

Erikoiskuljetukset ja erikoiskuljetusajoneuvot

TRAFICOM/420073/03.04.03.00/2019

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Liikenteen turvallisuusvirasto on 24.8.2017 antanut tieliikennelain (267/1981) 87 b ja 87 c §:n sekä ajoneuvolain (1090/2002) 24 a ja 29 b §:n nojalla määräyksen erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista (TRAFI/4592/03.04.03.00/2015), jäljempänä *erikoiskuljetusmääräys*, jolla on tarkennettu tieliikennelaissa ja ajoneuvolaissa erikoiskuljetuksille ja erikoiskuljetusajoneuvoille säädettyjä vaatimuksia. Liikenne- ja viestintävirasto 29.3.2019 antamallaan määräyksellä erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista (TRAFICOM/94450/03.04.03.00/2019) kumonnut aiemman määräyksen erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista (TRAFI/4592/03.04.03.00/2015).

Uusi tieliikennelaki (729/2018) on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.6.2020, jonka johdosta tieliikennelain nojalla annettuihin määräyksiin tehdään uudistuksen vaatimia tarpeellisia muutoksia muun muassa säädösviittauksiin.

Tällä määräyksellä Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista. Määräyksen tavoitteena on tieliikennelain uudistuksen vaatimien muutosten lisäksi selkeyttää määräystä ja päivittää sisältöä käytännössä ilmenneiden muutostarpeiden osalta. Määräyksenantovalta perustuu tieliikennelakiin, ajoneuvolakiin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017).

Siltä osin kuin määräystä tai sen perusteluja ei ole muutettu, on määräyksessä ja perustelumuihistiossa mainittu kumottujen määräysten diaarinumerot TRAFI/4592/03.04.03.00/2015 ja TRAFICOM/94450/03.04.03.00/2019. Kohtiin on kuitenkin saatettu tehdä määräysteknisiä päivityksiä tai korjauksia.

Liikenteenohjaajaa koskevan tieliikennelain 65 §:n 2 momentin 5 kohdan mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto valtuuttaa tai poliisi määrää ohjaamaan liikennettä erikoiskuljetuksessa. Pykälän 5 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä erikoiskuljetuksen liikenteen ohjaajan vaatituksen näkyvyysvaatimuksista.

Tieliikennelain 70 §:ssä säädetään liikenteenohjauslaitteista. Pykälän 4 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä liikenteenohjauslaitteiden väreistä, rakenteesta ja mitoituksesta.

Pitkän ajoneuvoyhdistelmän merkinnöistä säädetään tieliikennelain 131 a §:ssä. Pykälän 2 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä merkinnöistä, joilla parannetaan mitta- ja massadirektiivissä säädettyjä enimmäispituuksia pitempien ajoneuvoyhdistelmien havaittavuutta.

Tieliikennelain 150 §:ssä säädetään yleisistä kytkentäsäännöistä. Pykälän 5 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajoneuvoyhdistelmissä käytettävien kytkentälaitteiden teknisistä vaatimuksista ja mitoituksesta.

Tieliikennelain 158 §:ssä säädetään erikoiskuljetusten suorittamisesta. Lainkohdan mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset erikoiskuljetuksessa sallituista ajoneuvoista ja ajoneuvoyhdistelmistä sekä erikoiskuljetuksessa sallittavista kuormista, erikoiskuljetusyhdistelmissä

käytettävien ajoneuvojen kytkentävaatimuksista, erikoiskuljetuksessa sallituista mitoista ja massoista sekä erikoiskuljetuksena kuljetettavan kuorman kuormaamisesta, erikoiskuljetuksena kuljetettavan kuorman merkitsemisestä, muun kuin jakamattoman kuorman kuljettamisesta erikoiskuljetuksessa, erikoiskuljetuksessa noudatettavista nopeusrajoituksista, varoitusajoneuvojen ja liikenteenohjaajien käyttämisestä erikoiskuljetuksessa, peräkkäisten erikoiskuljetusten kuljettamisesta ryhmänä ja ehdoista erikoiskuljetuksesta aiheutuvan vaaran tai haitan ehkäisemiseksi sekä muista turvallisuusvaatimuksista.

Erikoiskuljetusluvasta säädetään tieliikennelain 159 §:ssä. Pykälän 2 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset siitä, milloin kuljetus edellyttää erikoiskuljetuslupaa, ja erikoiskuljetusluvan myöntämisen edellytyksistä.

Ajoneuvolain 24 a §:ssä säädetään erikoiskuljetusajoneuvosta. Pykälän 3 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset erikoiskuljetusajoneuvon liikennekäyttöön hyväksymisessä sovellettavista erikoiskuljetusajoneuvon käyttötarkoituksen edellyttämistä teknisistä lisävaatimuksista ja poikkeuksista ajoneuvoa koskevista teknisistä vaatimuksista. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset näitä vaatimuksia koskevista vaatimustenmukaisuuden osoittamisen teknisistä toteuttamistavoista.

