

Erikoiskuljetukset ja erikoiskuljetusajoneuvot

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut 24.8.2017 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*. Määräyksellä on tarkennettu tieliikennelaisissa ja ajoneuvolaisissa erikoiskuljetuksille ja erikoiskuljetusajoneuvoille säädettyjä vaatimuksia. Siltä osin kuin määräystä tai perusteluja ei ole muutettu, on määräyksessä ja perustelumuistiossa mainittu nyt kumottavan määräyksen diaarinumero TRAFI/4592/03.04.03.00/2015.

Määräyksen voimaan tulon jälkeen on tullut esiin eräitä määräyksen korjaus- ja tarkennustarpeita. Uuden määräyksen tarkoituksena on selkeyttää määräystä siten, että sen tulkinta helpottuu, sekä tehdä sellaisia muutoksia, jotka alentavat toimijoille erikoiskuljetuksista aiheutuvia kustannuksia ja helpottavat niihin liittyvää työtä. Määräykseen tehdään lisäksi ajoneuvojen käytöstä tiellä annetussa asetuksessa (1257/1992) säädettyjen tiellä yleisesti sallittujen mittojen ja massojen kasvattamisen vuoksi tarpeelliset muutokset.

Määräyksen valmistelu

Määräys on valmisteltu Liikenteen turvallisuusvirastossa (1.1.2019 alkaen Liikenne- ja viestintävirasto Traficom). Liikennevirastolta ja Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta on pyydetty lausuntoa tietyistä kyseisten viranomaisien toimialaan liittyvistä kysymyksistä valmistelun edetessä. Määräyshanketta on esitelty useissa sidosryhmätilaisuuksissa, esimerkiksi 30.8.2018 SKAL-suoritealojen tilaisuudessa, 15.11.2018 SKAL:n erikoiskuljetusseminaarissa, 21.-22.11.2018 Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen koulutustilaisuudessa sekä säännöllisesti pidettävissä raskaan kaluston automaahantuojien kokouksissa ja Perävaunut ja päällirakenteet -ryhmän kokouksissa. Määräysluonnosta on esitelty erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien kouluttajille 14.1.2019 Liikenne- ja viestintävirastossa pidettävässä tilaisuudessa. Määräysvalmistelussa on otettu huomioon määräystä soveltavien tahojen esittämiä muutos- ja kehittämisehdotuksia.

Määräysluonnoksesta on pyydetty kirjalliset lausunnot ajalla 3.1.-1.2.2019.

Ilmoitettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/1535 mukaisesti ajalla 21.12.2018-22.3.2019.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Määräyksessä selkeytetään useita määräyksen ensimmäisessä versiossa tulkintaepäselvyyttä aiheuttaneita kohtia ja tehdään muutoksia, joilla vähennetään turhia viranomaisprosesseja. Tällä helpotetaan kuljetusyrittäjien toimintaa. Erikoiskuljetuksen merkitsemistä koskeviin määräykseen tehtävillä muutoksilla mahdollistetaan kuljetusyrittäjien toivomia merkintätapoja, joilla helpotetaan kuljetusten merkitsemistä. Määräyksen muuttaminen entistä yksikäsitteisemmäksi helpottaa kuljetusten suorittajien, lupaviranomaisien, katsastajien ja liikennettä valvovan poliisin toimintaa.

Määräykseen kirjoitetaan aiempaa enemmän auki erikoiskuljetusajoneuvon liikenteeseen hyväksymisen edellytyksenä olevassa poikkeuslupamenettelyssä sovellettavia raja-arvoja ja muita lupaehtoja. Tällä varmistetaan luvanhakijoiden tasapuolinen kohtelu sekä helpotetaan luvan hakemista ja myöntämistä. Poikkeuslupamenettelyä kuitenkin jatketaan ajoneuvolain 24 a §:ssä säädettävällä tavalla.

Määräyksellä on pieniä vaikutuksia turvallisuuteen. Kuljetusten aiempaa tarkoituksenmukaisemman merkitsemisen salliminen parantaa merkintöjen pysyvyyttä ja vähentää tarvetta rikkoa merkitsemistä koskevia määräyksiä.

Määräyksessä tehdään pieniä helpotuksia muun kuin jakamattoman kuorman kuljettamista erikoiskuljetuksessa koskeviin määräyksiin. Muutoksilla voidaan joissain tapauksissa välttää sellaisia käytännössä turhia kuljetuksia, joissa viedään pieniä määriä erikoiskuljetukseen liittyvää muuta kuormaa normaalikuljetuksena. Tällä on pieni vaikutus kuljetusten aiheuttamaan ympäristökuormitukseen.

Määräyksellä ei ole vaikutusta esteettömyyteen.

Yksityiskohtaiset perustelut

Määräyksen kohtaan 1.2 lisätään jakamattoman esineen määritelmä, koska termiä käytetään määräyksessä toistuvasti eikä sen sisältö ole itsestään selvä. Jakamattomalla esineellä tarkoitetaan ajoneuvossa kuormana olevaa esinettä, joka yksin muodostaa jakamattoman kuorman, mutta joita voi kuormata useita niin, että ei ylitetä tiellä yleisesti sallittua massaa eikä usean jakamattoman esineen kuormaamisella lisätä tiellä yleisesti sallitun mitan ylittymistä. Usean jakamattoman esineen kuormaamisella voidaan kuitenkin vähäisessä määrin lisätä tiellä yleisesti sallitun mitan ylittymistä silloin, kun jakamattomien esineiden kuljettaminen yksittäin eri kuljetuksissa olisi kohtuutonta. Tällainen kuormaustapa on esimerkiksi korkeiden rakennuksen kattoristikoiden tai seinäelementtien kuljettaminen pystyasennossa silloin, kun kuljettaminen on tarkoituksenmukaista tehdä usean esineen nipussa, vaikka tiellä yleisesti sallitun korkeuden ylitys olisi hieman pienempi, jos kuljetettaisiin yksittäistä esinettä kallistettuna.

Kohdasta 2.1 jätetään pois kytkentäkatsastusvelvollisuutta koskeva osa ja korvataan se viittauksella ajoneuvolain (1090/2002) 62 §:ään. Lain säännöksen toistaminen eri sanoin olisi turhaa ja voisi aiheuttaa epäselvyyttä tulkinnasta. Määräykseen lisätään viittaus myös tieliikennelain 87 c §:ään, jossa säädetään erikoiskuljetusluvasta. Viittauksella korostetaan sitä, että ajoneuvon hyväksyminen liikenteeseen erikoiskuljetusajoneuvona ei tarkoita sitä, että ajoneuvoa saisi käyttää tiellä ilman rajoituksia. Esimerkiksi tiellä yleisesti sallitun massan ylittävän ajoneuvon käyttö tiellä edellyttää aina ELY-keskuksen myöntämää erikoiskuljetuslupaa.

Kohdassa 2.2.1 luetellaan kuorman kuljettamiseen tarkoitettuja erikoiskuljetusajoneuvoja. Kohdasta 2.2.1 jätetään pois kohdassa 3 tarkoitettu veneen kuljettamiseen rakennettu N₃-luokan ajoneuvo, jossa on veneen kuormaukseen soveltuva nosturi ja säädettävät veneen tuentlaitteet. Tällainen kuorma-auto on usein kuormaamattomana mitoiltaan sellainen, että se ei ylitä tiellä yleisesti sallittuja mittoja eikä se kuormattunakaan yleensä ylitä tiellä yleisesti sallittuja massoja, joten se ei yleensä ole erikoiskuljetusajoneuvo. Autoa voi kuitenkin käyttää erikoiskuljetukseen määräyksen kohtien 4.3 ja 4.6 mukaisesti kohdassa 9 määretyissä vapaissa mittarajoissa ilman erikoiskuljetuslupaa ja näiden mittojen ylittyessä erikoiskuljetusluvalla määräyksen kohdan 10 mukaisesti. Erikoiskuljetusluvan myöntämisen ehtona mainittu kuorma-autossa oleva nosturi merkitään auton rekisteritietoihin ja tiellä yleisesti sallittua kuormaa suurempaa venettä kuljetettaessa käytetään veneen tukemiseen käytännössä aina erikoiskuljetusluvan myöntämisen ehtona mainittuja veneen tukemiseen soveltuvia rakenteita. Kohdan 2.2.1 kohdan 3 poistamisen seurauksena kohdat 4-9 muuttuvat kohdiksi 3-8.

