljetusten tarvitsijoiden välillä määräytyy markkinatilanteen mukaisesti. Kuljetusten yksikkökoon suurentaminen vähentää kuljetustapahtumien määrää, jos kuljetettava tavaramäärä säilyy ennallaan. Ehdotettujen muutosten kokonaisvaikutusta kuljetusten tarjoajien asemaan ja esimerkiksi autonkuljettajien työllisyyteen on vaikea tarkemmin arvioida. Kuljetusten tarjoajien tarve investoida ehdotettujen muutosten mukaiseen kuljetuskalustoon riippuu kuljetustehtävästä. Useissa tapauksissa käytössä olevaa kuljetuskalustoa voitaisiin käyttää kilpailukykyisesti säännösmuutoksista huolimatta tai hyödyntämällä siirtymäajaksi ehdotettuja korkeampia massoja. Joissain kuljetustehtävissä, esimerkiksi puutavaran tai maa-aineksen pitkissä siirroissa taikka kuljetuksissa, joissa suurempi sallittu korkeus mahdollistaa kuljettamisen kahdessa kerroksessa, kuitenkin saavutettaisiin huomattavaa kilpailuetua investoimalla uuteen kalustoon.

Ehdotetut säännösmuutokset koskevat pääosin sellaista kalustoa, jonka päällirakennus ja räätälöinti asiakkaiden toiveiden mukaiseksi tehdään usein Suomessa. Tieto valmisteilla olevista säännösmuutoksista on johtanut tilanteeseen, jossa useiden kotimaisten ajoneuvonvalmistajien tilauskanta on pienentynyt merkittävästi. Voimaan tullessaan ehdotetut massojen ja korkeuden korotukset enimmäkseen parantaisivat kotimaisen ajoneuvoteollisuuden kilpailuasemaa, koska kaluston mitoitus poikkeaisi nykyistä enemmän siitä, mitä valmistetaan suurissa sarjoissa kansainvälisen liikenteen käyttöön. Ilman ehdotuksen sisältämiä siirtymäajan lievennyksiä nykykalustolle voitaisiin jopa päätyä tilanteeseen, jossa kysyntä tilapäisesti kasvaisi siten, että kotimaiset valmistajat eivät pystyisi siihen vastaamaan. Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen maahantuonnille ja kaupalle säännösmuutosten valmistelulla on ollut samanlaisia vaikutuksia kuin kotimaisille valmistajille. Mahdollisen kysyntäpiikin muodostuminen ei kuitenkaan aiheuttaisi merkittäviä perusajoneuvojen toimitusvaikeuksia, koska ajoneuvoja valmistetaan melko suurissa sarjoissa lähes samanlaisina useisiin maihin.

Ajoneuvojen nykyistä suuremman sallitun korkeuden hyödyntäminen saattaisi useissa tapauksissa edellyttää muutoksia myös muissa logistiikkaketjun osissa kuin tieliikenteessä. Esimerkiksi lastaus- ja purkupaikkojen sekä hallien kulkuaukkojen mitoituksessa olisi huomioitava nykyistä suurempi korkeus. Erityisesti vanhemmissa korjaamo- ja katsastustiloissa voi myös olla sellainen tilanne, että oviaukkojen mitoitus ei mahdollista yli 4,2 metrin korkuisia ajoneuvoja.

Ehdotetuilla muutoksilla olisi vähäinen vaikutus ajoneuvoveron kertymään. Ajoneuvoverolain (1281/2003) mukaan kuorma-auton suurin sallittu massa ja akselien lukumäärä vaikuttavat käyttövoimaveron määrään. Yksittäisen ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän veron määrä nousisi suurimman sallitun massan noustessa. Toisaalta muutosten seurauksena kuorma-autojen akselien lukumäärä keskimäärin kasvaisi, mikä alentaisi veroa suhteessa kuljetettuun tavaramäärään. Myös hyötykuorma suhteessa ajoneuvon massaan olisi nykyistä suurempi, millä olisi verokertymää hieman laskeva vaikutus, jos ajoneuvojen määrä ja kuormausaste säilyisivät nykyisellä tasolla.

Vaikutukset liikenneympäristön ylläpitokustannuksiin

Ehdotetuilla massojen korotuksilla olisi vaikutusta tie- ja katuverkon sekä siltojen kunnossapitotarpeeseen. Ehdotettu suurimman sallitun korkeuden nosto lisäisi tarvetta korottaa matalia alikulkuja. Ehdotetulla painavimpia ajoneuvoja koskevalla paripyöryvaatimuksella on tarkoitus vähentää raskaiden ajoneuvojen aiheuttamia teiden ja katujen ylläpitokustannuksia ja vähentää viime aikoina yleistyneiden yksittäispyöryrasennusten määrää.

Maantieverkolla on 144 painorajoitettua siltaa, joista yksi päätieverkolla. Liikenneviraston arvion mukaan ehdotetut muutokset lisääisivät painorajoitettujen siltojen lukumäärää 250 - 300:lla. Näistä valta- ja kantateilla on noin kymmenen ja seututeilla kuusi. Katuverkolla jouduttaisiin asettamaan painorajoituksia noin 100 sillalle nykyisten 20 sillan lisäksi. Painorajoitusten poistaminen edellyttää pitkän ajan kuluessa tehtäviä korjaustoimia, joiden tärkeysjärjestyksestä on tarkoitus päättää yhteistyössä Liikenneviraston ja elinkeinoelämän kanssa. Liikenneviraston arvion mukaan siltojen painorajoitusten poistamiseen tarvittaisiin 20 vuoden aikana yhteensä noin 214 M€

Liikennevirastosta saatujen tietojen mukaan ehdotetut muutokset pitkällä tähtäimellä alentaisivat teiden rasiutusta verrattuna siihen, että muutoksia ei toteutettaisi. Viime aikoina yleistyneiden yksittäispyöryrasennusten vaikutus teiden ylläpitokustannuksiin on Liikenneviraston mukaan 20 vuoden aikana yhteensä noin 640 M€ jos mitään säännösmuutoksia ei tehdä. Ehdotetut massojen korotukset, joiden ehtona olisi akselimäärien lisääminen ja painavimpien ajoneuvojen varustaminen paripyörin, alentaisivat teiden ylläpitokustannuksia Liikenneviraston arvion mukaan 20 vuoden aikana yhteensä noin 6 M€ Muutosehdotukseen sisältyvää siirtymäaika, joka mahdollistaisi nykyisen kaluston käyttämisen noin viiden vuoden ajan nykyistä suuremmilla massoilla, kuitenkin nostaisi teiden ja siltojen ylläpitokuluja Liikenneviraston arvion mukaan yhteensä noin 426 M€

Ehdotetun suurimman sallitun korkeuden nostamisen tehokas hyödyntäminen edellyttää kuljetuksille tärkeillä reiteillä olevien matalien alikulkujen korottamista. Liikenneviraston arvion mukaan tästä aiheutuisi 20 vuoden aikana yhteensä noin 212 M€kustannus.

Ehdotetuista muutoksista aiheutuisi Liikenneviraston arvion mukaan 20 vuoden aikana yhteensä noin 846 M€lisäkustannus. Alkuvaiheessa kustannukset jäisivät pienemmiksi ja aiheutuisivat lähinnä liikennejärjestelyistä ja toiminnan suunnittelusta, mutta muutosten täysimääräinen hyödyntäminen edellyttäisi jatkossa edellä kuvattuja toimia.

Vuosille 2014 - 2017 on hallituksen kehyspääöksessä osoitettu yhteensä 55 miljoonaa euroa käytettäväksi siltojen ja teiden kantavuuden korjauksiin sekä siltojen alikulkujen korotuksiin.

Kesällä 2012 pyydettiin suurimmilta kunnilta lausuntoa raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen mittoja ja massoja koskevan strategialuonnokseen. Lausunnot olivat pääosin ehdotettuja muutoksia kannattavia, mutta myös niissä tuotiin esiin tarve huomioida nykyistä korkeammat ja painavammat ajoneuvot teiden, siltojen ja alikulkujen ylläpidossa sekä tiemerkinnoissa. Hyötyjä kunnille koituisi kunnan tarvitsemien kuljetusten tehostumisesta ja esimerkiksi satamien toiminnan vilkastumisesta.

Liikenneviraston arvion mukaan edellä kerrotuista kustannuksista noin 77 % koskee valtion maantieverkkoa. Loppuosa koskee kuntien katuverkkoa ja yksityisteitä.