Ajoneuvolain 29 b §:ssä säädetään erikoiskuljetuksessa käytettävää ajoneuvoa ja ajoneuvoyhdistelmää koskevista vaatimuksista. Pykälän 1 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset erikoiskuljetuksessa käytettävässä ajoneuvossa ja ajoneuvoyhdistelmässä vaadittavista merkinnöistä, tunnus- ja varoitusvalaisimista, heijastimista sekä muista varoituslaitteista. Pykälän 2 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset erikoiskuljetuksissa käytettävältä varoitusajoneuvolta edellytettävästä luokasta, massasta ja väreistä, varoitusajoneuvon varoitustauluista, korkeuden mittalaitteista, varoitusvalaisimista, heijastimista ja muista varoituslaitteista sekä varoitusajoneuvossa riittävistä liikenteen ohjauksessa ja turvallisuuden varmistamisessa käytettävistä laitteista ja välineistä. Pykälän 3 momentin mukaisesti pykälässä tarkoitettujen määräysten tulee perustua Euroopassa yleisesti noudatettavaan käytäntöön.

Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 221 §:n säädetään liikenneasioiden rekisteriin merkittävistä liikennevälinettä koskevista tiedoista. Pykälän 1 momentin mukaisesti rekisteriin saa merkitä muun muassa liikennevälinettä koskevat tekniset tiedot, rekisteritunnuksen ja muut yksilöinti- tai numerointitiedot, hyväksyntä- ja katsastustiedot sekä käyttötarkoitus- ja hallintatiedot. Pykälän 2 momentin mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä liikennevälinettä koskevista tallennettavista teknisluontoisista tiedoista.

Määräyksen valmistelu

Määräysluonnos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa. Liikenne- ja viestintävirasto on esitellyt määräystä sidosryhmille määräyshankkeen aikana.

Määräysluonnoksesta on pyydetty kirjalliset lausunnot ajalla 30.1.2020–13.3.2020.

Määräysluonnos on notifioitu teknisten määräysten ilmoitusmenettelyn mukaisesti (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/1535).

Arvio määräyksen vaikutuksista

Määräykseen tehdään ensisijaisesti lainsäädännön muutoksista johtuvat tarpeelliset muutokset. Lisäksi hankkeessa jatketaan määräyksen selkeyttämistä ja poistetaan tulkintaepäselvyyksiä aiheuttaneita kohtia. Tarkoituksena on helpottaa kuljetustahojen, lupaviranomaisten, katsastajien ja poliisin toimintaa.

Määräyksen varoitusauton käyttöä koskevien tarkennusten ja uusien rajausten tarkoituksena on ensisijaisesti liikenneturvallisuuden parantaminen. Yksityiskohtaisemmalla määräämisellä pyritään lisäksi poistamaan tulkinnanvaraisuutta poliisin ja lupaviranomaisten työn helpottamiseksi.

Merkintöjen osalta määräykseen tehdään useita lievennyksiä ja yhdenmukaistetaan määräystä eri merkintälaitteiden osalta, millä pyritään madaltamaan kynnystä noudattaa määräystä.

Määräyksellä ei ole merkittäviä taloudellisia vaikutuksia eikä sillä ole vaikutusta esteettömyyteen.

Yksityiskohtaiset perustelut

Kohtaan 1 tehdään tarpeelliset muutokset säädösviittauksiin ja päivitetään viraston nimi. Kohdasta 1.2 poistetaan lisäksi jakamattoman esineen määritelmä, koska jakamaton esine määritellään 1.6.2020 voimaan tulevan tieliikennelain 88 §:ssä.

Kohtaan 2.1 tehdään tarpeelliset muutokset säädösviittauksiin.

Kohdassa 2.2 kerrotaan erikoiskuljetusajoneuvon käyttötarkoituksista. Kohtaan lisätään käyttötarkoitukseksi jakamattomien esineiden kuljetus, koska erikoiskuljetus voi olla tarkoitettu kuljettamaan myös jakamattomia esineitä. Kohdasta poistetaan maininta erikoiskäyttöön valmistetusta ajoneuvosta käyttötarkoituksena, koska ajoneuvon luokittelu erikoiskäyttöön valmistetuksi ei ole sidottu siihen, onko kyseessä erikoiskuljetusajoneuvo.

Kohtaan 2.2.1 lisätään erikoiskuljetusajoneuvon määritelmään jakamattomien esineiden kuljetus tarpeellisin osin.

Kohtaan 3.1 tehdään tarpeelliset muutokset säädösviittauksiin ja päivitetään viraston nimi. Lisäksi lakiviittauksia täsmennetään nimeämällä sovellettavat lainkohdat ja lisäämällä noudatettaviin normeihin viittaus määräysten velvoittavuuteen. Terminologiaa yhdenmukaistetaan muuttamalla viittaus erikoiskuljetusten liikenteenohjaajasta EKL-ohjaajaksi.

Kohdissa 3.2.1 ja 3.3.5 täsmennetään määräyksen sanamuotoja vastaamaan tarkemmin määräyksessä tarkoitettuja veloitteita varoitusauton tai -autojen käytön perusteesta ja tiedon merkitsemisestä rekisteriin. Lisäksi määräykseen otetaan määräykset siitä, että pituudeltaan muutettavasta erikoiskuljetusperävaunusta on merkittävä rekisteriin tieto siitä perävaunun pituudesta, josta alkaen ajoneuvon käyttö edellyttää varoitusauton käyttöä.