Kohdan 2.2.2 kohdat 2 ja 3 yhdistetään ja määrätään yksiselitteisemmin, että tiellä yleisesti sallittuja mittoja suuremmalla traktorin perävaunulla saa kuljettaa kuormaa vain silloin, kun on kyseessä kohdan 2.2.1 kohdassa 6 tarkoitettu veneen kuljettamiseen rakennettu traktorin perävaunu, jossa ylittyy vähintään yksi tiellä yleisesti sallittu mitta tai kohdassa 7 tarkoitettu

pyörillä tai telaketjuilla varustetun ajoneuvon kuljettamiseen rakennettu traktorin perävaunu, jossa ylittyy vähintään yksi tiellä yleisesti sallittu mitta. Kun traktorin perävaunulla kuljetetaan muuta kuin edellä mainittua jakamatonta kuormaa, tiellä yleisesti sallittu mitta ei saa ylittyä kuormasta eikä perävaunusta johtuen. Tiellä yleisesti sallittua mitta suurempaa traktorin perävaunua saa kuitenkin kuljettaa tiellä kuormaamattomana määräyksen mukaisesti.

Määräyksen 3 luku koskee ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän hyväksymistä liikennekäyttöön. Ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän, joka on hyväksytty liikennekäyttöön, käyttöä saa jatkaa hyväksytyin mukaisena määräyksen tultua voimaan.

Kohdassa 3.1 määrätään erikoiskuljetusajoneuvon ja erikoiskuljetusyhdistelmän liikennekäyttöön hyväksymiseen liittyvistä yleisistä vaatimuksista. Erikoiskuljetusajoneuvon ja -yhdistelmän, joka hyväksytään myös muuhun kuljetukseen kuin erikoiskuljetukseen, tulee täyttää vastaavaa muuta kuin erikoiskuljetusajoneuvoa ja -yhdistelmää koskevat tekniset vaatimukset silloin, kun kuljetuksessa ei ylitetä tiellä yleisesti sallittuja mittoja eikä massoja. Siten esimerkiksi tiellä yleisesti sallittuja massoja suurempien massojen hyväksymiseen liittyviä, jarruja ja ohjauslaitetta koskevia poikkeuksia saa soveltaa vain näillä suuremmilla massoilla. Määräyksessä tarkennetaan myös, että erikoiskuljetusyhdistelmän on täytettävä ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen (1257/1992) 33 §:n 2 momentissa säädetyt, auton ja perävaunun kytkemistä koskevat vaatimukset vain silloin, kun yhdistelmää käytetään muuhun tavarankuljetukseen kuin erikoiskuljetukseen. Nämä vaatimukset on säädetty koskemaan uusia niin sanottuja HCT-yhdistelmiä ja niiden tarkoituksena on parantaa aiempaa pitempien normaalikuljetuksiin sallittujen ajoneuvoyhdistelmien turvallisuutta. Erikoiskuljetuksissa käytetään kuitenkin paljon erityisesti erikoiskuljetuksia varten suunniteltua ajoneuvokalustoa, jonka turvallisuusvaatimuksista määrätään tässä määräyksessä. Määräykseen tehtävällä tarkennuksella myös varmistetaan, että mainittuja ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen säännöksiä ei kierretä niin, että hyväksytään todellisuudessa normaalikuljetuksiin käytettävä ajoneuvoyhdistelmä erikoiskuljetuskäyttöön. Vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa tarkennetaan sovelletun käytännön mukaisesti, että sovelletaan luokitukseltaan vastaavaa muuta kuin erikoiskuljetusajoneuvoa tai -yhdistelmää koskevia säännöksiä ja määräyksiä, jos tästä ei määräyksessä toisin määrätä. Esimerkiksi autojen ja niiden perävaunujen vaatimustenmukaisuuden tarkentamista teknisistä osoittamistavoista määrätään Autojen ja niiden perävaunujen teknisistä vaatimuksista annetussa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksessä (15.06.2018 TRAFI/437519/03.04.03.00/2017), jäljempänä *automääräys*.

Ajoneuvoyhdistelmän, joka kuormaamattomana ei ylitä tiellä yleisesti sallittua mitta, saa hyväksyä jakamattoman kuorman kuljettamiseen tiellä korotetulla massalla ja tarvittaessa alennetulla ajonopeudella. Tällöin alennettu enimmäisajonopeus pitää kuitenkin olla vähintään 50 kilometriä tunnissa. Määräyksellä pienimmästä sallitusta enimmäisnopeudesta pyritään välttämään tilanteita, joissa hyväksytään ajoneuvoyhdistelmä käytettäväksi erikoiskuljetuksessa sellaisella massalla, jolle se ei todellisuudessa sovellu. Hyvin hitaasti liikkuva ajoneuvoyhdistelmä aiheuttaa liikenteen ruuhkautumista ja vaaratilanteita esimerkiksi ohitusten lisääntymisen vuoksi. Tässä tarkoitettujen, myös normaalikuljetuksissa käytettävien ajoneuvoyhdistelmien hyväksymiselle käytettäväksi erikoiskuljetuksissa poikkeuksellisen alhaisilla nopeuksilla ei ole tarvetta, koska markkinoilla ja käytössä on runsaasti ajoneuvokalustoa, jonka tekniset ominaisuudet mahdollistavat tavanomaisten tieliikennenopeuksien käyttämisen myös suurilla massoilla. Hyvin raskaissa, yhdistelmämassaltaan yli 150 tonnin erikoiskuljetuksissa käytetään tyyppillisesti ajoneuvokalustoa, joka on tarkoitettu vain erikoiskuljetukseen. Tällöin on usein kuljetuksen turvallisuuden varmistamiseksi syytä käyttää hyvinkin alhaisia ajonopeuksia eikä nopeusrajaa 50 kilometriä tunnissa sovelleta.

Määräykseen kirjataan Liikenteen turvallisuusviraston myöntämien erikoiskuljetusajoneuvojen poikkeuslupien käsittelyssä sovellettu käytäntö, jonka mukaan ainoastaan kuormaamattomana tiellä kuljetettavaksi hyväksyttävän erikoiskuljetusajoneuvon enimmäismassaksi voidaan hyväksyä ajokuntoisen ajoneuvon massaa enintään 20 prosenttia suurempi massa ajoneuvon käyttöön liittyvien esineiden kuljettamista varten. Tämä 20 prosentin lisämassa mahdollistaa esimerkiksi ajoneuvonosturin työssä tarvittavien vastapainojen kuljettamisen nosturin siirron yhteydessä silloin, kun menettely sallitaan erikoiskuljetusluvassa.

Ajoneuvo voidaan hyväksyä erikoiskuljetusajoneuvoksi ja käytettäväksi tiellä yleisesti sallittuja suuremmilla massoilla, jos ajoneuvolle on myönnetty mittoja ja massoja koskeva EU-tyyppihyväksyntä siten, että se kattaa ajoneuvolle erikoiskuljetuksessa sallittavat massat. Muussa tapauksessa ajoneuvon hyväksyminen käytettäväksi tiellä yleisesti sallittuja suuremmilla massoilla edellyttää valmistajan todistusta, jonka sisällöstä määrätään vakiintunutta lupakäytäntöä vastaavasti. Valmistajan antamassa selvityksessä ilmoitettujen enimmäismassojen tulee EU-tyyppihyväksynnässä hyväksytyjen massojen tavoin olla sellaiset, joilla muuta kuin erikoiskuljetusajoneuvoa koskevat tekniset vaatimukset täyttyvät, jos vaatimuksista ei ole annettu poikkeuksia tässä määräyksessä eikä EU-asetuksessa. Erikoiskuljetusajoneuvossa saa kuitenkin muiden ajoneuvojen tavoin käyttää renkaiden, joiden kantavuus ei riitä hyväksyttävälle enimmäismassoille. Renkaiden on kuitenkin oltava sellaiset, että niiden kantavuus riittää kyseisessä kuljetuksessa käytettävälle massoille kuljetukselle hyväksytyllä enimmäisnopeudella. Määräyksessä on joitakin ajoneuvon käyttötarkoitukseen sidottuja ylärajoja ajoneuvolle hyväksyttävälle massoille. Rajauksilla pyritään varmistamaan, että erikoiskuljetuksissa käytetään kuljetuksen suorittamisen ja tierasitusten kannalta oikeaa kalustoa.

Kohdassa 3.2.1 määrätään erikoiskuljetusajoneuvon kääntymistä koskevista vaatimuksista. Nykyinen vaatimus säilytetään ennallaan, mutta sen vaihtoehtona sallitaan se, että ajoneuvo täyttää tiellä yleisesti sallittujen mittojen mukaista ajoneuvoa koskevat vaatimukset. Tällä poistetaan tarve turhille kääntyvyyden arvioinneille silloin, kun ajoneuvon osoitetaan täyttävän kääntyvyyksivaatimukset, jotka ovat tiukemmat kuin tässä määräyksessä määrätty. Osoituksen vaatimustenmukaisuuden täyttymisestä hyväksytään ajoneuvon hyväksynnän tai katsastuksen yhteydessä toimitettava simulaation tuloksena saatu kuvaaja tai testiraportti. Selvityksen laatijasta ei määrätä, koska selvityksen paikkansapitävyys on epäselvissä tapauksissa tarvittaessa helppo tarkistaa.