3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Raskaat tavarankuljetusajoneuvot ovat merkittävin laskentaperuste maanteiden ja siltojen mitoituksessa. Liikennevirasto on jo säädösvalmistelun tueksi laatinut arvioita siitä, mitä muutoksia ehdotetut suuremmat massat ja korkeus edellyttäisivät tehtäväksi. Ehdotettujen muutosten vaikutuksia on tarkasteltu neljänä kokonaisuutena: ajoneuvojen suurimman sallitun korkeuden

lisäyksen vaikutus alikulkuihin, suurempien sallittujen massojen vaikutus siltoihin, suurempien sallittujen massojen vaikutus tierakenteisiin sekä ehdotettujen muutosten vaikutus liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen. Toteutettavien muutosten määrä riippuu käytössä olevan rahan määrästä, mutta siitä riippumatta työ on aloitettava parannuksia tarvitsevien kohteiden kartoittamisella sekä rajoitusmerkkien asettamisella niille tieosuuksille ja silloille, joilla ehdotettuja suurempia massoja tai korkeutta ei voida käyttää.

Maantieverkolla olevien korkeimmille ajoneuvoille liian matalien alikulkujen määrä nousisi ehdotetun korkeuden noston seurauksena nykyisestä noin 300:sta noin 800:aan. Kuntien katuverkoilla muutos olisi samansuuntainen. Niillä olevien matalien alikulkujen määrä on noin puolet maantieverkon vastaavasta määrästä. Ajoneuvojen suurimman sallitun korkeuden kasvattaminen edellyttäisi siten joissain tapauksissa kuljetusreitit uudelleensuunnittelua. Riskinä on, että raskas liikenne voi päätien matalan alikulun vuoksi siirtyä kuormittamaan kuntien katuverkkoja ja yksityisteitä. Näitä ei välttämättä ole suunniteltu raskaiden ajoneuvojen käyttöön ja seurauksena voi olla tarve rajoittaa raskasta liikennettä myös kaduilla ja yksityisteillä. Samanlainen vaikutus voi olla myös pääteiden silloille asetettavilla massarajoituksilla, jotka estävät suurimpien sallittujen massojen hyödyntämisen. Jos suurempien massojen tai suuremman korkeuden hyödyntäminen merkitsee kuljetusmatkan pidentymistä, voidaan menettää kuljetusten tehostumisesta saavutettavat hyödyt. Kuljetuskalustoon investoivien kannalta on tärkeää, että liikennerajoituksia asettavat tienpitäjät tiedottavat mahdollisimman varhaisessa vaiheessa siitä, mille silloille ja tien osille tulnaisiin asettamaan rajoituksia ja koska ne voitaisiin parannustöiden seurauksena poistaa.

Ehdotetut muutokset ovat osittain sellaisia, että käytössä olevan kaluston muuttaminen suurempien sallittujen massojen ja suuremman sallitun korkeuden mukaiseksi olisi useissa tapauksissa taloudellisesti kannattavaa. Tällaiset muutokset hyväksytään ja merkitään ajoneuvoliikennerekisteriin muutokatsastuksessa. Koska ajoneuvoa käytettäessä ei saa ylittää ajoneuvolle rekisteriin merkittyjä suurimpia sallittuja arvoja ja koska kuorma-auton enimmäismassan korottamisella on käytännössä aina vaikutusta ajoneuvon käyttövoimaveron määrään, on myös siirtymäaikana sovellettavien suurempien massojen hyödyntämisen edellytyksenä, että ajoneuvon rekisterimerkintöjä muutetaan ja ajoneuvon todetaan täyttävän sitä koskevat tekniset vaatimukset myös suuremmilla massoilla. Ehdotetut muutokset lisäävät siten jonkin verran muutokatsastusten määrää. Ajoneuvon hyväksymiseen ja hylkäämiseen muutokatsastuksessa sovelletaan ajoneuvolain 61 §:ää.

Muutettavan asetuksen 52 §:n mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää poikkeuksia muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn ajoneuvon mitoista ja massoista. Asetuksen 4 a lukuun ehdotetut muutokset vähentävät tällaisten lupien tarvetta sen jälkeen kun Suomen ja Venäjän välistä maantieliikennesopimusta on muutettu. Tällaisten poikkeuslupien määrä on kuitenkin jo nykyisin melko vähäinen, noin 100 kappaletta kuukaudessa. Muutoksella ei siten olisi oleellista vaikutusta Liikenteen turvallisuusviraston työmäärään.

Tarkoituksena on säännösmuutosten voimaantulon yhteydessä käynnistää kokeiluja joillakin raskailla ajoneuvoyhdistelmillä, jotka eivät ilman poikkeuslupaa täytä säännösten vaatimuksia. Tästä syystä laajennettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston mahdollisuutta myöntää poikkeuslupia niin, että perustelluista syistä voitaisiin kokeilla myös sellaisia ajoneuvoyhdistelmiä, joissa on enemmän kuin kolme ajoneuvoa. Kokeiluihin liittyvien poikkeuslupien käsittely ja kokeilujen seuraaminen lisäisi jonkin verran Liikenteen turvallisuusviraston työmäärää. Muutoksella ei kuitenkaan olisi oleellista vaikutusta Liikenteen turvallisuusviraston työmäärään.

3.3 Ympäristövaikutukset

Noin 90 prosenttia kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöistä syntyy tieliikenteessä. Tieliikenteen päästöistä noin 40 prosenttia aiheutuu muusta kuin henkilöautoliikenteestä. VTT:n Kuljetusvälineet, liikenne ja logistiikka -osastolta saadun karkeahkon arvion mukaan ehdotetut muutokset vähentäisivät tiekuljetusten vuotuisia CO₂-päästöjä noin 250 000 tonnilla, mikä olisi noin kaksi prosenttia kaikista liikenteen hiilidioksidipäästöistä. VTT:n laskelma on tehty lähtötiedoilla, jotka eivät pidä sisällään vaatimusta raskaimpien ajoneuvoyhdistelmien perävaunujen varustamisesta paripyörin. Liikenneviraston arvioimista säädösehdotuksen toimeenpanon tuomista kuljetuskustannushyödyistä laskien päädytään noin 217 000 tonnin alenemaan vuotuisissa hiilidioksidipäästöissä. Arvio pitää sisällään ehdon paripyöristä. Lähtötietojen erot huomioiden arviot ovat hyvin lähellä toisiaan.

Terveydelle haitallisten päästöjen osuus kaikista päästöistä on viime vuosikymmeninä vähentynyt ja vähenee myös lähivuosina päästöjen Euro VI -vaatimuksen voimaantulon myötä. Ehdotukseen sisällytetyllä vaatimuksella moottoritehon ja massan minimisuhteesta voidaan jossain määrin hillitä raskaissa ajoneuvoissa melko yleistä moottoritehojen säännöstenvastaista kasvattamista. Moottoriin tehtävillä muutoksilla, joilla lisätään moottorin tehoa ja pienennetään polttoaineen kulutusta, on yleensä haitallisia päästöjä, esimerkiksi typen oksideja ja hiukkaspäästöjä lisäävä vaikutus. Voidaan kuitenkin arvioida, että ehdotetuilla muutoksilla haitallisten päästöjen määrä alenee samassa suhteessa hiilidioksidipäästöjen kanssa. Vähennys olisi siten suuruusluokaltaan kaksi prosenttia kaikista tieliikenteen haitallisista päästöistä.

Ehdotettujen muutosten vaikutus ympäristöön suuntautuvaan meluun olisi kokonaisuutena hyvin pieni. Muutokset vähentäisivät saman tavaramäärän kuljettamiseen tarvittavien ajoneuvojen määrää, mikä alentaisi melun ekvivalenttitasoa. Ajoneuvojen akselimäärät olisivat kuitenkin nykyistä suuremmat, millä olisi melua nostava vaikutus. Myös kuljetuksiin tarvittava moottoriteho olisi hieman nykyistä suurempi, mikä lisäisi hieman yksittäisen ajoneuvon melua. Yhteensä muutokset todennäköisesti hieman alentaisivat ajoneuvoista ympäristöön suuntautuvaa melua.

3.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Liikenneturvallisuus

Ehdotusten vaikutusta liikenneturvallisuuteen on mahdotonta arvioida tarkasti. Liikennevakuutuskeskuksen vahingontorjuntayksiköstä saatujen tietojen mukaan liikenneonnettomuuksissa, joissa on osallisena ehdotuksessa tarkoitettu raskas tavarankuljetusajoneuvo, johon on kytketty varsinainen perävaunu, kuolee keskimäärin noin 50 ihmistä vuodessa. Näistä kuolemantapauksista keskimäärin noin seitsemän liittyy onnettomuuteen, jossa aiheuttajana on raskas ajoneuvo. Yksittäisonnettomuuksia, joissa kuolema aiheutuu raskaan ajoneuvon suistumisesta tieltä, on näistä seitsemästä keskimäärin noin yksi. Luvuissa ei ole mukana itsemurhiksi luokiteltavia kuolemantapauksia.