Kohdassa 3.2.7 kasvatetaan ajoneuvonkuljetusauton kaksiakseliselle telille valmistajan selvityksen perusteella hyväksyttävän massan maksimiarvoa 24 tonnista 26 tonniin. Muutoksella mahdollistetaan erikoiskuljetuslupia myöntävän Pirkanmaan ELY-keskuksen niin sanotulle metsäkonereitistölle sallima enimmäismassa. Käytännössä telimassan maksimiarvon hyödyntäminen on mahdollista vain vähintään neliakselisessa autossa, koska kolmiakselisessa autossa koko autolle sallittu enimmäismassa on 30 tonnia, jolloin 26 tonnin telimassalla jäisi ohjaavalle akselille kohdistuva massa liian pieneksi. Kohdassa 3.2.2 taulukon 1 selitettä täydennetään mahdollisuudella hyväksyä yksittäispyörin varustetulle akselilinjalle korotettuja akselimassoja ehdolla, että renkaiden nimellisleveys on vähintään 445 mm ja samanaikaisesti

nimellishalkaisija on vähintään 1240 mm. Voimassa olevassa määräyksessä oleva vastaava mahdollisuus ehdolla, että renkaiden nimellisleveys on vähintään 485 mm tai vaihtoehtoisesti nimellishalkaisija on vähintään 1300 mm jää voimaan vaihtoehtoisena vaatimuksena. Uudella määräyksellä sallitaan esimerkiksi joissain autonostureissa yleisesti käytettävien renkaiden käyttö tiellä yleisesti sallittua suuremmilla akselimassoilla. Renkaiden kuitenkin edellytetään olevan raskaissa kuorma-autoissa yleisesti käytettyjä renkaita leveämmät ja halkaisijaltaan suuremmat, millä ehkäistään pistemäisten tiekuormitusten kasvua. Muutoksella yhtenäistetään vaatimuksia muiden maiden kanssa ja vältetään käytännössä turhia rakennemuutoksia. Lisäksi kohtaan tehdään kielellisiä täsmennyksiä.

Kohtaan 3.3.7 tehdään tarpeelliset muutokset lakiviittauksiin.

Kohdassa 4.3 lievennetään ja täsmennetään veneen kuljettamiseen käytettävän kuorma-auton edellytyksiä poistamalla vaatimus siitä, että kuorma-auton tulisi olla valmistettu tai tarkoitettu veneen kuljettamiseen, jotta kuorma-autoon saa kuormata veneen siten, että tiellä yleisesti sallittu leveys, korkeus tai pituus ylittyy. Sen sijaan edellytykset kohdistuvat jatkossa kuorma-autoon, joka on varustettu veneen kuljettamista varten. Veneen kuljettaminen kuorma-autolla on yleensä hyvin kausiluontoista, joten kuorma-auton valmistaminen vain tätä tarkoitusta varten ei useinkaan ole kannattavaa.

Kohtaan 5.1 tehdään tarpeelliset muutokset lakiviittauksiin.

Kohtaan 5.2.3 ja liitteeseen 2 tehdään määräysteknisiä muutoksia siirtämällä liitteestä 2 päällekkäinen sääntely kokonaisuudessaan kohtaan 5.2.3.

Kohtaan 5.2.4 tehdään lakitekniisiä muutoksia sanamuotoihin ja kohdan systematiikkaan. Lisäksi määräyksestä poistetaan maininta siitä, että sivuvalaisinnauhan ei tarvitse vastata muita sivuvalaisimista annettuja vaatimuksia, koska on jo määrätty, että sivuvalaisinnauhan ei tarvitse vastata kuin värin ja valaisutehon osalta sivuvalaisimista annettuja vaatimuksia.

Kohtiin 5.2.4 ja 5.2.5 lisätään heijastimia ja heijastavia materiaaleja koskeva uusi E-sääntö n:o 150 vaihtoehdoksi E-säännölle n:o 104.

Kohdassa 5.4 täsmennetään merkintävelvollisuutta tunnuskilven osalta siten, että tunnuskilven käyttövelvollisuus koskee vain ajoneuvoa, jonka leveys kuormattuna ylittää 4,00 metriä. Voimassa olevassa määräyksessä vaatimus tunnuskilvestä koskee kaikkia kuljetuksia, joiden leveys kuormattuna on tiellä yleisesti sallittua leveämpi ja kuorma ylittää ajoneuvon leveyden toiselta tai molemmilta puolilta yli 0,10 metrillä. Vaatimus kuitenkin tulisi käytännössä voimaan vasta siirtymämääräyksellä määrätyn siirtymäajan päätyttyä vuoden 2022 alussa. Siirtymämääräys muutetaan tunnuskilven osalta pysyväksi, koska tunnuskilven asentaminen vain jonkin verran tiellä yleisesti sallittua leveämpään kuljetukseen on koettu hankalaksi ja turhaksi eikä siirtymämääräyksen turvin sovelletuista vanhoista vaatimuksista ole todettu aiheutuvan ongelmia. Tällainen tiellä yleisesti sallitun leveyden ylitys on jatkossakin merkittävä tunnusvalaisimilla. Lisäksi kohdassa lievennetään tunnuskilven näkyvää sijoittelua koskevaa määräystä siten, että tunnuskilpi voi olla näkyvillä joko kokonaan tai osittain, kuitenkin vähintään yleisesti sallitun leveyden ylityksen mittaa vastaavan mitan verran. Tunnuskilven on tällöinkin oltava edellä kerrotulla tavalla näkyvissä, eikä esimerkiksi kuorma saa kokonaan peittää tunnuskilven näkyvyyttä. Kohdassa korjataan myös tunnusvalaisimen vaatimuksia siten, että pinta-alavaatimus kohdennetaan määräyksen tarkoituksen mukaisesti koskemaan valaisimen valaisevaa osaa voimassa olevan määräyksen mukaisen koko valaisimen pinta-alan sijaan. Kohtaa myös muutetaan siten, että tunnusvalojen käyttökieltoa koskevan vaatimuksen poikkeukset ulotetaan koskemaan vastaavasti myös tunnuskilpiä. Muutoksella vähennetään työvaiheita