Kohdassa 3.2.2 määrätään erikoiskuljetusajoneuvolle alennetuina ajonopeuksina sallittavista korkeammista massoista. Määräystä tarkennetaan sovelletun poikkeuslupakäytännön mukaisin ehdoin, joilla rajataan pienimpiä hyväksyttäviä enimmäisajonopeuksia. Rajauksilla pyritään varmistamaan, että ei turhaan hyväksytä liikenteeseen kalustoa, jota käytetään selvästi normaalia pienemmillä nopeuksilla. Pienin enimmäisajonopeus, jolle voidaan hyväksyä korotettuja massoja, on ajoneuvonkuljetusautolle 60 kilometriä tunnissa ja auton alustalle rakennetulle työkoneelle 80 kilometriä tunnissa, ajoneuvonosturille kuitenkin 40 kilometriä tunnissa. Rajauksia ei sovelleta moottorityökoneisiin, joiden rakenteellinen nopeus voi käyttötarkoituksen vuoksi olla hyvinkin pieni. Määräystä, jonka mukaan auton ja erikoiskuljetusperävaunun yhdistelmän saa kytkentäkatsastuksessa hyväksyä käytettäväksi tiellä alle 40 km/h enimmäisnopeudella vain, jos yhdistelmän massa on yli 150 tonnia ja yhdistelmä on hyväksytty vain jakamattoman kuorman kuljettamiseen, selvennettäisiin siirtämällä se taulukon 1 alaviitteestä omaksi kappaleekseen. Samalla korotetaan hyväksynnässä enintään 150 tonnin yhdistelmälle sallittua sallittua miniminopeutta 50 kilometriin tunnissa. Tällä pyritään vähentämään menetteilyä, jossa erityisesti erikoiskuljetusperävaunussa käytetään kustannussyistä pientä akselimäärää ja suuria akselimassoja, joille valmistaja sallii vain pieniä nopeuksia. Akselimassojen kasvattaminen lisää teihin ja siltoihin kohdistuvia rasituksia ja rajoittaa erikoiskuljetuksille sallittavia reittejä. Koska muutos vaikuttaa liikenteeseen hyväksyttävien perävaunujen rakenteeseen ja koska tässä tarkoitettujen perävaunujen tilaushetkestä liikenteeseen hyväksymiseen voi kestää pitkään, sallitaan siirtymämääräyksellä, että ennen 1 päivää kesäkuuta 2020 tehtävässä kytkentäkatsastuksessa, yksittäishyväksynnässä ja käytettynä maahantuodun ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa voidaan käyttää nopeuden 50 km/h sijasta nopeutta 40 km/h.

Uudessa kohdassa 3.2.3 määrätään eräiden erikoiskuljetusajoneuvojen pienimmästä sallitusta akselimäärästä. Määräyksellä pyritään estämään se, että ajoneuvo hyväksytään vain kustannussyistä tiellä yleisesti sallittuja suuremmilla akselimassoilla käytettäväksi. Määräys on sovelletun poikkeuslupakäytännön mukainen. Erikoiskuljetuspuoliperävaunun vetoautossa ja koneenkuljetusautossa tulee olla vähintään kolme akselia, välivaunun avulla kytkettäväksi tarkoitettussa perävaunussa ja siirtoakselistossa vähintään kaksi akselia ja auton alustalle rakennetussa työkoneessa vähintään kolme akselia. Poikkeuksena sallitaan nelivetoisessa auton alustalle rakennetussa työkoneessa kaksi akselia, koska tällaista ketterää ja maastokelpoista autoa tarvitaan esimerkiksi sähkölinjoilla tehtävässä työssä käytettävänä nostokoriautona.

Kohdan 3.2.3 lisäyksen vuoksi kohdat 3.2.3-3.2.12 muuttuvat kohdiksi 3.2.4-3.2.13.

Kohdassa 3.2.5, jossa määrätään poikkeuksista erikoiskuljetusyhdistelmän vetoauton seisontajarrua koskevista vaatimuksista, tarkennetaan, että vaikka erikoiskuljetusyhdistelmässä käytettävän vetoauton seisontajarrun ei perävaunua koskevien edellytysten täyttyessä tarvitse täyttää seisontajarrun suorituskykyä koskevia vaatimuksia, on vetoauton kuitenkin täytettävä vetoauton seisontajarrun suorituskykyä koskevat vaatimukset suurimmilla vetoautolle ja ajoneuvoyhdistelmälle tiellä yleisesti sallituilla massoilla. Tällä varmistetaan, että seisontajarrun suorituskykyä koskevaa helpotusta ei käytetä väärin ajoneuvon hyväksynnässä eikä viallisella seisontajarrulla varustetun auton määräaikaikatsastuksessa.

Kohdassa 3.2.7 tarkennetaan ajoneuvonkuljetusautolle myönnettävässä poikkeusluvassa sallittavia massoja. Sallittavat massat riippuvat auton akselimäärästä poikkeuslupakäytännössä noudatetulla tavalla muuten, mutta viisiakselisen ajoneuvonkuljetusauton enimmäismassaksi sallitaan aiemman 44 tonnin sijasta 45 tonnia. Poikkeusluvalla hyväksyttävän enimmäismassan korotukselle on tarvetta, koska esimerkiksi metsäkoneiden massat ovat viime vuosina kasvaneet. Kolme- ja neliakselisen ajoneuvonkuljetusauton massoihin ei tehtäisi muutoksia, koska halutaan tie- ja siltarastusten vuoksi suosia useampiakselisia autoja. Kolmiakselisen ajoneuvonkuljetusauton enimmäismassa on jatkossakin 30 tonnia ja neliakselisen 37 tonnia. Ajoneuvonkuljetusauton kaksiakseliselle telille sallitaan sovelletun lupakäytännön mukaisesti enintään 24 tonnia ja kolmiakseliselle telille enintään 33 tonnia.

Kohdassa 3.2.8 määrätään erikoiskuljetusauton ja erikoiskuljetusperävaunun vetoauton ohjauslaitevaatimuksesta annettavista poikkeuksista. Poikkeus koskee vähintään neliakselista autoa, jolle on hyväksytty vähintään yhdelle akselille yli 15 tonnin massa. Määräystä tarkennetaan lisäämällä vaatimus, jonka mukaan tällaisen auton tulee kuitenkin täyttää ohjauslaitetta koskevat tekniset vaatimukset silloin, kun akselimassa ei ylitä 15 tonnia. Tarkennuksella estetään normaalikuljetuksiin tarkoitettua autoa koskevan ohjauslaitevaatimuksen kiertäminen sillä, että haetaan autolle poikkeuslupa erikoiskuljetusajoneuvona. Muutos koskee autoa, joka hyväksytään erikoiskuljetusajoneuvoksi määräyksen ollessa voimassa.

Kohdassa 3.2.9 määrätään erikoiskuljetusperävaunun rakenteesta. Määräykseen tehdään pieniä tekstimuotoilun tarkennuksia ja siinä sallitaan poikettavan sivusuojausta koskevista vaatimuksista. Samasta poikkeuksesta määrätään myös automääräyksessä, mistä se on tarkoitus poistaa seuraavan määräykseen tehtävän päivityksen yhteydessä. Erikoiskuljetusajoneuvojen hyväksynnässä sallittavista poikkeuksista kaikkia ajoneuvoja koskevista vaatimuksista on tarkoituksenmukaista määrätä erikoiskuljetusmääräyksessä.

Kohdan 3.2.13 toisessa kappaleessa sallitaan, että kohdan 2.2.3 kohdassa 3 tarkoitettu kaapelikelavaunu ja kohdassa 4 tarkoitettu muu hinattava laite saa ylittää tiellä yleisesti sallitut mitat ja massat. Määräystä tarkennetaan niin, että tiellä yleisesti sallitut massat saa ylittää vain silloin, kun hinattava ajoneuvo on kytketty autoon tai sen perävaunuun taikka kun kyse on traktorilla vedettävästä ajoneuvoyhdistelmästä, jonka suurin sallittu nopeus tiellä on yli 60 kilometriä tunnissa. Aiempi muotoilu jättää epäselväksi sen, saako traktoriin kytketty hinattava ajoneuvo ylittää tiellä yleisesti sallitun massan. Määräyksessä sallitaan tällainen massan ylittäminen vain silloin, kun traktorin ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu nopeus tiellä on yli 60 kilometriä tunnissa. Tällainen ajoneuvoyhdistelmä on varustettava jousituksella ja suorituskyvyiltään lähes vastaavilla jarruilla kuin kuorma-autolla vedettävä ajoneuvoyhdistelmä. Sille on siten perusteltua voida myöntää erikoiskuljetuslupia myös tiellä yleisesti sallittujen massojen ylittämiseksi.