VTT:n Kuljetusvälineet, liikenne ja logistiikka -osastolta saadun arvion mukaan ehdotettujen säännösmuutosten kokonaisvaikutus liikenneturvallisuuteen olisi lievästi positiivinen. Arviossa nähtiin liikenneturvallisuutta heikentävänä seikkana se, että kohtaamisonnettomuuksissa kuorma-auton etuosaan törmäävän henkilöauton nopeuden muutos olisi raskaan ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän suuremmasta massasta johtuen noin 1 km/h suurempi. Liikenneturvallisuutta parantavana seikkana olisi puolestaan se, että saman tavaramäärän kuljettamiseen tarvittaisiin pienempi määrä ajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä, mikä vähentäisi kohtaamisonnettomuuksien määrää. Onnettomuuden todennäköisyyden pienemisen vaikutus kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrään olisi hieman suurempi kuin edellä kerrottu törmäysenergian kasvun vaikutus. VTT:n arvion mukaan kuolleiden lukumäärä laskisi noin 0,5 henkilöllä vuodessa.

Ehdotetut ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien massojen korotukset toteutettaisiin pääosin niin, että nykytilanteeseen verrattuna ajoneuvoihin lisättäisiin aksleita lisäävien massojen suhteessa. Pääsyyinä ehdotettuun toteutustapaan on tiekuormituksen pitäminen kohtuullisena, mutta akselien määrän lisäämisellä myös jonkin verran parannetaan ajoneuvon suuntavakavuutta ja hallittavuutta liukkaalla, koska yksittäisen pyörän tai akselin pitokyvyn muutoksilla ei ole niin suurta vaikutusta. Pienemmällä pyöräkuormilla myös päästään jonkin verran parempiin kitka-arvoihin ja saadaan sama pitokyky aikaiseksi pienemmällä renkaan sortokulmalla, millä on ajoneuvon käyttäytymistä rauhoittava vaikutus. Ehdotetut muutokset johtaisivat joissain tapauksissa auton ja perävaunun väliseen massasuhteen muuttumiseen niin, että perävaunun paino olisi suhteessa vetoautoon nykyistä suurempi. Muutoksella olisi lieventävä vaikutus perävaunun taipumukselle tehostaa vetoautosta aiheutuvaa sivuliikettä. Tällainen sivuliike voi johtaa perävaunun ajautumisen vastaantulevalle kaistalle tai ulos tieltä. Toisaalta perävaunun massan kasvattaminen suhteessa vetoautoon voi liukkaalla tien pinnalla johtaa tilanteisiin, joissa vetoauton ohjausliikkeillä ei riittävästi voida kontrolloida koko ajoneuvoyhdistelmää. Tästä syystä moduuliyhdistelmiä varten säädettyä suurinta sallittua perävaunujen ja vetoauton massojen suhdetta 2,5 ei tässä yhteydessä kasvatettaisi, vaikka säännös jatkossa joissain tapauksissa rajaisi suurimpia sallittuja yhdistelmämassoja.

Kuljetusyrittäjiltä saatujen tietojen mukaan raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen kuljettaminen sallittua suurempaan massaan kuormattuna on hyvin yleistä. Ehdotetut ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien sallittujen massojen korotukset johtaisivat useissa kuljetustehtävissä siihen, että tarve kuljettaa tavaraa sallittua suuremmilla massoilla pienenesi tai poistuisi kokonaan. Esimerkiksi kevyen puutavaran kuljetuksissa kuormatilojen koko rajoittaisi nykyistä suuremmasta kokonaiskorkeudesta huolimatta kuljetettavaa tavaramäärää niin, että sallittuja massoja ei läheskään aina saavutettaisi.

Ajoneuvojen hyväksyminen liikennekäyttöön nykyistä korkeammilla massoilla edellyttäisi sitä, että esimerkiksi jarruihin ja kytkentälaitteisiin liittyvien turvallisuusvaatimusten osoitetaan täyttyvän myös suuremmilla massoilla.

Ajoneuvon painopisteen korottaminen aiheuttaa sivu- ja pituussuuntaisesta kiihtyvyydestä sekä tien pinnan epätasaisuuksista johtuvien dynaamisten pyöräkuormien vaihtelujen kasvamista sekä akselien välillä että saman akselin eri puolien välillä. Dynaamisen pyöräkuorman vaihtelu heikentää renkaan pitokykyä. Suurimman sallitun korkeuden lisäämisellä 4,2 metristä 4,4 metriin on siten ajoneuvon hallittavuutta jossain määrin heikentävä vaikutus erityisesti, jos muutosta ei kompensoida kuormaamalla ajoneuvo siten, että painavampi osa kuormasta on alempana. Ajoneuvon kuormaamisesta siten, että painopiste jää mahdollisimman alas säädetään asetuksessa jo nyt. Säännökseen lisättäisiin tarkennus, jonka mukaan ajoneuvon teknisissä hyväksynnöissä määritettyä suurinta sallittua painopisteen korkeutta ei saa ylittää. Ajoneuvojen suurimman sallitun korkeuden korottamisella voi olla vaikutusta myös siihen, että ajoneuvojen ja niiden kuormien osumisista yläpuolisiin esteisiin aiheutuvat onnettomuudet lisääntyvät. Seurauksena voi olla kuorman putoaminen tielle tai yläpuolisen esteen vaurioituminen. Osuminen yläpuoliseen esteeseen, esimerkiksi kevytrakenteiseen rautatiesiltaan tai kävelysiltaan voi aiheuttaa riskin myös näiden rakenteiden käyttäjille. Ajoneuvon suurinta sallittua korkeutta koskevaan säännökseen lisättäisiin vaatimus siitä, että kuljetuksen suorittajan ja kuljettajan on varmistettava, että korkean kuljetuksen suorittaminen suunnitellulla kuljetusreitillä on mahdollista ilman riskiä osumisesta tien yläpuolisiin rakenteisiin. Liikennevirasto on jo käynnistänyt suunnitelmat vaarallisten ja kuljetusreittien kannalta tärkeiden alikulkujen korottamiseksi ja korkeusrajoitusmerkintöjen päivittämiseksi. Muutostyöllä on jossain määrin vaikutusta myös nykyisten, enintään 4,2 metrin

korkeisten ajoneuvojen osumisiin yläpuolisiin rakenteisiin erityisesti, jos niiden korkeus kuormattuna on sallittua suurempi. Alikulut, jotka ovat liian matalia 4,4 metriä korkeille yhdistelmille on jo nyt merkitty liikennemerkkein. Suurempi sallittu korkeus parantaa kuljetustehokkuutta ja vähentää siten saman tavaran kuljettamiseen tarvittavien ajoneuvojen lukumäärää. Ajoneuvojen lukumäärän vähenemisellä on onnettomuuksien todennäköisyyttä vähentävä vaikutus. Ajoneuvojen sallitun korkeuden nostamisen ja siihen liittyvien liikenneympäristön parannustoimenpiteiden yhteisvaikutusta liikenneturvallisuuteen on edellä kerrottujen erisuuntaisten vaikutusten vuoksi käytännössä mahdotonta tarkasti arvioida ja todennäköistä on, että muutosta ei jälkeenkään voida erottaa tavanomaisesta tilastollisesta vaihtelusta.