mahdollistamalla tunnuskilpien jättäminen ajoneuvoon määrättyjen edellytysten täytyessä myös muita kuin erikoiskuljetuksia suoritettaessa.

Kohtaan 6.2 ja liitteeseen 2 tehdään määrästeknisiä muutoksia siirtämällä liitteestä 2 päällekkäinen sääntely kokonaisuudessaan kohtaan 6.2. Lisäksi sanamuotoihin tehdään tarpeelliset tarkennukset ja kieliasua yhdenmukaistetaan lainsäädännössä käytetyn terminologian kanssa. Näillä muutoksilla ei ole sisällöllisiä vaikutuksia. Voimassa olevan määräyksen mukaisesti varoitustaulun ylärivin tekstin on oltava liikennemerkeissä käytettävällä fontilla tai sitä lähinnä vastaavalla fontilla. Tällä hetkellä liikennemerkeissä käytetään Väyläviraston omaa kirjasintyyppiä, joka tulee jatkossa olemaan Liikenne- ja viestintäviraston kirjasin. Liikennemerkkien kirjasinta lähinnä vastaava yleisesti käytetty kirjasin on Helvetica, jota käytetään esimerkiksi opasteissa (ks. SFS 4424:2019).

Kohtiin 6.3.1 ja 6.3.2 sekä liitteeseen 3 tehdään määrästeknisiä muutoksia siirtämällä liitteestä 3 päällekkäinen sääntely kokonaisuudessaan kohtiin 6.3.1 ja 6.3.2.

Kohdassa 7.1 on määrätty EKL-ohjaajan käyttämästä liikenteenohjauslaitteesta (liikennemerkki numero 311). Määräys päivitetään viittaukseksi tieliikennelain 65 §:n 4 momenttiin, jolla asiasta on säädetty. Kohdasta päivitetään lisäksi liikennemerkin numero uuden tieliikennelain mukaiseksi viittaukseksi (liite 3.3, liikennemerkki C1). Kohdasta muutetaan liikenteenohjauslaitteiden käyttöä pimeällä koskeva määräys viittaukseksi liikenteenohjauslaitteiden käytöstä annetun asetuksen 34 §:ään, jonne sääntely on tältä osin siirretty. Muutos on tarpeen, koska tieliikennelain 70 §:n nojalla liikenteenohjauslaitteiden käytöstä säädetään valtioneuvoston asetuksella. Kädessä pidettävän liikennemerkin koot yhdenmukaistetaan liikenteenohjauslaitteita koskevan määräyksen kanssa, joten jatkossa EKL-ohjaajan liikennemerkin koko voi olla 200 tai 400 mm. Lisäksi EKL-ohjaajan näkyvää vaatetusta koskevaa lakiviittausta täsmennetään.

Kohdassa 7.2 määrätään varoitusauton käyttämisestä erikoiskuljetuksessa. Kohtaan tehdään tarvittavat muutokset lakiviitauksiin. Kohdan 1 alakohdan sanamuotoa tarkennetaan. Alakohdassa 2 tarkennetaan liikenteen suuntaa vastaan ajamisen määrittelyä. Kohdassa termillä liikenteen suuntaa vastaan tarkoitetaan tilanteita, joissa ajoneuvoa ohjataan tai ajoneuvo muutoin on ensisijaisesti vastaan tulevan liikenteen kaistalla, esimerkiksi tilanteet, joissa ajetaan liityntärampia vastaan tulevan liikenteen kaistalla.

Kohtaan lisätään uusi 3 alakohta, jossa määrätään varoitusauton käyttämisestä tilanteessa, jossa kuljetuksessa ylitetään ajoradan keskilinja. Lähtökohtaisesti varoitusautoa tulee käyttää, jos kuljetuksessa ylitetään ajoradan keskilinja. Tietyissä tilanteissa on kuitenkin tarpeen määrätä poikkeuksista varoitusauton käyttövelvollisuuteen tilanteissa, joissa ajoradan keskilinja ylitetään. Kohdan mukaan risteysalueella ei vaadita varoitusauton käyttöä, jos ajoradan keskilinjan ylittyminen rajoittuu risteysalueelle. Samoin jyrkissä mutkissa, joissa ajoneuvo kääntyäessä väliaikaisesti ylittää keskilinjan, ei vaadita varoitusautoa. Kapealla, alle 5,70 metriä leveällä ajoradalla tai ajoradan kohdalla, ei vaadita varoitusauton käyttöä, koska kapealla tiellä vastaan tulevaan liikenteeseen tulee muutoinkin kiinnittää erityistä huomiota, eikä mahdollinen kohtaamistilanne, jossa keskilinja ylittyy, ole vastaan tulijan ennalta-arvaamattomissa. Kapean tien leveyttä koskeva 5,70 metrin raja-arvo määräytyy tieinfraa koskevan sääntelyn perusteella. Varoitusautoa ei myöskään tarvitse käyttää, jos ajoradan keskilinjan ylitys johtuu tietyön tai onnettomuuden takia tehtyjen poikkeusjärjestelyiden noudattamisesta. Varoitusauton käyttö erikoiskuljetuksessa perustuu tienkäyttäjän varoittamiseen tavanomaisesta poikkeavasta ja liikenneturvallisuutta vaarantavasta erikoiskuljetuksesta. Näin ollen liikenteenohjaajan käyttö yksinomaan ei edellytä varoitusauton käyttöä.