Määräykseen lisätään uusi kohta 3.2.14, jossa määrätään kuormaamattomana tiellä yleisesti sallitut mitat ylittävän ajoneuvon merkinnöistä. Kuormaamattomana tiellä yleisesti sallitun mitan ylittävän ajoneuvon kuljettaminen tiellä on tieliikennelain määritelmän mukaisesti erikoiskuljetus. Vaatimus tunnuskilpien ja tunnusvalaisimien asentamisesta ylileveään erikoiskuljetukseen on kohdassa 5.4, mutta sen soveltamisesta ajoneuvon liikenteen hyväksymisen yhteydessä on ollut epäselvyyttä. Määräyksen kohdassa 5.2.2 tarkoitettuja tunnusvalaisimia ei tarvitse asentaa moottorikäyttöiseen ajoneuvoon, esimerkiksi ajoneuvonosturiin, silloin, kun ajoneuvon omien valaimien asennuksessa on otettu huomioon ajoneuvo leveys ja ajoneuvon

etu- ja takavalaisimien sijoitus on E-säännössä 48 säädetyn mukainen. Uusi määräys ei muuta määräyksen sisältöä, mutta selkeyttää määräyksen soveltamista.

Kohdan 3.3.3 määräystä vetäville akseleille kohdistuvan massan ja ajoneuvoyhdistelmän massan välisten massojen välisestä suhteesta tarkennetaan niin, että vaatimus ei missään tilanteessa ole tiukempi kuin vastaava tiellä yleisesti sallittuja massoja koskeva vaatimus. Aiemmasta tekstimuotoilusta on seurannut, että yhdistelmämassan ollessa suurempi kuin 60 tonnia, mutta enintään 68 tonnia on vetävälle akselille kohdistuvaa massaa koskeva vaatimus ollut erikoiskuljetusyhdistelmälle tiukempi kuin normaalikuljetuksissa käytettävälle ajoneuvoyhdistelmälle. Vaatimus vetävälle akselille kohdistuvan massan ja ajoneuvoyhdistelmän massan välisestä suhteesta koskee lähtökohtaisesti ajoneuvon hyväksymistä liikenteeseen, mutta sitä sovelletaan myös erikoiskuljetusyhdistelmän kuormaamiseen kohdan 4.1 mukaisesti. Vetäväksi akseliksi katsotaan jatkossa akseli, joka jossa on ajoneuvon vetoon tarkoitettu ja vaikuttava laite, jota voi käyttää yhtäjaksoisesti vähintään 15 km/h ajonopeudella tai ajoneuvon suurimmalla rakenteellisella nopeudella tämän ollessa alle 15 km/h. Aiemmin on edellytetty, että vetävää akselia voi käyttää yhtäjaksoisesti vähintään 30 km/h nopeudella. Nopeuden pienentämisellä mahdollistetaan esimerkiksi perävaunussa olevan hydraulivetoisen akselin vetokyvyn hyödyntäminen vetävälle akselille kohdistuvaa massaa määritettäessä. Vetävälle akselille kohdistuvan massan minimivaatimuksella pyritään ensisijaisesti turvaamaan ajoneuvoyhdistelmän eteneminen ja liikkeelle pääseminen liukkaalla tiellä, joten miniminopeutta voidaan laskea erilaisten teknisten toteutusten mahdollistamiseksi.

Kohdassa 3.3.4 muutetaan niin sanottua siltasääntömassaa koskevaa tekstimuotoilua niin, että huomioidaan ajoneuvojen käytöstä tiellä annettuun asetukseen tulevat muutokset. Asetukseen lisätään säännöksiä akselivälien ja massojen välisestä suhteesta niin, että ne koskevat myös muita mittoja kuin ääriakselivälejä. Myös näistä säännöksistä on joissain tilanteissa tarpeen poiketa erikoiskuljetuksissa. Tarve ja mahdollisuus poikkeuksille käsitellään erikoiskuljetusluvan myöntämisen yhteydessä.

Kohdassa 3.3.5 määrätään Erikoiskuljetusyhdistelmän kääntymistä koskevista vaatimuksista. Määräyksen käytännön soveltamisessa on ilmennyt epäselvyyttä siitä, missä tilanteessa määräystä sovelletaan ja miten vaatimustenmukaisuus osoitetaan. Kohdan 3.3.5 kääntävyysvaatimus koskee kuormaamatonta ajoneuvoyhdistelmää silloin, kun yhdistelmän käyttö tiellä ei edellytä varoitusauton käyttämistä. Kohdassa 7.2. määrätään varoitusauton käyttämistä koskevista poikkeuksista silloin, kun erikoiskuljetuksen osoitetaan täyttävän kääntymisvaatimuksen. Nykyinen liitteen 1 mukainen vaatimus säilytetään ennallaan, mutta sen vaihtoehtona sallitaan se, että yhdistelmä täyttää jotkin tiellä yleisesti sallittujen mittojen mukaista yhdistelmää koskevat vaatimukset tai sellaiset toisessa ETA-valtiossa sovellettavat kääntävyysvaatimukset, jotka ilmeisesti ovat tiukemmat kuin määräyksen liitteessä 1 esitetyt vaatimukset. Tällaisia toisessa ETA-valtiossa sovellettavia kääntävyysvaatimuksia ovat esimerkiksi Saksassa sovellettavat EU-ohjekirjan mukaiset vaatimukset, joista Saksassa sovelletaan tiukempaa vaatimusta kuin Suomessa. Muutoksella poistetaan tarve turhille kääntävyysvaatimuksille silloin, kun on selvää, että yhdistelmä täyttää tässä määräyksessä määrätty kääntävyysvaatimukset. Osoituksena vaatimustenmukaisuuden täyttymisestä hyväksytään ajoneuvon hyväksynnän tai katsastuksen yhteydessä toimitettava simulaation tuloksena saatu laskelma, kuvaaja tai testiraportti. Selvityksen laatijasta ei määrätä, koska selvityksen paikkansapitävyys on epäselvissä tapauksissa tarvittaessa helppo tarkistaa.

Määräykseen lisätään uusi kohta 3.3.6, jossa määrätään erikoiskuljetusajoneuvosta ja erikoiskuljetusyhdistelmästä rekisteriin tehtävistä merkinnöistä. Määräyksellä yhtenäistetään teknisten tietojen ja luokittelutietojen rekisterimerkinnöissä noudatettavia käytäntöjä ja parannetaan rekisteritietojen hyödyntämismahdollisuuksia erilaisissa tietojen hauissa. Tieto siitä, että kyseessä on erikoiskuljetusajoneuvo, merkitään ajoneuvoryhmäksi. Määräyksellä myös helpotetaan liikenteenvalvontaa, kun ajoneuvon tiedoista voidaan esimerkiksi useista akselistomoduleista kootun perävaunun osalta todeta, että kyseiset moduulit on hyväksytty tällaisessa yhdistelmässä käytettäväksi. Mitoilta säädettyjen perävaunujen osalta merkitään mahdollisuuksien mukaan se, minkälaisista mitoista alkaen ajoneuvon käyttö edellyttää varoitusauton käyttöä. Rekisteriin merkitään myös tieto valmistajan sallimista, esimerkiksi yhdistelmämassaan tai

reitillä olevan mäen jyrkkyyteen sidotuista alemmista nopeuksista. Valmistajan tekemät rajoitukset voivat liittyä ajoneuvon rakenteeseen tai suorituskykyyn erilaisilla tavoilla. Yleisten käyttösäännösten mukaisesti valmistajan sallimia massoja ei saa tiellä käytettäessä ylittää, vaikka valmistajan tekemät rajoitukset eivät liittyisi säädettyjen tai määrättyjen teknisten vaatimusten täyttymiseen. Tieto siitä, miten ajoneuvoon asennetut renkaat rajaavat sallittuja nopeuksia korotetuilla massoilla, edellytetään jatkossa merkittäväksi rekisteriin. Merkintä tehdään ajoneuvon yksittäishyväksynnässä, käytettynä maahantuodun ajoneuvon rekisteröintikatsastuksessa tai ajoneuvoyhdistelmän kytkentäkatsastuksessa. Ajoneuvoon asennettujen renkaiden ominaisuudet eivät rajaa ajoneuvolle teknisesti hyväksytyjä massoja, joten renkaista johtuvien rajoitusten merkitsemisellä helpotetaan valvontaa, erikoiskuljetusten suunnittelua ja erikoiskuljetuslupien myöntämistä. Rekisteriin merkitään jatkossa myös tieto, jos ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä on hyväksytty vain erikoiskuljetukseen. Tällä varmistetaan, että erikoiskuljetukseen hyväksytylle ajoneuvolle ja ajoneuvoyhdistelmälle sallittuja poikkeuksia kaikkia ajoneuvoja koskevista teknisistä vaatimuksista ei käytetä väärin. Erikoiskuljetukseen hyväksyttyä ajoneuvoa ja ajoneuvoyhdistelmää saa käyttää myös normaalikuljetuksiin, mutta tässä tilanteessa ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän on täytettävä normaalikuljetuksia koskevat tekniset vaatimukset sekä mittoja ja massoja koskevat vaatimukset. Myös tieto ajoneuvossa olevasta pendeliakselista ja yleisesti tiellä käytetyissä ajoneuvoissa käytettävästä jousituksesta poikkeavasta hydraulijousituksesta merkitään rekisteriin, koska sillä voidaan helpottaa erikoiskuljetusluvan myöntämisen yhteydessä tehtävää tiekuormitusten arviointia.