Kaikkein painavimpiin ajoneuvoyhdistelmiin liittyvä ehdotus, jonka mukaan vähintään 65 prosenttia perävaunun massasta tulee kohdistua paripyörin varustetuille akseleille, on tehty tierasituksen pienentämiseksi. Liikenneturvallisuuden kannalta paripyörävaatimuksellakin on kahdensuuntaisia vaikutuksia. Paripyörillä varustetun perävaunun taipumus tehdä sivuliikkeitä tiessä olevien pituussuuntaisten urien vuoksi on pienempi, koska yleensä vain toinen renkaista on uran kohdalla. Samaten rengasrikosta aiheutuvan ajoneuvon hallinnan menetyksen todennäköisyys on paripyörin varustetussa ajoneuvossa pienempi, koska normaaliajossa hallittavuus säilyy, jos toinen renkaista on ehjä. Toisaalta paripyörillä varustetun ajoneuvon omamassa on suurempi ja hyötykuorma vastaavasti pienempi, jolloin ajoneuvojen määrä suhteessa kuljetettuun tavarahan ja siten riski kohtaamisonnettomuuksille on suurempi. Yksittäispyörillä varustetuilla akseleilla toteutettuna perävaunun rungosta saadaan leveämpi ja jousitus voidaan rakentaa lähemmäs ajoneuvon reunoja, millä on kallistelu vähentävä vaikutus. Erityisesti poikkileikkaukseltaan pyöreissä säiliörakenteissa voidaan yksittäispyörätoteutuksessa asentaa säiliö alemmas alustan leveämmän runkorakenteen ja leveämmän raidevälin takia. Tällä päästään matalampaan painopisteeseen ja sitä kautta vakaampaan ajoneuvoon. Raskaan ajoneuvon renkaan irtoaminen muodostaa suuren riskin vastaantulevalle liikenteelle. Kuolemaan johtavia onnettomuuksia renkaan irtoamisesta aiheutuu keskimäärin yksi kahdessa vuodessa. Renkaiden paripyöräasennuksessa riski irtoamiselle on jonkin verran suurempi, koska vanteiden mahdollinen liukuminen toisiinsa nähden aiheuttaa pyörien kiinnityksen löystymistä. Paripyöräasennuksessa on myös mahdollista, että sisempi vanne vaurioituu väsymisestä johtuen kuljettajan huomaamatta ja aiheuttaa ajon aikana tapahtuvan pyöränpulttien katkeamisen ja pyörien irtoamisen. Ehdotetut muutokset eivät poista tarvetta tarkkailla renkaiden kiinnityksiä, koska erityisesti perävaunuissa voi muiden kuin ohjaavien akselien määrän lisääntyminen johtaa renkaiden nykyistä suurempaan sortamiseen jyrkissä käänöksissä. Lisäksi ajoneuvojen painojen korotukset voivat johtaa ajon aikaisten hetkellisten kuormituspiikkien kasvuun, kun jousitus ei ehdi täysin reagoita tien pinnan epätasaisuuksiin.

3.5 Vaikutukset kansainväliseen liikenteeseen

Suomen ja Venäjän välisestä liikenteestä on sovittu Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä kansainvälisestä tieliikenteestä 27 päivänä lokakuuta 1995 tehdyssä sopimuksessa.

EU:n mittoja ja massoja koskevat säännökset eivät aseta estettä sille, että Suomi noudattaa ETA-valtioiden ulkopuolisten maiden kanssa muita sääntöjä. Tällaisia sääntöjä on tähän saakka sovellettu Venäjän ja eräiden muiden EU:n ulkopuolella olevien entisen Neuvostoliiton valtioiden ajoneuvoihin, joissa yhdistelmämassa on kansallisin säädöksin rajoitettu 38 tonniin. Sopimukseen on kirjattu, että molemmissa maissa noudatetaan asianomaisen valtion säännöksiä ja tämän johdosta suomalaistenkin on noudatettava siellä sallittuja alhaisempia enimmäismassoja. Tällä on merkitystä lähinnä Suomesta Venäjälle suuntautuvissa kuljetuksissa. Koska Venäjällä enimmäismassat saa

ylittää tieviranomaisten maksullisilla poikkeusluvilla, todelliset enimmäismassat ovat poikenneet säännöksistä.

4. Asian valmistelu

Asiaa on valmisteltu alustavasti liikenne- ja viestintäministeriössä vuosina 2009 – 2010 kokoontuneessa logistiikkafoorumissa ja sen alaisessa ajoneuvotekniikan työryhmässä. Työryhmässä selvitettiin muun ohella sitä, miten saatavilla olevan kaluston liikenneturvallisuuteen liittyvät tekniset hyväksynnit kattavat myös nykyistä suuremmat ajoneuvo- ja yhdistelmämassat.

Uusien autojen ja niiden perävaunujen massoja ja mittoja koskevan EU-asetuksen valmistelussa vuosina 2011 - 2012 Suomen pääasiallisena pyrkimyksenä oli mahdollistaa kansallinen liikkumavara kansallisessa liikenteessä käytettävien ajoneuvojen mitoituksessa. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen massojen ja mittojen tyyppihyväksyntävaatimusten osalta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta 12 päivänä joulukuuta 2012 annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1230/2012 on säilytetty mahdollisuus hyväksyä kansallisten säännösten nojalla liikenteeseen ajoneuvoja, joiden päämitat ylittävät EU:n kansainväliselle liikenteelle säädetyt raja-arvot.

Kevään 2012 aikana laadittu strategialuonnos raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen mitoista ja massoista pitää sisällään asetusehdotuksen sisältämät päälinjaukset massojen ja korkeuden korottamisesta. Luonnos oli sidosryhmillä kommentoitavana kesän 2012 aikana ja asiasta järjestettiin kuulemistilaisuus kesäkuussa 2012. Saatujen kommenttien ja Liikenneviraston strategialuonnoksen pohjalta laatimien kustannus-hyöty -laskelmien perusteella muokattiin asetusehdotusta niin, että säännökset mahdollistaisivat paremmin nykyisten ajoneuvojen hyödyntämisen ja kuormaamisen kannalta mielekkäiden ajoneuvojen valmistamisen sekä niin, että raskaiden ajoneuvojen aiheuttama kuormitus liikenneympäristölle ei jatkossa olisi liian suuri.

Asiaa on ollut esillä eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa marraskuussa 2012 sekä eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostossa helmikuussa 2013.

Asetusehdotuksesta on pyydetty lausunnot....

Valtuussäännökset asetuksen antamiseen ovat tieliikennelain 87 §:n 3 momentissa ja 108 §:n 1 momentissa.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Luvun otsikossa käytettäisiin nykyisen sanan määritelmiä sijasta sanaa määritelmät.

2 §. *Määritelmät.* Otsikossa käytettäisiin nykyisen sanan määritelmiä sijasta sanaa määritelmät.

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin maininta EU-asetuksesta, koska ajoneuvon mittojen ja massojen määrittelyyn sovelletaan sellaisenaan, mitä säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen massojen ja mittojen tyyppihyväksyntävaatimusten osalta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1230/2012.

Pykälän nykyinen 2 *momentti* olisi tarpeeton, koska siinä tarkoitettu lämpöeristetty kori määritellään puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY (puitedirektiivi) liitteen II korvaamisesta ja liitteiden IV, IX ja XI muuttamisesta annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 678/2011.

Pykälän nykyinen 3 momentti muuttuisi 2 *momentiksi*. Siinä käytettäisiin termin kokonaisuudessa sijasta termiä massa, koska ajoneuvolainsäädännössä tarkoitetaan kokonaisuudella suurinta teknisesti sallittua massaa. Tässä määritelmässä tarkoitetaan hinattavan ajoneuvon todellista massaa kyseisellä hetkellä. Lisäksi tarkennettaisiin sovelletun käytännön mukaisesti, että myöskään traktorien, moottorityökoneiden ja maastoajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä hinattavien laitteiden rakenteesta ja varusteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (274/2006) 6 §:ssä tarkoitettujen traktoriperävaunun kytkentämassaan ei lueta mukaan vetoajoneuvon kytkentälaitteelle kohdistuvaa massaa.

Pykälän 4 momentti muuttuisi 3 *momentiksi*.

Pykälän 5 momentti muuttuisi 4 *momentiksi*.

13 §. *Ohjautuva akseli*. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin ja pykälään lisättäisiin 2 momentti.

Pykälän 1 *momentissa* tarkennettaisiin, että auton ja sen perävaunun ohjautuvaa akselia koskevaa kansallista vaatimusta sovellettaisiin vain ajoneuvoihin, joille ei ole säädetty erikseen ohjauslaitetta koskevia vaatimuksia. Auton ja sen perävaunun ohjauslaitetta koskevista vaatimuksista säädetään ajoneuvolaissa ja sen nojalla viittaamalla EU-säännöksiin ja E-sääntöihin. Ajoneuvolle, joka täyttää tällaiset vaatimukset, ei voida säätää ohjauslaitetta koskevia kansallisia lisävaatimuksia.

Uudessa 2 *momentissa* edellytettäisiin ajoneuvolta, jonka kaikki akselit ovat ohjaavia, että sen kulkuasennon olisi tavanomaisessa liikenteessä oltava ajoradan suuntainen. Säännös koskisi käytännössä lähinnä joitain moottorityökoneita, joita voi niiden käyttötarkoituksen vuoksi kuljettaa myös sivuttain.

17 §. *Liukuesteiden käyttö auton ja siihen kytketyn hinattavan ajoneuvon renkaissa*. Pykälään lisättäisiin uusi 7 momentti.