Kohdassa 7.2 olevan taulukon 2 alaviitteen selitekohtaa muutetaan siten, että jatkossa varoitusautoa on käytettävä, jos kuljetuksen leveys on yli 2,60 metriä ja samalla pituus on yli 30,00 metriä ja yhdistelmä ei

täytä kuormaamattomana tieliikennelain 132 §:ssä säädettyä kääntyvyysvaatimusta. Muutoksen myötä yli 30 metriä pitkällä (ns. HCT-ajoneuvoyhdistelmällä) voidaan erikoiskuljetuksia koskevia säännöksiä ja määräyksiä noudattaen kuljettaa hieman tiellä yleisesti sallittua leveyttä leveämpiä jakamattomia esineitä ilman varoitusautoa. Edellytyksenä on, että ajoneuvoyhdistelmä täyttää kuormaamattomana tiellä yleisesti sallittuja kuljetuksia koskevat kääntyvyysvaatimukset, jolloin se vähäisestä ylileveydestä huolimatta kääntyy lähes samassa tilassa kuin normaalikuljetuksiin käytettävä ajoneuvoyhdistelmä, eikä varoitusauton käytölle näin ollen ole pelkästä ylileveydestä johtuvaa tarvetta. Näihinkin kuljetuksiin vaaditaan kuitenkin jatkossakin varoitusauto, jos ajoneuvoyhdistelmän pituus kuormattuna on yli 35 metriä tai sen leveys kuormattuna on yli 3 metriä taikka, jos velvoite varoitusauton käyttämiselle perustuu muulle syyllä.

Kohtaan 8 tehdään tarpeelliset muutokset lakiviittauksiin.

Kohtaa 10 selkeytetään saadun palautteen perusteella. Kohdan otsikkoa tarkennetaan ja kohtaan 10 tuodaan aiemmin erillisten otsikkojen alla olleet määräykset erikoiskuljetusluvan tarkemmista edellytyksistä. Tarkoituksena on selkeyttää määräyksen kohtaa siten, että määräyksen käytännön soveltaminen ja ratkaisutoiminta helpottuvat. Lisäksi kohtaan tehdään tarpeelliset muutokset säädösviittaukseen.

Kohdan 11 siirtymämääräyksistä poistetaan ajoneuvoyhdistelmän hyväksymistä käytettäväksi alennetulla ajonopeudella koskeva määräys, jonka siirtymäaika päättyy aiemmin määrätyn mukaisesti tämän määräyksen tullessa voimaan. Lisäksi päivitetään auton ohjauslaitetta koskevia vaatimuksia koskevaa siirtymämääräystä siten, että viitataan aiemman määräyksen voimaantulon sijasta kyseiseen päivämäärään.

Liitteestä 2 poistetaan vaatimus siitä, että tunnuskilven ollessa heijastava sen heijastusominaisuuksien tulee olla E-säännön vaatimusten mukainen. Vaatimus on turha, koska tunnuskilven raitojen ei tarvitse olla heijastavia ja heijastavuudelle ei kohdassa tarkoitetuissa E-säännöissä anneta lainkaan enimmäisarvoja. Lisäksi liitteestä 2 poistetaan kohdan 6.2 kanssa ristiriitainen määräys varoitustaulun valaisutavasta. Jatkossa varoitustaulun on kohdan 6.2 mukaisesti oltava sisältä valaistu, koska varoitustaulu voidaan nykytekniikalla valaista tasaisesti sisältä.

Muuta

Lisäksi määräykseen on tehty kielellisiä tarkistuksia sekä teknisiä muutoksia muotoiluun ja numerointiin seuraaviin kohtiin: 1.1, 1.2, 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 3.1, 3.2.2, 3.2.3, 3.2.7, 3.2.8, 3.2, 3.2.3, 3.2.9, 3.2.11, 3.2.13, 3.3.2, 3.3.3, 3.3.4, 3.3.5, 3.3.6, 4.1, 4.4, 4.5.2, 5.1, 5.2.1, 5.2.3, 5.2.4, 5.2.5, 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3.1, 6.3.2, 6.3.3, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4.1, 7.4.2, 7.5.2, 8, 9, 10, 10.2 ja 10.3. Näillä muutoksilla ei ole sisällöllisiä vaikutuksia.

Määräyksen aikataulu

Määräys on tarkoitus antaa toukokuussa 2020 ja se on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.6.2020.