Määräykseen lisätään uusi kohta 3.3.7, jossa vapautetaan erikoiskuljetusyhdistelmä ajoneuvon käytöstä tiellä annetun asetuksen 17 §:n 8 momentissa säädetyistä vaatimuksista, joiden mukaan, jos yli 28 metriä pitkässä ajoneuvoyhdistelmässä vetäville akseleille yhteensä kohdistuva massa on alle 25 prosenttia ajoneuvoyhdistelmän massasta, on vetoajoneuvossa oltava mainitun asetuksen 16 §:n 2 momentissa säädettynä aikana ajoneuvoyhdistelmän liikkeellelähtökyvyyn parantamiseksi liukkaalla tienpinnalla hiekoittimet tai ketjuheittimet vähintään yhden vetävän akselin vetokyvyyn parantamiseksi taikka hitaassa nopeudessa vetäväksi akseliksi kytkettävä akseli. Mainittuja vaatimuksia on tarkoitettu sovellettavan muissa kuin erikoiskuljetuksissa eikä niiden soveltuvuutta kaikkiin erikoiskuljetuksiin ja kaikkiin erikoiskuljetuksissa käytettäviin ajoneuvoihin ole vielä riittävästi selvitetty.

Kohdassa 4 määrätään ajoneuvon kuormauksesta ja kuorman varmistamisesta. Raskaiden tavarakuljetusajoneuvojen yleisesti tiellä sallittuihin mittoihin ja erityisesti puoliperävaunuyhdistelmien sallittuihin massoihin tehtävät muutokset muuttavat jatkossa jonkin verran määräyksen soveltamista, mutta alkuvaiheessa uusien säännösten mukaisten ajoneuvojen määrä on niin pieni, että niiden käyttö erikoiskuljetuksissa on hyvin vähäistä.

Kohdassa 4.1, jossa määrätään erikoiskuljetuksissa noudatettavista yleisistä kuormausperiaatteista, tarkennetaan joitain sanamuotoja ja selvennetään traktorilla vedettävää erikoiskuljetusyhdistelmää koskevia määräyksiä. Määräyksen sisältöä ei tältä osin muuteta. Traktorilla vedettävä erikoiskuljetusyhdistelmä ei saa ylittää tiellä yleisesti sallittuja massoja, jos yhdistelmälle tiellä sallittu nopeus on 60 kilometriä tunnissa tai tätä pienempi. Traktoriyhdistelmiä koskevat tekniset vaatimukset ovat esimerkiksi jarrujen osalta selvästi kuorma-autojen vastaavia lievempiä silloin, kun kyseessä ovat tavanomaiset maataloustraktorit, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa. Tällaisia traktoriyhdistelmiä ei ole tarkoitettu poikkeuksellisen raskaiden kuormien maantiekuljetuksiin. Traktoriyhdistelmät, joille sallitaan tätä suurempi nopeus, on varustettava esimerkiksi lukkiutumattomin jarruin, mikä käytännössä tarkoittaa teknistä toteutusta, joka vastaa vanhemmissa kuorma-autoissa edellytettyä tasoa. Traktorilla vedettävä erikoiskuljetusyhdistelmä saa ylittää tiellä yleisesti sallitun mitan vain, kun kyseessä on kohdan 2.2.1 kohdassa 6 tai 7 tarkoitettu veneen tai ajoneuvon kuljetus, kohdan 2.2.2 kohdassa 2 tarkoitettu traktorin sekä hinattavan laitteen tai kuormaamattoman perävaunun yhdistelmä taikka kohdassa 2.2.3 tarkoitettu erityisperusteen vuoksi erikoiskuljetuksena tehtäväksi hyväksytty kuljetus.

Kohdassa 4.1 sallitaan kuorma-auton ja hinattavaksi laitteeksi luokitellun perävaunun yhdistelmälle poikkeus yleisestä säännöstä, joka koskee jakamattoman kuorman ja muun kuorman

kuljettamisesta johtuvaa tiellä yleisesti sallitun pituuden ylittämistä. Kuorma-autossa saa kuljettaa siihen kytketyn hinattavan laitteen työssä tarvittavaa polttoainetta tai muuta käyttövoimaa sekä hinattavan laitteen käyttämiseen liittyviä varaosia, tarvikkeita ja työkaluja. Edellytyksenä on, että ei ylitetä mitään vastaavalle ajoneuvoyhdistelmälle tiellä yleisesti sallittua massaa. Määräyksellä mahdollistetaan esimerkiksi asfalttityömailla käytettävän, keskiakseliperävaunuksi ja hinattavaksi laitteeksi luokitellun lämpövaunun kuljettaminen työmaalle säiliöautolla, jossa on lämpövaunun käytössä tarvittavaa nestekaasua, vaikka lämpövaunu on keskiakseliperävaunulle tiellä yleisesti sallittua mittaa pitempi. Muutoksella mahdollistetaan ajoneuvojen kytkeminen toisiinsa muualla kuin tietyömaalla ja siten vähennetään asfaltointityössä tarvittavia poikkeusjärjestelyjä.

Määräyksen kohdasta 4.3, jossa määrätään veneen kuljettamisesta kuorma-autolla, poistetaan viittaus määräyksen kohdan 2.2.1 kohtaan 3, koska kyseinen kohta poistetaan määräyksestä. Veneen kuljettamiseen käytettävä kuorma-auto ei yleensä ole erikoiskuljetusajoneuvo, mutta tällaisessa kuljetuksessa sallitaan tiellä yleisesti sallittujen mittojen ylitys määräyksen kohdan 9 mukaisesti ilman erikoiskuljetuslupaa ja kohdan 10 mukaisesti erikoiskuljetusluvalla.

Määräyksen kohdassa 4.5.1 määrätään useamman jakamattoman esineen kuljettamisesta samalla ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä. Määräyksen tekstimuotoiluja muutetaan, koska tulkinnassa on ilmennyt epäselvyyttä siitä, saako samassa kuljetuksessa ylittää eri esineillä eri mittoja esimerkiksi niin, että kuljettaa samassa kuljetuksessa yhtä ylileveää ja yhtä ylipitkää esinettä. Tämä on tarkoituksella sallittu silloin, kun esineiden samanaikaisella kuljetuksella ei lisätä minkään mitan ylittymistä. Siten esimerkiksi korkeita ja pitkiä ontelopalkkeja voidaan kuljettaa samassa puoliperävaunussa, jos ontelopalkit voidaan sijoittaa yleisesti sallitun leveyden puitteissa rinnakkain niin, että korkeuden ja pituuden ylitykset ovat samat kuin palkkeja yksittäin kuljetettaessa. Kuljetettaessa edellä kuvatulla tavalla useita esineitä ei saa ylittää mitään tiellä yleisesti sallittua massaa.

Määräyksen kohdassa 4.5.2 sallitaan eräin edellytyksin muun kuorman kuljettaminen jakamattoman esineen kanssa samassa kuljetuksessa. Määräyksen tekstimuotoiluja muutetaan, koska tulkinnassa on ilmennyt epäselvyyttä siitä, saako muuta kuormaa sijoittaa sekä jakamattoman kuorman eteen että sen taakse. Määräystä tarkennettaisiin niin, että muu kuin jakamaton kuorma ei saa ylittää tiellä yleisesti sallittua leveyttä eikä korkeutta, mutta sen saa sijoittaa esimerkiksi jakamattoman kuorman etu- ja takapuolelle siten, että se ylittää tiellä yleisesti sallitun pituuden, jos muun kuin jakamattoman kuorman pituus yhteensä ei ylitä tiellä yleisesti sallittua kuormatilan pituutta. Tiellä yleisesti sallitulla kuormatilan pituudella tarkoitetaan vastaavalle muun kuin jakamattoman kuorman kuljettamiseen tarkoitettulle ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelmälle sallittua kuormatilan enimmäispituutta. Muun kuin jakamattoman kuorman kuljettaminen ei saa lisätä minkään tiellä yleisesti sallitun mitan ylittymistä, eli se ei esimerkiksi jakamattoman kuorman taakse sijoitettuna saa ylittää ylipitkän yhdistelmän kuormatilan takaosaa. Kuljetettaessa edellä kuvatulla tavalla useita esineitä, ei saa ylittää mitään tiellä yleisesti sallittua massaa.