Uudessa 7 *momentissa* edellytettäisiin, että raskaissa auton ja perävaunun tai perävaunujen yhdistelmissä, joissa on vain yksi vetävä akseli, tulisi talviaikana liukkaalla tien pinnalla olla mahdollisuus parantaa ajoneuvoyhdistelmän liikkeellelähtökykyä jollain apuvälineellä. Tällaisena apuvälineenä pidettäisiin esimerkiksi tilapäisesti vetäväksi akseliksi muutettavaa akselia, hiekoituslaitetta, lumiketjuja tai ketjunheittäimiä. Pelkästään yhden vetävän akselin tasaussyörästäön toimintaan vaikuttavaa laitetta tai vastaavan toiminnon järjestämistä esimerkiksi pyöräjarrujen avulla ei kuitenkaan pidettäisi tässä tarkoitettuna apuvälineenä. Vaatimus koskisi ajoneuvoyhdistelmiä, joiden massasta alle 18 prosenttia kohdistuu vetävälle akselille tai vetäville akseleille. Edellytettävä 18 prosentin massa vetävällä akselilla voitaisiin saavuttaa myös tilapäisesti keventämällä tai nostamalla muita kuin vetäviä akseleita. Vaatimus olisi voimassa henkilö- ja pakettiautojen talvirengaspakon aikana ja se koskisi ajoneuvoyhdistelmiä, joiden massa ylittää EU:n kansainvälisessä liikenteessä sallitun massan. Käytännössä yhdellä vetävällä akselilla varustetussa

ajoneuvoyhdistelmässä voitaisiin tämän säännöksen estämättä oikealla kuormauksella saavuttaa enintään 64 tonnin yhdistelmämassa ilman tässä tarkoitettuja apuvälineitä.

19 a §. *Ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän massan sekä akselille tai telille kohdistuvan massan enimmäisarvot.*

Pykälän otsikossa ja 1 momentissa puhuttaisiin kokonaismassan sijasta massasta, koska tarkoitetaan ajoneuvon todellista massaa eikä suurinta teknisesti sallittua massaa. Termin ajoneuvorekisteri asemesta 1 momentissa käytettäisiin termiä ajoneuvoliikennerekisteri, koska tarkoitetaan ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) tarkoitettua ajoneuvoliikennerekisteriä. Ajoneuvoyhdistelmän suurimmassa massassa huomioitaisiin myös useamman kuin kahden ajoneuvon yhdistelmät.

Uudessa 2 momentissa sallittaisiin nykykäytännön mukainen menettely, jossa akselia nostamalla tai keventämällä tilapäisesti lisätään vetävän akselin massa suuremmaksi kuin tiellä yleisesti on sallittu. Toimenpiteellä voidaan useissa tapauksissa turvata ajoneuvon eteneminen liukkaalla tien pinnalla. Edellytyksenä toimenpiteelle olisi, että sillä ei vahingoiteta tietä.

20 §. *Akselille ja telille kohdistuvat massat.* Pykälän 2 momenttia muutettaisiin.

Pykälän 2 momentissa lueteltuihin auton suurimpiin sallittuihin telimassoihin lisättäisiin uusi g kohta. Siinä sallittaisiin kolmiakselisen telin massaksi nykyisen 24 tonnin sijasta 27 tonnia sillä edellytyksellä, että telin akseleista vähintään kaksi on varustettu paripyörin. Muutoksella suositeltiin tierasituksen kannalta parempia paripyörin varustettuja akseleita sekä helpotettaisiin 4- ja 5-akselisten autojen mitoittamista ja kuormaamista niin, että koko ajoneuvolle sallittuihin massoihin päästään myös käytännössä. Samalla helpotettaisiin ajoneuvoyhdistelmien kuormaamista niin, että vetoauton ja perävaunun massat ovat lähempänä toisiaan.

21 §. *Auton massa.*

Pykälän otsikossa ja 1 momentissa puhuttaisiin kokonaismassan sijasta massasta, koska tarkoitetaan ajoneuvon todellista massaa eikä suurinta teknisesti sallittua massaa. Pykälän 1 momentin f kohdassa tarkoitetun neliakselisen auton suurin sallittu massa korotettaisiin nykyisestä 32 tonnista 35 tonniin. Vastaavasti g kohdassa tarkoitetun viisiakselisen auton suurin sallittu massa korotettaisiin 38 tonnista 42 tonniin. Muutoksella mahdollistettaisiin auton kuormaaminen lähemmäs sallittuja akseli- ja telimassoja sekä parannettaisiin kuljetustehokkuutta. Samalla parannettaisiin auton kilpailuasetelmaa suhteessa erityisesti maansiirtoajossa yleistyneisiin viisiakselisiin puoliperävaunuyhdistelmiin, joiden suurin sallittu massa on 44 tonnia. Auton hallittavuus tiellä ja vakaus erityisesti kippaustilanteessa on parempi. Auton suurin sallittu massa ei jatkossakaan saisi ylittää ajoneuvoliikennerekisteriin merkittyä massaa eikä sitä massaa, jolle auto on teknisesti hyväksytty. Ajoneuvoverolain (1281/2003) mukaan kuorma-auton suurin sallittu massa vaikuttaa käyttövoimaveron määrään. Esimerkiksi viisiakselisen auton, jota ei käytetä perävaunun vetoon, päivää kohden laskettu käyttövoimaveron nousisi 0,24 € jos auton suurin sallittu massa nousisi 38 tonnista 42 tonniin.

Pykälän uudessa 2 momentissa sallittaisiin noin viiden vuoden siirtymäajaksi 1 momentin a kohdassa tarkoitetun kaksiakselisen auton ja 1 momentin c kohdassa tarkoitetun kolmiakselisen auton suurimman sallitun massan korottaminen kahdella tonnilla 1 momentin a ja c kohdissa kerrotuista. Muutos koskisi autoja, jotka on otettu käyttöön ennen 1 päivää marraskuuta 2013. Sillä pyrittäisiin lieventämään liikenteenharjoittajien tarvetta uudistaa kalustoaan heti säännösmuutosten

tullessa voimaan. Siirtymäajan ulottamisella koskemaan myös autoja, jotka otetaan käyttöön vasta jonkin aikaa säännösmuutosten voimaantulon jälkeen, pyrittäisiin estämään ennen säännösmuutosten voimaantuloa tilattujen uusien autojen joutuminen muita huonompaan asemaan. Auton suurin sallittu massa ei saisi ylittää ajoneuvoliikennerekisteriin merkittyä massaa eikä sitä massaa, mihin auto on teknisesti hyväksytty.

Pykälän 2 momentti muuttuisi *3 momentiksi* ja siinä olevaa ajoneuvon äärimmäisten akselien välisen etäisyyden ja suurimman sallitun massan suhteen määräävää laskentakaavaa (siltasääntömassa) lievennettäisiin neliakselisen auton osalta. Usein ahtailla työmailla toimivan neliakselisen auton käytettävyyden kannalta auton kohtuullinen pituus on tärkeä tekijä. Muutoksella myös mahdollistettaisiin se, että jo käytössä olevat neliakseliset autot voisivat hyödyntää nykyistä suurempia massoja teknisten hyväksyntöjen niin salliessa. Viisiakselisen auton siltasääntömassan laskentakaava on siltoihin kohdistuvan rasituksen kannalta pahempi kuin neliakselisen vastaava. Viisiakselisen auton laskentakaava säilytettäisiin tästä syystä ennallaan. Tilanne olisi myös ehdotetun muutoksen jälkeen sellainen, että neliakselinen auto rasittaisi siltarakenteita vähemmän kuin viisiakselinen.

Pykälän 3 momentti siirtyisi muuttamattomana *4 momentiksi* ja siinä puhuttaisiin pykälän otsikon mukaisesti ajoneuvon sijasta autosta.

Pykälän 4 momentti muuttuisi *5 momentiksi*.

23 §. Auton ja perävaunun yhdistelmän massa.

Pykälän *otsikossa ja 1 momentissa* puhuttaisiin kokonaismassan sijasta massasta, koska tarkoitetaan ajoneuvon todellista massaa eikä suurinta teknisesti sallittua massaa. Pykälän 1 momentissa oleva rajoitus, jonka mukaan akselien lukumäärää laskettaessa ei oteta huomioon akselille kohdistuvilta massoiltaan alle viiden tonnin akseleita, muutettaisiin koskemaan vain yli viisiakselisia ajoneuvoyhdistelmiä. Säännös on alun perinkin tarkoitettu estämään kuusiakselisen yhdistelmän suurimman sallitun massan raja-arvon kiertäminen asentamalla lisäakseli, jonka merkitys käytännössä on olematon. Kevyemmissä, enintään viisiakselisissa yhdistelmissä on kuitenkin joskus tilankäytöllisistä syistä tarpeen käyttää yhtä pienipyöräistä akselia, jonka suurin sallittu massa on tyypillisesti noin neljä tonnia. Käytännössä tällaisella ratkaisulla voidaan esimerkiksi mahdollistaa yhden ylimääräisen auton kuljettaminen ajoneuvonkuljetusajoneuvossa.