Määräyksestä viestiminen

Määräyshankkeen aloittamisesta on tiedotettu Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse tieliikenteen määräysvalmistelun tiedotuslistalle ilmoittautuneille. Määräysluonnoksesta on pyydetty kirjalliset lausunnot ajalla 30.1.2020–13.3.2020. Lausuntopyyntö on julkaistu Liikenne- ja viestintäviraston internetsivuilla ja lähetetty tieliikenteen määräysvalmistelun tiedotuslistalle ilmoittautuneille sähköpostitse. Valmis määräys julkaistaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ja Finlexissä. Määräyksen antamisesta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ja erikseen sidosryhmille.

Liite 1 Lausuntotiivistelmä luonnoksesta Liikenne- ja viestintäviraston määräykseksi erikoiskuljetukset ja erikoiskuljetusajoneuvot

1 Johdanto ja keskeinen sisältö

Liikenne- ja viestintävirasto on 30.1.2020 pyytänyt lausuntoja luonnoksesta määräykseksi erikoiskuljetukset ja erikoiskuljetusajoneuvot. Lausuntoaika on ollut 13.3.2020 saakka. Lausuttavana ollut määräysluonnos on ollut luettavissa Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilta.

Määräyksellä Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista. Määräyksen tavoitteena on tieliikennelain uudistuksen vaatimien muutosten lisäksi selkeyttää määräystä ja päivittää sen sisältöä käytännössä ilmenneiden muutostarpeiden osalta.

Lausunnon antoi kaikkiaan kuusi tahoja. Lausunnon antoivat Hukin Trafiikki Ky, Logistiikkayritysten Liitto ry, Pertti Latovehmas Ky, Pirkanmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus (ELY-keskus), Suomen Erikoiskuljetusten Liikenteenohjaajat SEKLI ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry.

Lisäksi A-katsastus Oy, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Autotuoajat ja -teollisuus ry, oikeusministeriö, Yhteinen toimialaliitto ry (YTL) ja Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry (YKL) ilmoittivat, että niillä ei ole lausuttavaa tai huomautettavaa asiassa.

Lausunnonantajat suhtautuivat ehdotukseen lähtökohtaisesti myönteisesti tai heidän kantansa oli tulkittavissa varauksellisen myönteiseksi. Lausunnonantajat saattoivat esittää kuitenkin yksittäisiä kriittisiä huomioita tai muutosehdotuksia.

2 Yhteenveto lausunnoista kohdittain

Pirkanmaan ELY-keskus ehdotti lausunnoissaan, että määräyksen 2.2.1 ja 2.2.2 kohtia tarkennettaisiin sen osalta, milloin traktoriyhdistelmää on sallittu käyttää erikoiskuljetuksissa. Määräyksen 4.1 kohdan mukaisesti traktorilla vedettävä erikoiskuljetusyhdistelmä saa ylittää tiellä yleisesti sallitun mitan vain 2.2.1 kohdan 6 ja 7 alakohdassa, 2.2.2 kohdan 2 alakohdassa ja 2.2.3 kohdassa tarkoitetuissa kuljetuksissa. Näin ollen kyseisten tarkennusten toistamista muualla määräyksessä ei katsota tarkoituksenmukaiseksi.

Pirkanmaan ELY-keskus totesi lausunnoissaan määräyksen 3.2.7 kohtaa koskien, että sen alueen metsäkonereitistöissä on kaksiakselisen telin sallittu massa 26 tonnia. Määräyksessä kaksiakseliselle telille hyväksytään enintään 24 tonnia. ELY-keskus esitti, että määräyksen 24 tonnia raja-arvo korotettaisiin 26 tonniin. Liikenne- ja viestintävirasto korottaa sallittua massaa esitellä tavalla 24 tonnista 26 tonniin. Virasto toteaa, että määräyksessä ei anneta poikkeusta ohjaavan akselin massasta.

Määräyksen 3.2.13 kohdan mukaisesti tiellä yleisesti sallitun massan saa ylittää, kun kyse on traktorilla vedettävästä ajoneuvoyhdistelmästä, jonka suurin sallittu nopeus tiellä on yli 60 km/h. Pirkanmaan ELY-keskus kysyi lausunnoissaan tulkintaa koskien lupamerkintöjä sen osalta, miten traktorilla vedettävä ajoneuvoyhdistelmä yksilöidään erikoiskuljetuslupaun, jos traktorin perävaunua ei ole rekisteröity. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että perävaunu voidaan yksilöidä valmistajan valmistenumeron perusteella.

Kohdan 3.2.1 mukaisesti Jos ajoneuvo ei täytä kääntyvyysvaatimusta, liikenteeseen hyväksyminen edellyttää varoitusauton tai -autojen käyttöä. Tieto siitä, että ajoneuvon käyttö tiellä edellyttää

varoitusaution tai -autojen käyttöä on merkittävä rekisteriin. Pertti Latovehmas Ky ehdotti lausunnossaan, että tarvittavat rekisterimerkinnot tehtäisiin viimeistään määräaikaikatsastuksen yhteydessä.

Määräyksessä on tarkennettu liikenteeseen hyväksymisen ehtoa ilmaisemalla aiempaa selkeämmin, että tieto siitä, että ajoneuvon käyttö tiellä edellyttää varoitusaution tai -autojen käyttöä on merkittävä rekisteriin. Virasto toteaa, että määräaikaikatsastuksen ajankohtana ajoneuvo on jo hyväksytty liikenteeseen, joten määräaikaikatsastuksen yhteydessä ei katsota tarkoituksenmukaiseksi edellyttää jälkikäteisesti rekisterimerkintää taikka ajoneuvon määräämistä muutoskatsastukseen.