Määräyksen kohdassa 4.5.3 määrätään jakamattomaan kuormaan liittyvien esineiden ja lisälaitteiden, esimerkiksi vastapainojen kuljettamisesta jakamattoman kuorman kanssa samassa kuljetuksessa siitä huolimatta, että kuljetuksessa ylitetään tiellä yleisesti sallittu massa. Tämä on pääsääntöisesti sallittua erikoiskuljetusluvalla salliessa silloin, kun muun kuin jakamattoman kuorman massa on korkeintaan 20 prosenttia jakamattoman kuorman massasta. Määräystä tarkennetaan niin, että mainittu 20 prosentin ylitys sallitaan vain silloin, kun kuormana on yksi jakamaton esine. Pääsäännöstä, jonka mukaan usean jakamattoman esineen kuormaaminen ei saa johtaa minkään sallitun massan ylittymiseen, ei kuitenkaan poiketa. Myös tässä tarkennetaan määräystä siten, että edellä tarkoitettut esineet ja lisälaitteet saa sijoittaa jakamattoman kuorman etu- ja takapuolelle siten, että kuorma ylittää tiellä yleisesti sallitun pituuden, jos muun kuin jakamattoman kuorman pituus yhteensä ei ylitä vastaavalle ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelmälle tiellä yleisesti sallittua kuormatilan pituutta. Määräyksestä, jossa sallitaan veneen ja veneen maston kuljettaminen samassa kuljetuksessa, poistetaan viittaus määräyksen kohdan 2.2.1 kohtaan 3, koska kyseinen kohta poistetaan määräyksestä. Veneen ja maston

kuljettamiseen käytettävä kuorma-auto ei yleensä ole erikoiskuljetusajoneuvo, mutta tällaisessa kuljetuksessa sallitaan tiellä yleisesti sallittujen mittojen ylitys määräyksen kohdan 9 mukaisesti ilman erikoiskuljetuslupaa ja kohdan 10 mukaisesti erikoiskuljetusluvalla. Kuorma-autoa koskevan viittauksen poistamisella myös tarkennetaan, että maston sijoittamista veneen yläpuolelle koskeva määräys kattaa myös esimerkiksi puoliperävaunun yhdistelmällä tehtävän veneenkuljetuksen.

Kohtaan 4.6 tehdään pieni tarkennus. Kuorman kiinnittämiseen ja tukemiseen käytettävää konttilukoilla kiinnitettävää konttialustaa ei pidetä erikoiskuljetuksen yhteydessä kuljetettava kuormana. Määräys vastaa samassa 4.6 kohdassa tarkoitettua kuorman kiinnittämässä ja tukemisessa apuna käytettävää veneenkuljetusperävaunua koskevaa määräystä.

Kohdassa 5.1 tarkennetaan, että ajoneuvoyhdistelmää, joka on merkitty tämän määräyksen mukaisesti, ei tarvitse merkitä ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 51 b §:n mukaisesti. Näiden säännösten tarkoituksena on parantaa pitkien normaalikuljetuksiin sallittujen ajoneuvoyhdistelmien turvallisuutta. Erikoiskuljetuksiin käytettävien ajoneuvojen merkinnöissä pyritään kuitenkin noudattamaan Euroopassa yleisesti sovellettuja käytäntöjä ja määräyksen mukaisella merkintätavalla helpotetaan erikoiskuljetuksissa tarvittavia rajanylityksiä.

Kohdassa 5.2.3 määrätään erikoiskuljetuksen merkitsemisessä käytettävän tunnuskilven vaatimuksista. Tunnuskilpien valmistajilta ja käyttäjiltä on saatu runsaasti ehdotuksia uudentyypisistä teknisistä ratkaisuksista, joissa yhdistetään tunnuskilpi ja määräyksen kohdassa 5.2.2 tarkoitettu tunnusvalaisin. Määräystä muutetaan niin, että sallitaan tunnuskilvet, joiden äärimittojen sisäpuolelle sijoitetaan tunnusvalaisin tai tunnusvalaisimia, vaikka tunnuskilven raidoitettu alue ei tämän jälkeen olisikaan suorakaide. Tunnusvalaisimen voi siten jatkossa asentaa esimerkiksi tunnuskilven kulmaan tai nauhana tunnuskilven reunaan. Tunnuskilven raidoitettu osan pinta-alavaatimus kuitenkin säilyy ennallaan, joten valaisimen tunnuskilvestä tarvitsema pinta-ala on tarvittaessa korvattava tunnuskilven äärimittojen pienellä muutoksella. Muutoksen tarkoituksena on mahdollistaa uusia toteutustapoja sekä helpottaa tunnuskilpien ja tunnusvalojen asentamista, mutta kuitenkin säilyttää tunnuskilpien muoto ja ulkonäkö pääosin ennallaan ja helposti tunnistettavina. Lisäksi on esitetty toiveita saada käyttää myös eteenpäin suunnattuna tunnuskilpiä, jotka heijastavat punaista valoa. Punaisen valon heijastamista eteenpäin ei sallita jatkossakaan. Asia on yksiselitteisesti kielletty tieliikennelain 38 §:ssä eikä säännöksestä ole mahdollista poiketa määräyksellä. Punaisen valon heijastaminen eteenpäin on kielletty, koska se voi aiheuttaa väärän käsityksen ajoneuvon kulkusuunnasta. Määräyksestä jätetään pois vaatimus siitä, että tunnuskilven ollessa heijastava sen heijastusominaisuuksien tulee olla E-säännön vaatimusten mukainen. Vaatimus on turha, koska tunnuskilven raitojen ei tarvitse olla heijastavia lainkaan ja heijastavuudelle ei tässä tarkoitetuissa E-säännöissä anneta mitään maksimiarvoja. Määräyksen liitteessä 2 olevat kuvat tunnuskilvistä ovat esimerkkejä tunnuskilpien tyypillisistä toteuttamistavoista.

Kohdan 5.4 määräykseen leveän kuljetuksen merkinnöistä tehdään joitakin muutoksia. Tunnusvalaisimen ja tunnuskilven sivusuuntaista etäisyyttä kuljetuksen reunasta tarkennetaan niin, että mainittujen merkintöjen ei tarvitse olla aivan kuljetuksen reunassa. Riittää, että merkinnät ovat sivusuunnassa enintään 100 millimetrin etäisyydellä kuljetuksen leveimmästä kohdasta. Muutoksella mahdollistetaan myös esimerkiksi sellaisen kohdassa 5.2.3 tarkoitettun tunnuskilven käyttäminen, jossa tunnusvalaisin on nauhana tunnuskilven reunassa ja tunnuskilven raidoitus ei siitä syystä ala aivan kuljetuksen reunimmaisesta kohdasta. Tunnuskilven ja tunnusvalaisimen sivusuuntaisessa sijoituksessa ei jatkossakaan tarvitse ottaa huomioon sitä osaa kuormasta, joka on yli 4,4 metrin korkeudella, koska tämä osa kuormasta ei muodosta riskiä muille tiellä liikkuville.

Tunnusvalaisimien käyttöä koskevaa kohdan 5.4 määräystä tarkennetaan ja sallitaan tunnusvalaisimien jättäminen tiellä yleisesti sallittua leveämmän kuorman kuljettamiseen tarkoitettuun ajoneuvoon myös silloin, kun ajoneuvon leveys ei ole tiellä yleisesti sallittua suurempi. Muutoksella vähennetään työvaiheita mahdollistamalla esimerkiksi leveyssuunnassa säädettävien tunnusvalaisimien jättäminen erikoiskuljetukseen tarkoitettuun ajoneuvoon silloin, kun kyseessä ei ole erikoiskuljetus. Ehtona on, että valaisimet tässä tilanteessa siirretään tiellä

yleisesti sallittujen mittojen sisäpuolelle. Tunnusvalaisimia ei kuitenkaan jatkossakaan saa käyttää valaisevina silloin, kun erikoiskuljetuksen suorittaminen ei sitä edellytä.