Nykyisessä säännöksessä suurin sallittu yhdistelmämassa on 60 tonnia riippumatta siitä, onko yhdistelmän akselien lukumäärä seitsemän, kahdeksan, yhdeksän tai tätä enemmän. Pykälän 1 momentin c kohtaan lisättäisiin nykyistä korkeammat sallitut yhdistelmämassat kahdeksan- ja yhdeksänakselisille yhdistelmille. Lisäykset tehtäisiin niin, että akseleille keskimäärin kohdistuviin massoihin ei tulisi merkittäviä korotuksia. Lisäksi edellytettäisiin kaikkein suurimpien massojen yhteydessä käytettäväksi perävaunuja, joiden massasta vähintään 65 prosenttia kohdistuu paripyörin varustetuille akseleille. Tällä pienennettäisiin merkittävästi raskaiden yhdistelmien tien rakenteisiin kohdistamaa rasitusta. Käytännössä raskaimmissa yhdistelmissä saisi perävaunun akseleista enintään yksi olla varustettu yksikköpyörillä. Kahdeksanakselisen yhdistelmän suurin sallittu massa olisi mainitun paripyörävaatimuksen toteutuessa 68 tonnia ja muuten 64 tonnia. Vastaavat massat yhdeksänakselisella yhdistelmällä olisivat 76 tonnia ja 69 tonnia. Ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa ei saisi ylittää vetoautolle ajoneuvoliikennerekisteriin merkittyä suurinta sallittua yhdistelmämassaa eikä sitä yhdistelmämassaa, mihin vetoauto on teknisesti hyväksytty. Myös ajoneuvojen välisten kytkentälaitteiden tulisi olla siten mitoitettuja, että ne mahdollistavat käytettävät massat. Ajoneuvoverolain mukaan vetoajoneuvon suurin sallittu massa ja akselien

lukumäärä vaikuttavat käyttövoimaveron määrään. Ehdotetut muutokset todennäköisesti lisäävät keskimääräistä vetoajoneuvojen akselien lukumäärää. Myös perävaunun massa suhteessa vetoajoneuvon massaan todennäköisesti keskimäärin hieman kasvaisi. Muutoksilla olisi kokonaisuutena lievästi verotuloja pienentävä vaikutus, jos ajoneuvojen kuormausaste ja kuljetussuorite säilyisivät ennallaan. Yksittäisen ajoneuvon käyttövoimavero olisi kuitenkin suuremman enimmäismassan takia keskimäärin hieman nykyistä suurempi.

Säännösmuutoksista aiheutuvaa markkinahäiriötä lievennettäisiin nykykalustolle tarkoitetulla siirtymäajalla. Sillä pyrittäisiin lieventämään liikenteenharjoittajien tarvetta uudistaa kalustoaan heti säännösmuutosten tullessa voimaan. Samalla loivennettaisiin ajoneuvoja ja niiden päällirakenteita valmistavalle teollisuudelle säännösmuutoksista aiheutuvaa kysyntäpiikkiä. Uudessa *2 momentissa* sallittaisiin noin viiden vuoden siirtymäajaksi 1 momentin c kohdassa tarkoitetun seitsemänakselisen yhdistelmän suurimman sallitun massan korottaminen enintään 64 tonniin. Muutos koskisi ajoneuvoyhdistelmiä, joissa joko vetoauto tai varsinainen perävaunu on otettu käyttöön ennen 1 päivää marraskuuta 2013. Tilapäistä massankorotusta ei ulotettaisi koskemaan yhdistelmiä, joissa vain keskiakseliperävaunu tai puoliperävaunu on otettu käyttöön ennen 1 päivää marraskuuta 2013. Raskaissa yhdistelmissä käytettävä keskiakseliperävaunu on tyypillisesti uushankintahinnaltaan melko alhainen apuvaunu, jonka käyttöönottoajankohdan sitominen koko yhdistelmän massaan ei ole perusteltavissa. Puoliperävaunua käytetään tyypillisesti niin, että sitä vedetään eri aikoina eri ajoneuvoilla, ja yhdistelmämassan sitomisella puoliperävaunun käyttöönottoajankohtaan päädyttäisiin tilanteisiin, joissa samalla vetoautolla vedettävän ajoneuvoyhdistelmän sallittu massa saattaisi vaihdella jopa useita kertoja päivässä. Siirtymäajan ulottamisella koskemaan myös ajoneuvoja, jotka otetaan käyttöön vasta jonkin aikaa säännösmuutosten voimaantulon jälkeen, pyrittäisiin estämään ennen säännösmuutosten voimaantuloa tilattujen uusien ajoneuvojen joutuminen muita huonompaan asemaan. Ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa ei myöskään siirtymäaikana saisi ylittää vetoautolle ajoneuvoliikennerekisteriin merkittyä suurinta sallittua yhdistelmämassaa eikä sitä yhdistelmämassaa, mihin vetoauto on teknisesti hyväksytty. Myös ajoneuvojen välisten kytkentälaitteiden tulisi olla siten mitoitetuja, että ne mahdollistavat käytettävät massat.

Pykälän *3 momentissa* puhuttaisiin kokonaismassan sijasta massasta, koska tarkoitetaan ajoneuvon todellista massaa eikä suurinta teknisesti sallittua massaa. Ajoneuvoyhdistelmän äärimmäisten akselien välisen etäisyyden ja suurimman sallitun massan suhteen määräävää laskentakaavaa (siltasääntömassa) lievennettäisiin. Muutoksella mahdollistettaisiin se, että nykyisen pituisilla ajoneuvoyhdistelmillä voitaisiin hyödyntää nykyistä suurempia yhdistelmämassoja. Kahdeksanakselisellemme ehdotettu 68 tonnin massa voitaisiin saavuttaa 16,8 metrin ääriakselivälillä, kun nykyisin saavutetaan 60 tonnin yhdistelmämassa ääriakselivälillä 16,7 metriä. Vastaavasti yhdeksänakselisen 76 tonnin yhdistelmän pienin mahdollinen ääriakseliväli olisi 19,3 metriä. Jos muutosta ei tehtäisi, 68 ja 76 tonnin yhdistelmämassoja vastaavat ääriakselivälit olisivat 19,6 ja 22,6 metriä. Tämä heikentäisi huomattavasti yhdistelmien käytettävyyttä esimerkiksi metsäautoteillä ja maansiirtoajossa. Maansiirtoajossa muodostuisi lisäksi ongelmaksi se, että painavimmat yhdistelmät olisivat pituudeltaan yli 22 metriä, jolloin niiden leveys olisi rajoitettu nykyisen 2,6 metrin sijasta 2,55 metriin. Tällä olisi vaikutusta sekä vetoauton että perävaunun lavojen leveyksiin ja seurauksena olisi ajoneuvojen ristiinkytkettävyyden merkittävä heikkeneminen. Yhdistelmien pituuksien kasvattamisella olisi myös liikenneturvallisuutta heikentäviä vaikutuksia, koska yhdistelmän ohittaminen vaikeutuisi. Ehdotetulla muutoksella olisi jonkin verran vaikutusta siltojen ylläpitokustannuksiin ja silloille asetettaviin massarajoituksiin.

Uudessa *4 momentissa* edellytettäisiin, että yli 68 tonnin ajoneuvoyhdistelmässä tulee massasta vähintään 20 prosenttia kohdistua vetäville akseleille. Käytännössä tämä edellyttäisi

yhdeksänakselisiin yhdistelmiin vähintään kahta vetävää akselia, jotta suurimpia sallittuja massoja voitaisiin hyödyntää. Ajoneuvoyhdistelmän etenemiskyvyn turvaamisen lisäksi säännöksellä pyrittäisiin vähentämään tielle aiheutuvia vaurioita jakamalla vetävää voimaa pidemmälle matkalle ja pienentämällä yksittäisen akselin vetovoimaa. Nykyisillä tekniikoilla toteutettuna toinen vetävä akseli ei enää merkittävästi lisää polttoaineen kulutusta. Vetävänä akselina pidettäisiin akselia, jota jatkuvasti käytetään voimansiirrossa ajoneuvon ollessa kuormattuna ja tavanomaisessa liikenteessä.