Määräyksen 3.2.8 kohdan mukaisesti vähintään neliakselisen erikoiskuljetusauton tai erikoiskuljetusperävaunun vähintään neliakselisen vetoauton ohjauslaitteen ei tarvitse täyttää ohjauslaitetta koskevia teknisiä vaatimuksia, jos auton akseleista vähintään yhden suurin teknisesti sallittu akselimassa ylittää 15 tonnia. Tällaisen auton on kuitenkin täytettävä ohjauslaitetta koskevat tekniset vaatimukset silloin, kun akselimassa ei ylitä 15 tonnia. Pertti Latovehmas Ky esitti lausunnossaan, että kohtaan lisättäisiin vaatimus siitä, että ns. pakko-ohjatut perävaunut eivät saa olla ohjattavissa yli 30km/h nopeudessa ja yhdistelmän kytkennöillä on estettävä sähköiset ongelmat ajon aikana. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että määräys ei koske yksittäishyväksynnän valvontaa, joten määräyksen kohta on syytä säilyttää nykyisellään.

Kyseyseen määräykseen ei ole ehdotettu muutosta. Määräyksen mukaisesti valo ja heijastin ovat kuitenkin pakollisia. Kilven on katsottu voivan lisätä riskiä liikenteessä, jos se on kuormaa leveämpi. Lisäksi kilven kiinnittäminen tarpeeksi tukevasti saattaa olla vaikeaa.

Hukin Trafiiikki Ky totesi lausunnossaan, että määräyksen leveän kuljetuksen merkintöjä koskevaan 5.4 kohtaan tehty merkintävelvollisuuden täsmentäminen siten, että tunnuskilven käyttövelvollisuus koskee vain ajoneuvoa, jonka leveys kuormattuna ylittää 4,00 metriä on haluttu ja toivottu muutos. Hukin Trafiiikki Ky katsoi, että muutoksen myötä tunnuskilpien asentaminen ja käyttö on sekä ajoneuvojen valmistajien että käyttäjien kannalta järkevää. Hukin Trafiiikki Ky oi lisäksi esille, että muutos helpottaa merkittävästi käytännön toimintaa enintään neljä metriä leveissä kuljetuksissa, joissa ei aikaisemminkaan vaadittu merkintäkilpiä.

Määräyksen 5.5 kohdan mukaisesti ylittäessä ajoneuvon pituuden edessä yli 1,00 metriä tai takana yli 2,00 metriä, on pituuden ylittävä osa merkittävä edessä eteenpäin ja takana taaksepäin suunnatulla tunnuskilvellä. Tunnuskilpeä ei kuitenkaan tarvitse asentaa eteen silloin, kun kuorman leveys ajoneuvon pituuden edessä yli 1,00 metriä ylittävällä osalla on enintään 0,4 metriä eikä taakse silloin, kun kuorman leveys ajoneuvon pituuden takana yli 2,00 metriä ylittävällä osalla on enintään 0,4 metriä. Pertti Latovehmas Ky katsoi lausunnossaan, että taka-akselista 5,99m oleva ja 0,35m leveä peräylitys aiheuttaa sellaista vaaraa liikenteelle, että takaylitystä koskevasta poikkeuksesta tulisi luopua. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että kyseyseen määräyksen kohtaan ei ole ehdotettu muutosta. Määräyksellä ei anneta poikkeuksia koskien valon ja heijastimen vaatimuksia ja ne ovat kuitenkin pakollisia myös taakse suunnattuina. Kilven osalta on katsottu voivan lisätä riskiä liikenteessä, jos se on kuormaa leveämpi. Lisäksi kilven tukeva kiinnittäminen saattaa olla vaikeaa, jolloin näkyvyydessä saavutettavissa olevaa hyötyä ei saavuteta. Irrotessaan kilpi myös aiheuttaa riskiä liikenneturvallisuudelle.

Pertti Latovehmas Ky ehdotti lausunnossaan, että määräyksen 6.2 kohdassa annetut merkintävaatimukset "LEVEÄ", "PITKÄ" tai "KORKEA" korvattaisiin eurooppalaisen käytännön mukaisella merkinnällä "ERIKOIS kuljetus", koska teksti korvaisi useat eri tekstiversiot ja kattaisi tilanteet, joissa mikään annetuista merkintäperusteista ei täyty, mutta kuljetus kuitenkin vaatii liikenteenohjauksen, esimerkiksi raskaat

kuljetukset. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että merkintöjen tarkoitus on antaa muille tienkäyttäjille tietoa yksittäisen normaalista liikenteestä poikkeavan kuljetuksen poikkeavuuden aiheuttavasta seikasta. Liikenneturvallisuuden kannalta on keskeistä, että tienkäyttäjä voi saada merkinnöistä tarpeellista informaatiota kyseisestä poikkeavasta kuljetuksesta, jolloin tienkäyttäjä voi mukauttaa toimintaansa saamansa tiedon perusteella. Esitetty yleismerkintä ei anna samantasoista informaatiota tienkäyttäjille kuin normaalista liikenteestä poikkeavaa suureta osoittava merkintä. Lisäksi tienkäyttäjällä ei ole samanlaista tarvetta lisäinformaatiolle esimerkiksi painavien kuljetusten kohdalla, koska ne eivät vaadi muilta tienkäyttäjiltä tavanomaista korkeampaa valppautta tai ennakkointia eivätkä tältä osin vaadi tienkäyttäjältä erityistä harkintaa.