Määräyksen kohdassa 5.5 määrätään, että kuorman ylittäessä ajoneuvon pituuden edessä yli 1,00 metriä tai takana yli 2,00 metriä, tulee pituuden ylittävä osa merkitä edessä eteenpäin ja takana taaksepäin suunnatulla tunnuskilvellä ja tunnusvalaisimella sekä sivuvalaisimilla, sivuvalaisinnauhalla tai sivuheijastinnauhalla. Koska tunnuskilven asentaminen pitkään ja kapeaan esineeseen on käytännössä hankalaa ja koska mitoiltaan kuljetettavaa esinettä suurempi tunnuskilpi voi lisätä kuljetuksesta aiheutuvaa vaaraa, sallitaan, että tunnuskilpeä ei 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. Tässä tarkoitettu pitkä esine on kuitenkin jatkossakin merkittävä edellä kerrotuilla valaisimilla.

Kohdassa 6.1 määrätään varoitusauton yleisistä vaatimuksista. Määräystä, jonka mukaan varoitusautoon ei erikoiskuljetuksen liikenteenohjauksen aikana saa olla kytkettynä perävaunua, lievennetään niin, että varoitusautoon saa myös liikenteenohjauksen aikana kytkeä liikenteenohjausvaunun silloin, kun sitä tarvitaan kuljetukseen liittyvissä liikennejärjestelyissä. Liikenteenohjausvaunua voidaan tarvita erikoiskuljetuksen aikana tilapäiseen liikenteenohjaukseen esimerkiksi silloin, kun kuljetus edellyttää liikennemerkkien poistamista. Liikenteenohjaajilta saadun palautteen mukaan liikenteenohjausvaunun käyttäminen varoitusautoon kytkettynä on näissä tilanteissa usein tarkoituksenmukaisin toimintatapa. Varoitusautoon sallitaan kytkettäväksi myös henkilövahinkojen lieventämiseen peräänajotilanteessa tarkoitettu törmäysperävaunu, jos kuljetuksen aikana joudutaan esimerkiksi kuljetuksen mittojen tai massan vuoksi käyttämään selvästi muuta liikennettä pienempää nopeutta ja nopeusero muuhun liikenteeseen lisää peräänajon riskiä. Liikenteenohjausvaunu tai törmäysperävaunu saa olla kytkettynä varoitusautoon koko kuljetuksen ajan, vaikka sitä tarvittaisiin vain osalla kuljetusreitillä. Varoitusautoon saa erikoiskuljetuksen liikenteenohjauksen aikana olla kytkettynä vain yksi perävaunu, mutta sama perävaunu voi toimia sekä liikenteenohjausvaununa että törmäysperävaununa.

Kohdassa 6.2 tarkennetaan sovelletun käytännön mukaisesti, että erikoiskuljetuksessa käytettävän varoitustaulun tulee olla sisältä valaistu, ei ulkopuolisella valaisimella valaistu. Elektronisella näytöllä varustetun varoitustaulun mittavaatimuksia lievennetään niin, että varoitustaulun valaistun tekstin yläpuolelle ei enää edellytetä 100 millimetriä korkeaa mustaa osaa varoitustaulusta. Tällainen musta osa ei merkittävästi paranna varoitustaulun näkyvyyttä ja on siten ajovastuksia ja varoitustaulun kiinnityksiin kohdistuvia voimia turhaan lisäävä tekijä. Varoitustaulun tekstin korkeutta varoitustaulun alareunasta koskeva minimimitta kuitenkin säilytetään ennallaan, jotta ajoneuvon yläpuolella oleva teksti on näkyvissä alaviistosta katsottaessa.

Kohdan 7.1 liikenteenohjausta erikoiskuljetuksessa koskevaa määräystä tarkennetaan määräämällä, että kuljetuksen aikana EKL-ohjaajilla ja erikoiskuljetusajoneuvojen kuljettajilla on oltava jatkuvan viestintäyhteyden lisäksi yhteinen kommunikointikieli. Määräyksen aiempi sanamuoto on jättänyt tulkinnanvaraiseksi sen, tarkoitetaanko viestintäyhteydellä myös sitä, että henkilöt ymmärtävät toistensa kieltä ja voivat tarvittavassa määrin keskustella kuljetukseen liittyvistä asioista. Minkään tietyn kielen osaamista ei jatkossakaan vaadita.

Kohdassa 7.2 määrätään varoitusauton tai EKL-auton käyttämisestä erikoiskuljetuksessa. Alakohdan 1 mukaan kuljetuksessa on käytettävä varoitusautoa, jos pituussuuntainen etäisyys ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän takimmaisesta akselistasta ajoneuvon tai kuorman takimmaiseseen kohtaan on yli 6,00 metriä. Määräystä muutetaan enemmän suorituskykyyn perustuvaksi sallimalla tällaisen ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän käyttö ilman varoitusautoa silloin, kun ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän osoitetaan kuljetuksessa käytettävillä mitoilla täyttävän kohdassa 3.3.5 tarkoitettut kääntävyysvaatimukset. Kääntävyysvaatimuksilla viitataan liitteessä 1 kuvattuihin vaatimuksiin, joissa annetaan raja-arvot niiden sisäkkäisten ympyröiden säteille, joissa ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän on voitava liikkua sekä ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän takimmaisesta osan sivusuuntaiselle liikkeelle silloin, kun ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä ajetaan ympyröiden väliin. Tarve määräyksen muutokselle liittyy lähinnä asvaltointitöissä käytettäviin lämpövaunuihin, joiden rakenteen on työssä syntyvän lämmön

vuoksi oltava sellainen, että renkaat ovat kaukana ajoneuvon takaosasta. Tällainen lämpövaunu on yleensä keskiakseliperävaunuksi luokiteltu hinattava laite. Koska perävaunu on käytötarkoituksensa vuoksi poikkeuksellisen pitkä, se voi pitkästä takaylityksestä huolimatta täyttää myös liitteessä 1 olevat takakulman sivusiirtymää koskevat vaatimukset. Vaikka tällainen lämpövaunuyhdistelmä täyttäisikin erikoiskuljetusyhdistelmää koskevat kääntyvyysvaatimukset, sen käyttäytyminen tiukoissa käännoksissä poikkeaa huomattavasti tiellä yleisesti sallittujen mittojen mukaisen yhdistelmän käyttäytymisestä vastaavissa tilanteissa. Yhdistelmän kuljettaminen edellyttää siten kuljettajalta ajoneuvoyhdistelmän ominaisuuksiin perehtymistä. Lämpövaunuyhdistelmille määrättäville muista erikoiskuljetusyhdistelmistä poikkeaville vaatimuksille ei kuitenkaan ole tiedossa perusteita silloin, kun yhdistelmän osoitetaan täyttävän edellä tarkoitettuja suorituskykyperusteiset vaatimukset. Vaatimusten täyttymisen voi kohdan 3.3.5 mukaisesti osoittaa käytännön testistä saatavalla testiraportilla tai esimerkiksi yleisesti käytössä olevilla ajoneuvoyhdistelmien mitoitusohjelmilla laadittavilla kuvaajilla. Koska kyseessä on auton ja hinattavaksi laitteeksi luokiteltavan perävaunun muodostama ajoneuvoyhdistelmä, kytkenäkatsastuksessa ei tarvitse yksilöidä vetoautoa eikä ajoneuvoyhdistelmän ajoneuvojen rekisteritiedoissa siten välttämättä ole tietoa siitä, täyttääkö tiellä käytettävä ajoneuvoyhdistelmä tässä tarkoitettuja kääntyvyysvaatimukset. Kääntyvyysvaatimusten täyttymisen osoittaminen esimerkiksi tienvarsitarkastuksessa voi siten edellyttää sitä, että kuljetuksessa pidetään mukana edellä tarkoitettua, vaatimustenmukaisuuden osoittavaa asiakirjaa, joka on tehty kyseiselle tai sitä mitoiltaan vastaavalle ajoneuvoyhdistelmälle.

Kohdan 7.2 alakohdassa 5 on aiemmin määrätty kuljetuksessa käytettävä varoitusauto pakolliseksi silloin, kun kuljetukselle sallittu nopeus on alle 35 kilometriä tunnissa. Tätä rajanopeutta korotetaan lausunnoissa ehdotetulla tavalla nopeuteen 40 kilometriä tunnissa, koska jo alle 40 kilometriä tunnissa oleva nopeusrajoitus on niin alhainen, että nopeusero muuhun liikenteeseen edellyttää varoitusauton käyttöä. Vastaava muutos tehdään kohdassa 7.3 olevaan varoitusauton paikkaa erikoiskuljetuksessa koskevaan määräykseen.