Uudessa 5 momentissa rajattaisiin vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien yhdistelmien massa jatkossakin enintään 60 tonniin. Kuitenkin vähintään kahdeksanakselisen ajoneuvoyhdistelmän, jonka vetoautossa on vähintään neljä akselia, massa olisi enintään 68 tonnia. Ajoneuvoyhdistelmän massaa ei kasvatettaisi tämän suuremmaksi, koska esimerkiksi maantietunneleiden suunnitteluperusteissa ei ole huomioitu merkittävästi nykyistä suurempia vaarallisten aineiden määriä. Rajaus koskisi yhdistelmiä, joissa kuljetettavan vaaralliseksi aineeksi luokitellun tavaran määrä on sellainen, että kuljetukseen sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevia säännöksiä. Pykälän 1 ja 2 momenteissa säädettyjä raja-arvoja sovellettaisiin kuitenkin myös vaarallisten aineiden kuljetukseen hyväksytyihin ajoneuvoyhdistelmiin silloin, kun niillä kuljetetaan pelkästään tavaraa, johon ei sovelleta vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevia säännöksiä. Pykälän 1 momentin c kohtaan ehdotettu vaatimus siitä, että kahdeksanakselisessa ajoneuvoyhdistelmässä olevan perävaunun massasta vähintään 65 prosenttia tulee kohdistua paripyörillä varustetuille akseleille, jos yhdistelmän massa on yli 64 tonnia, ei koskisi vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävää säiliöajoneuvoa. Sallimalla tällaisiin yhdistelmiin yksittäispyöräasennukset mahdollistettaisiin säiliökuljetuksissa käytettävien poikkileikkaukseltaan pyöreiden säiliöiden sijoittaminen jonkin verran alemmas kuin paripyörin varustetuissa perävaunuissa. Tällä mahdollistettaisiin rakenne, jossa ajoneuvon painopiste on mahdollisimman alhaalla, mikä parantaa ajoneuvon hallittavuutta erityisesti tilanteessa, jossa kuljetettava neste liikkuu säiliössä ajoneuvoon kohdistuvien kiihtyvyyksien seurauksena.

Uudessa 6 momentissa säädettäisiin vetoauton moottorin minimitehosta suhteessa ajoneuvoyhdistelmän massaun. Minimitehovaatimus olisi 5 kilowattia yhdistelmämassan tonnia kohden, mikä on nykyisin käytännössä sovellettu arvo enintään 60 tonnin yhdistelmille. Samaa arvoa käytetään myös Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen massojen ja mittojen tyyppihyväksyntävaatimusten osalta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1230/2012. Vaatimuksella parannettaisiin liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta estämällä sellaisten raskaiden ajoneuvojen käyttö, joiden nopeus laskee ylämäissä kohtuuttoman alas aiheuttaen lisääntyneitä ohitustarvetta. Vaatimuksella myös jossain määrin vähennettäisiin viime aikoina yleistyneitä autojen moottoreiden säännösten vastaisia tehonlisäyksiä, koska vaatimus olisi sidottu ajoneuvoliikennerekisteriin merkittyyn tehoon, jonka muuttaminen edellyttää osoitusta päästövaatimusten täyttymisestä myös muutoksen jälkeen. Käytännössä 68 tonnin yhdistelmämassa edellyttäisi 340 kW moottoritehoa ja 76 tonnin yhdistelmämassa 380 kW tehoa. Koska käytössä on autoja, joiden teho ei ehdotetulla vaatimuksella mahdollistaisi nykyistä suurempien massojen hyödyntämistä, sallittaisiin 30 päivään huhtikuuta 2018 asti ajoneuvon käyttö hieman pienemmällä teholla. Yhdistelmämassoja 68 tonnia ja 76 tonnia vastaavat tehon arvot siirtymäaikana olisivat 321 kW ja 342 kW. Vaatimus koskisi ajoneuvoyhdistelmiä, joiden massa ylittää EUn kansainvälisessä liikenteessä sallitun suurimman 44 tonnin massan. Lisäksi sallittaisiin siirtymäsäännöksellä ajoneuvoyhdistelmän käyttö, vaikka se ei täyttäisi tässä momentissa säädettyjä moottoritehon ja massan suhdetta koskevia vaatimuksia, jos yhdistelmän vetoautona käytettävä moottoriajoneuvo on otettu käyttöön ennen tämän asetuksen voimaantuloa ja jos ajoneuvoyhdistelmän massa on enintään 60 tonnia. Moottorin teholla tarkoitettaisiin moottoriajoneuvojen moottorien tehoa koskevan

jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun neuvoston direktiivin 80/1269/ETY tai E-säännön numero 85 mukaisesti mitattua tehoa.

24 §. *Auton, perävaunun ja niiden yhdistelmän pituus.* Pykälän 3 momenttia muutettaisiin.

Pykälän 3 momentissa säädetään ajoneuvoyhdistelmän suurimmasta sallitusta pituudesta. Sen a kohdassa tarkennettaisiin, että siinä mainittu 18,75 metrin raja-arvo ei koske puoliperävaunuyhdistelmää, josta säädetään b kohdassa. Pykälän 3 momentin b kohtaan lisättäisiin maininta henkilö- tai pakettiautolla vedettävästä puoliperävaunuyhdistelmästä. Tällainen yhdistelmä sallittaisiin 32 §:ään tehtävällä muutoksella.

Pykälän 3 momentin d kohdassa tarkennettaisiin, että kuormatilan suurimpaan sallittuun pituuteen ei lueta mukaan sitä osaa kuormatilasta, joka sijaitsee ohjaamon päällä. Voimassa olevan säännöksen muotoilu voi johtaa tulkintaan, jonka mukaan pisimpien ajoneuvonkuljetusajoneuvojen kuormatilojen pituudet ovat sallittua suurempia. Myös vastaavissa EU-säännöksissä tarkoitetaan kuormatilan enimmäispituudella kuormatilan sitä osaa, joka sijaitsee auton ohjaamon takapuolella.

25 §. *Muut päämitat.* Pykälän 1 ja 2 momenttia muutettaisiin.

Pykälän 1 momentissa säädetään nykyisin auton ja sen perävaunun suurimmaksi sallituksi korkeudeksi 4,2 metriä lukuun ottamatta ajoneuvonkuljetusajoneuvoja, joiden suurin sallittu korkeus kuormattuna on 4,4 metriä. Suurin sallittu korkeus 4,4 metriä ulotettaisiin koskemaan kaikkia autoja ja niiden perävaunuja. Jos ajoneuvon korkeus on yli 4,20 metriä, kuljetuksen suorittajan ja kuljettajan olisi kuitenkin varmistettava, että kuljetuksen suorittaminen käytettävällä kuljetusreitillä on mahdollista ilman riskiä osumisesta tien yläpuolisiin rakenteisiin.

Pykälän 2 momentissa rajataan linja-auton maksimileveys 2,55 metriin. Muutosasetuksen 230/2002 siirtymäsäännöksessä kuitenkin sallitaan enintään 2,6 metrin levyisen linja auton käyttämisen vuoden 2020 loppuun. Ehdotetulla muutoksella sallittaisiin museoajoneuvoksi rekisteröidylle linja-autolle poikkeus 2,55 metrin maksimileveydestä siten, että se saisi olla alkuperäisen rakenteensa mukaisesti enintään 2,60 metrin levyinen myös vuoden 2020 jälkeen. Museoajoneuvoksi rekisteröidyn linja-auton kaventaminen nykyisen säännöksen edellyttämällä tavalla vuoden 2020 loppuun mennessä ei ole mielekäästä eikä edes mahdollista niin, että ajoneuvo säilyisi museoajoneuvona. Kilpailun vääristämisen estämiseksi ehtona suuremmalle leveydelle olisi, että tällainen ajoneuvo on liikennekäytössä korkeintaan 50 päivää kalenterivuoden aikana.

27 §. *Massoja ja mittoja koskevien säännösten soveltaminen muihin ajoneuvoihin.* Pykälän 1 ja 2 momenttia muutettaisiin.

Pykälän 1 momentin nykyisestä muotoilusta ei kaikissa tapauksissa selviä, minkä säännöksen mukaisia arvoja sovelletaan muihin kuin 20 – 25 §:ssä tarkoitettujen ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien massoihin ja päämittoihin. Tästä syystä tarkennettaisiin, että kun muiden kuin 20 – 25 §:ssä tarkoitettujen ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien massoihin ja päämittoihin sovelletaan 19 a, 20 – 25 ja 27 a §:ssä säädettyjä arvoja siten, että käytetään rakenteeltaan mahdollisimman samankaltaisille ajoneuvoille säädettyjä arvoja. Siten esimerkiksi nivelrakenteisen moottoriyökoneen suurimpaan sallittuun pituuteen voitaisiin soveltaa nivelrakenteisille linja-autoille säädettyjä pituuden arvoja nivelien lukumäärän mukaisesti. Lisäksi tarkennettaisiin, että 27 a §:ssä säädetään L-luokan ajoneuvojen päämitoista.