Pertti Latovehmas Ky ehdotti lausunnossaan, että määräyksen 7.1 kohtaan lisättäisiin voimassa olevassa määräyksessä ollut määräys siitä, että liikenteenohjaajan käyttämä liikennemerkki tulisi olla valaistu pimeällä. Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole valtuutta määrätä liikenteenohjauslaitteiden käytöstä, joten määräystä on päivitetty tältä osin informatiiviseksi viittaukseksi tieliikennelain 65 §:n 4 momenttiin ja liikenteenohjauslaitteiden käytöstä annetun valtioneuvoston asetuksen 34 §:ään, joissa säädetään liikenteenohjauslaitteiden käytöstä kyseisin osin. Kohdasta poistetaan liikenteenohjauslaitteiden käyttöä koskeva määräys, koska tieliikennelain 70 §:n nojalla liikenteenohjauslaitteiden käytöstä säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry lausui kannattavansa esitettyjä muutoksia, joista useita yhdistys on jo aiemmin toivonut ja esittänyt virastolle. SKAL totesi lausunnossaan, että muassa ajoneuvon merkintöjä ja kohdan 7.2 varoitusauton tai EKL-auton käyttämistä erikoiskuljetuksessa koskevien muutosten olevan yhdistyksen toiveiden mukaisia.

Pertti Latovehmas Ky esitti lausunnossaan, että määräyksen kohdan 7.4.1 mukaisessa varoitusauton varoitustaulussa edellytetty merkintä voitaisiin reittiselvityksessä toteuttaa tarrakilvellä, koska muiltakaan mittausta tekeviltä tahoilta ei edellytetä käytettävän 0,5 m² kokoista valaistua taulua ajoneuvon katolla. Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että erikoiskuljetuksen tyypillisesti edellyttämässä mittauksessa käytettävä varustus on ominaisuuksiltaan sellaista, että ajoneuvo siitä johtuen ylittää tiellä yleisesti sallitun korkeuden ja käyttäytyy normaalista liikenteestä poikkeavalla tavalla lisäten riskiä liikenneturvallisuudelle. Tästä syystä varoitustaulun edellyttämisestä poikkeamiselle ei katsota olevan painavia perusteita.

Pirkanmaan ELY-keskus ja Logistiikkayritysten liitto ry ehdottivat, että määräykseen sisällytettäisiin erikoiskuljetuksen ajankohtaa koskevia määräyksiä. Logistiikkayritysten liitto ry esitti, että määräysluonnokseen lisättäisiin kohta, jossa erikoislupia myöntäville ELY-keskuksille annettaisiin tarkempia määräyksiä erikoiskuljetusten ajankohdista. Tarkemmat määräykset koskisivat erityisesti niitä kuljetuksia, jotka aiheuttavat liikenteeseen pidempiä katkoja tai muuten suuria häiriöitä. Pirkamaan ELY-keskus puolestaan esitti, että määräyksen peräkkäisten erikoiskuljetusten ryhmää koskevaan 7.5 kohtaan lisättäisiin tarkempi määrittely siitä, millainen väli eri ryhmillä tulee olla, jos samalla reitillä on useampi ryhmä liikenteessä. ELY-keskus katsoi, että sopiva ryhmien väli voisi olla vähintään 5 minuuttia.

Tieliikennelain (729/2018) erikoiskuljetusluvan myöntämistä koskevan 191 §:n 1 momentin mukaisesti luvan 159 §:ssä tarkoitettuun erikoiskuljetukseen myöntää toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Lainkohdan mukaisesti erikoiskuljetusluvassa voidaan asettaa kuljetuksen reittiä, ajankohtaa ja muita kuljetuksen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi sekä liikenneympäristön suojaamiseksi tarvittavia ehtoja. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että määräykseen katsota olevan tarpeen lisätä kuljetuksen ajankohtaa koskevaa tarkempaa sääntelyä, koska kyseinen lainkohta

mahdollistaa jo ajankohtaa koskevien ehtojen asettamisen erikoiskuljetusluvalla. Lisäksi erikoiskuljetuslupa mahdollistaa instrumenttina määräystä paremmin tilannekohtaisen harkinnan ja tarkoituksenmukaisten ehtojen asettamisen.

Suomen Erikoiskuljetusten Liikenteenohjaajat SEKLI ry ilmoitti lausunnossaan valmisteilla olevan määräyksen antavan liikenteenohjaajalle valmiudet ja mahdollisuudet hoitaa työnsä kunnolla. Yhdistys totesi lausunnossaan katsovansa määräyksen antavan lisäksi lisää selkänjojaa EKL-ohjaajalle ja olevan selkeä parannus aiempiin. Lisäksi yhdistys ilmoitti toivovansa määräyksen kestävästi paremmin aikaansa kuin määräyksen edellinen versio ja palvelevan käyttäjiään pitkälle tulevaisuuteen, erityisesti kun tieliikenteen lait ja muut määräykset uudistuvat.

Pirkanmaan ELY-keskus totesi lisäksi, että määräyksen liitteen 4 kaavoissa olevan päivitystarpeita.