Pykälän 2 momentissa puhuttaisiin kokonaismassan sijasta massasta, koska tarkoitetaan ajoneuvon todellista massaa eikä suurinta teknisesti sallittua massaa.

30 a §. *Muulla kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvon käyttö Suomessa ja suomalaisen ajoneuvon käyttö ulkomailla.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin.

Pykälän 1 momentissa rajataan nykyisin muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvon massa enintään siihen, mitä ajoneuvolle on sallittu sen rekisteröinti- tai käyttöönottovaltiossa. Käytännössä säännös koskee lähinnä Venäjän rekisterissä olevia ajoneuvoja, joiden massoja on tällä perusteella rajattu rajanylityspaikoille johtavilla teillä sovellettavien raja-arvojen mukaisesti. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää poikkeuksia näistä raja-arvoista 52 §:n nojalla. Säännöstä muutettaisiin niin, että ajoneuvon massoihin ja mittoihin ei enää sovellettaisi sen rekisteröinti- tai käyttöönottovaltion säännöksiä. Ajoneuvon teknisten hyväksyntöjen asettamista rajoituksista ei kuitenkaan saisi poiketa. Esityksen mukaisesti muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvon massoihin ja mittoihin sovellettaisiin EUn kansainvälisessä liikenteessä sovellettavia raja-arvoja, jotka on kerrottu 4 a luvussa. EUn tasolla asiasta säädetään massa- ja mittadirektiivissä. Muiden entisen Neuvostoliiton valtioiden kanssa vastaavasta ei ole sopimuksia. Ehdotetut muutokset tulisivat siten säännöksen voimaan tullessa koskemaan muissa entisen Neuvostoliiton massarajoituksia soveltavissa valtioissa rekisteröityjä ajoneuvoja, Suomen osalta tärkeimpinä Valko-Venäjä, Ukraina ja Kazakstan. Lisäksi 1 momentissa tarkennettaisiin alkuperäisen säännöksen esitöiden mukaisesti, että 4 a luvun säännöksiä sovelletaan ajoneuvoyhdistelmään ja sen kaikkiin ajoneuvoihin, jos vähintään yksi yhdistelmän ajoneuvoista on rekisteröity muussa kuin ETA-valtiossa.

30 c §. *Auton massa.* Pykälän otsikossa ja pykälässä puhuttaisiin kokonaismassan sijasta massasta, koska tarkoitetaan ajoneuvon todellista massaa eikä suurinta teknisesti sallittua massaa.

30 d §. *Perävaunun massa.* Pykälän otsikossa sekä 1 ja 2 momentissa puhuttaisiin kokonaismassan sijasta massasta, koska tarkoitetaan ajoneuvon todellista massaa eikä suurinta teknisesti sallittua massaa.

30 e §. *Auton ja perävaunun yhdistelmän massa.* Pykälän otsikossa ja 1 momentissa puhuttaisiin kokonaismassan sijasta massasta, koska tarkoitetaan ajoneuvon todellista massaa eikä suurinta teknisesti sallittua massaa.

32 §. *Autoon kytkettävät hinattavat ajoneuvot.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin.

Pykälän 1 momentissa sallittaisiin myös O₂-luokan puoliperävaunun tai O₂-luokan varsinaisen perävaunun kytkeminen henkilö- ja pakettiautoon. Kytkentä ei nykyisin ole sallittu, koska ajoneuvoyhdistelmä hallittavuuteen erityisesti liukkaalla on liittynyt epäilyksiä. EUn säännösten mukaisesti on kuitenkin mahdollista myöntää EY-tyyppihyväksyntä myös tällaisen yhdistelmän molemmille ajoneuvoille eikä niiden käytön kieltämiselle kansallisesti siten ole perusteita. Koska tällaisten ajoneuvojen jarrujärjestelmiä koskevissa vaatimuksissa on tapahtunut kehitystä viime vuosien aikana, sallittaisiin ennen vuotta 2011 käyttöön otetun puoliperävaunun ja varsinaisen perävaunun käyttö tällaisessa yhdistelmässä vain sillä edellytyksellä, että perävaunun jarrut täyttävät vuoden 2011 alussa voimassa olleet tai uudemmat tekniset vaatimukset. Maininta hinattavasta laitteesta poistettaisiin, koska autoon kytkettävä hinattava laite on ajoneuvolain 17 §:n mukaisesti O-luokan ajoneuvo.

32 a §. *Hinattavan ajoneuvon kytkentämassa.*

Pykälän johdantokappaleessa tarkennettaisiin siten, että tässä pykälässä ei hinattavalla ajoneuvolla tarkoiteta L-luokan ajoneuvoon tai polkupyörään kytkettävää hinattavaa ajoneuvoa. Näiden kytkemisestä säädetään 34 §:ssä.

Pykälän *b kohdassa* puhuttaisiin kokonaismassan sijasta massasta, koska tarkoitetaan ajoneuvon todellista massaa eikä suurinta teknisesti sallittua massaa. Pykälän *e kohdassa* muutettaisiin vetoauton ja perävaunun välistä massasuhdetta niin, että perävaunun ja vetoautojen massojen suhteeksi sallittaisiin nykyisen suhteen 1,5 sijasta enintään 1,7. Muutos on tarpeen, että nykyiset ja nykyisen kaltaiset ajoneuvoyhdistelmät voisivat hyödyntää 23 §:ssä ehdotettuja nykyistä suurempia yhdistelmämassoja. Muutos ei koskisi puoliperävaunuyhdistelmää eikä yli 22 metrin pituista ajoneuvoyhdistelmää, joista säädetään *f kohdassa*. Niissä vastaava suhdeluku olisi jatkossakin 2,5.

45 §. *Tavarankuljetus*. Pykälän 3 momenttia muutettaisiin.

Pykälän *3 momentissa* puhuttaisiin kokonaismassan sijasta sallituista massoista, koska suurin ajoneuvolle sallittu kattokuorma voi perustua muuhunkin kuin suurimpaan koko ajoneuvolle teknisesti sallittuun massa. Kuorman sijoittaminen henkilöauton katolle ei saisi johtaa tilanteeseen, jossa jokin autolle sallituista massoista ylittyy. Myöskään auton valmistajan ilmoittamaa suurinta kattokuormaa ei saisi ylittää. Suurin sallittu kattokuorma olisi edelle kerrotuin rajoituksin jatkossakin 10 prosenttia henkilöauton omamassasta.

46 §. *Kuorman sijoittaminen*. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin.

Pykälän *1 momentissa* tarkennettaisiin, että ajoneuvoa ei saa kuormata siten, että ajoneuvon painopiste on korkeammalla kuin ajoneuvolle on teknisesti sallittu. Ajoneuvon painopisteen suurin sallittu korkeus on määrätty esimerkiksi jarrujen hyväksymisen yhteydessä. Sillä pyritään varmistamaan jarrujen ja aktiivisen ajonhallinnan järjestelmien asianmukainen toiminta myös ajoneuvon ollessa kuormattuna.

52 §. *Ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän hyväksyminen otettavaksi käyttöön massoja ja mittoja koskevista säännöksistä poiketen*.

Liikenteen turvallisuusvirastolle säädettyä oikeutta myöntää yksittäiselle ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelmälle poikkeuksia massoja ja mittoja koskevista säännöksistä laajennettaisiin. Poikkeus voitaisiin jatkossa myöntää myös 31, 32 ja 32 a §:n säännöksistä. Muutoksilla mahdollistettaisiin sellaiset raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen kokeilut, joissa ajoneuvoyhdistelmään kuuluu enemmän kuin kolme ajoneuvoa. Tällaiset kokeilut toteutettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston yhdessä muiden asiaan liittyvien viranomaisten kanssa määrittämien rajausten puitteissa. Rajaukset voisivat liittyä ajoneuvojen teknisten vaatimusten ja rakenteen lisäksi esimerkiksi kuljetusreitteihin, kuljetusten ajankohtiin ja kokeilujen kesto-aikaan. Lisäksi voitaisiin edellyttää esimerkiksi kokeiluun liittyvää tutkimusta, jonka tuloksista annettaisiin tietoa viranomaisten hyödynnettäväksi. Ehtona poikkeuksen myöntämiselle olisi jatkossakin, että poikkeus ei vaaranna liikenneturvallisuutta eikä vääristä kilpailua.