Myös kohdan 7.2 alakohtaan 7 tehdään lievennys varoitusauton käyttöä koskevaan vaatimukseen. Määräyksessä edellytetään, että mitoiltaan selvästi tiellä yleisesti sallittua suuremmissa kuljetuksissa käytetään varoitusautoina vain tähän tarkoitukseen varusteltuja ja muista ajoneuvoista myös ulkonäöltään poikkeavia EKL-autoja. Vaatimus EKL-autojen käytöstä tulee voimaan siirtymäajan jälkeen 1 päivänä tammikuuta 2022. Vaatimusta lievennetään niin, että varoitusautoina voi käyttää myös muita kuin EKL-autoja siirtymäajan päätyttyäkin silloin, kun kuljetuksessa ylitetään vain tiellä yleisesti sallittu korkeus ja kuljetuksen korkeus on enintään 5,50 metriä. Vaatimusta lievennetään, koska tällaisen normaalilevyisen ja -pituisen kuljetuksen kohtaaminen ei yleensä edellytä muulta liikenteeltä mitään erityistoimenpiteitä. Vaatimus varoitusautosta kuitenkin säilytetään reitin alikulkukorkeuksien riittävyden varmistamiseksi.

Kohdassa 7.2 sallitaan ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 51 b §:n mukaisten merkintöjen jättäminen pois erikoiskuljetukseen käytettävästä ajoneuvoyhdistelmästä silloin, kun kuljetuksessa käytetään varoitusautoa. Varoitusauto on varustettu valaistulla varoitustaululla, jonka informaatio antaa muille tienkäyttäjille riittävän tiedon kuljetuksen poikkeuksellisista mitoista.

Kohdassa 7.3 määrätään varoitusauton paikasta erikoiskuljetuksessa. Alakohdan 1 mukaan kuljetuksen takana on käytettävä varoitusautoa, jos pituussuuntainen etäisyys ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän takimmaisesta akselista ajoneuvon tai kuorman takimmaiseen kohtaan on yli 6,00 metriä. Määräykseen tehdään kohdan 7.2 muutosta vastaava muutos, jolla määräystä muutetaan enemmän suorituskykyyn perustuvaksi sallimalla tällaisen ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän käyttö ilman varoitusautoa silloin, kun ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän osoitetaan kuljetuksessa käytettävillä mitoilla täyttävän kohdassa 3.3.5 tarkoitettuja kääntyvyysvaatimukset.

Kohdassa 7.4.1 määrätään varoitustaulun käyttämisestä ja varoitustaulussa olevasta tekstistä. Varoitustaulun, jossa on teksti "PITKÄ", käyttö sallitaan jatkossa ajoneuvoyhdistelmissä, joiden pituus on yli 25,25 metriä. Aiemmin tällainen varoitustaulu on sallittu ja vaadittu vain silloin, kun ajoneuvoyhdistelmän pituus on yli 30 metriä. Muutoksella yhtenäistetään pitkien ajoneuvoyhdistelmien merkintöjä niin, että pitkän yhdistelmän merkinnässä käytettävä pituusraja on

sama riippumatta siitä, onko kyseessä erikoiskuljetus vai tiellä yleisesti sallittujen mittojen mukainen kuljetus.

Kohdan 7.5.2 EKL-autojen, varoitusautojen ja liikenteenohjaajien määrää ryhmässä koskevan määräyksen tulkinnassa on ilmennyt epäselvyyttä sen suhteen, pitääkö ryhmäkuljetuksissa noudattaa kunkin kuljetusyksikön osalta myös muita kuin ryhmäkuljetuksia koskevia edellä tarkoitettuja määräyksiä. Määräykseen lisätään tarkennus, jonka mukaan peräkkäisten erikoiskuljetusten ryhmässä saa poiketa yksittäistä erikoiskuljetusta koskevasta EKL-autojen, varoitusautojen ja liikenteenohjaajien määrää koskevasta vaatimuksista.

Kohdan 8 erikoiskuljetuksessa noudatettavaa nopeutta koskevaa määräystä lievennetään. Määräyksessä sallitaan leveälle kuljetukselle yli 60 kilometriä tunnissa oleva ajonopeus myös silloin, kun kuljetusta ei voida suorittaa omalla ajokaistalla. Edellytyksenä on kuitenkin, että kuljetus ei ulotu vastaantulevan liikenteen puolelle tietä, ja että kuljetuksessa käytetään varoitusautoa. Varoitusauton käyttö mahdollistaa sen, että nopeutta voidaan alentaa ja tarvittaessa pysähtyä hyvissä ajoin, jos leveän ajoneuvon kuljettaminen on estynyt. Määräyksessä sallitaan myös poikkeus nopeuskilven asentamisvelvollisuudesta silloin, kun yleisesti sallittua nopeutta pienempää nopeutta joudutaan käyttämään vain osalla kuljetusreitillä. Nopeuskilven toistuva asentaminen ja poistaminen kuljetuksen aikana aiheuttaisi haittaa kuljetukselle ja voisi lisätä kuljetuksesta aiheutuvaa vaaraa.

Kohdassa 9 olevassa taulukossa 3 määrätään niin sanotuista vapaista mittarajoista eli suurimmista mitoista, joiden mukainen erikoiskuljetus voidaan sallia ilman erikoiskuljetuslupaa. Taulukkoon tehdään päivityksiä ajoneuvojen käytöstä tiellä annettuun asetukseen tehtävien mittamuutosten vuoksi niin, että vapaat mittarajat eivät ole tiellä yleisesti sallittuja mittoja pienemmät. Taulukkoon lisätään siitä aiemmin puuttuneet vapaat mittarajat kuorma-auton ja usean perävaunun muodostamalle ajoneuvoyhdistelmälle. Näihin sovelletaan samoja vapaita mittarajoja kuin kuorma-auton ja varsinaisen perävaunun yhdistelmään. Lisäksi sallitaan veneen kuljetuksessa käytettävälle ja tätä tarkoitusta varten varustetulle kuorma-autolle enintään 16 metrin pituus kuormattuna ilman erikoiskuljetuslupaa. Tällaisille veneenkuljetuksille on myönnetty erikoiskuljetuslupia rutiininomaisesti ja ilman reittirajoituksia, joten todellista tarvetta lupakäsittelylle ei ole. Myös kuorma-auton ja keskiakseliperävaunuksi luokitellun hinattavan laitteen muodostaman ajoneuvoyhdistelmän vapaata pituusrajaa korotetaan. Tavarankuljetuksessa pyritään yleisesti siihen, että erikoiskuljetuksissa käytetään tähän soveltuvia puoliperävaunuyhdistelmiä, mutta kun kyse on hinattavasta laitteesta, voi ajoneuvon käyttötarkoitus olla sellainen, että keskiakseliperävaunu on parempi lähtökohta rakenteelle. Tällainen ajoneuvo on esimerkiksi asfalttityömailla käytettävä lämpövaunu, jonka tuottama lämpö ei mahdollista renkaiden asentamista ajoneuvon takaosaan. Perusteita poikkeuslupamenettelylle ei tällaisissa tapauksissa ole silloin, kun ajoneuvoyhdistelmän kuljettaminen tiellä vastaa muun ilman poikkeuslupaa sallitun ajoneuvoyhdistelmän kuljettamista tiellä.

Kohdan 10 erikoiskuljetusluvan myöntämisen edellytyksiin tehdään joitakin tarkennuksia. Kohdan alkuun lisätään viittaus tieliikennelain 87 c §:ään, jossa säädetään erikoiskuljetusluvan myöntämisestä. Määräyksessä tehdään luvan myöntämisen edellytyksiin tarkennuksia lakivaltuuden mukaisesti.

Kohdassa 10.2 tarkennetaan sovelletun käytännön mukaisesti, että veneen kuljetukseen kuorma-autolla voidaan myöntää erikoiskuljetuslupa, jos ajoneuvon leveys kuormattuna on suurempi kuin vapaaksi mittarajaksi määrätty 4,00 metriä. Edellytyksenä on, että kuorma-autossa on veneen kuormaamiseen soveltuva nosturi ja veneen tukemiseen soveltuvat rakenteet. Määräys tarvitaan, koska vastaava määräys on pituuteen liittyen kohdassa 10.3 ja leveyttä koskevan määräyksen puuttuminen on aiheuttanut epäselvyyttä tulkinnasta. Kohtaan 10.3 tehdään veneen kuljetukseen varustettua kuorma-autoa koskeva muutos, koska kohdassa 9 sallitaan tällaisen kuorma-auton pituudeksi kuormattuna ilman erikoiskuljetuslupaa 16 metriä. Erikoiskuljetuslupa tarvitaan vasta tämän pituuden ylittyessä.

Kohdan 11 siirtymämääräykset säilytetään pääosin ennallaan, mutta poistetaan ne siirtymämääräykset, joiden osalta siirtymäaika tai mahdollisuus siirtymämääräyksen soveltamiselle on päättynyt. Lisäksi tehdään kirjoitusvirheen korjaus siirtymämääräykseen, jossa viitataan EKL-

autojen pakolliseen käyttöön varoitusautoina 1 päivästä tammikuuta 2022 alkaen.

Määräyksen aikataulu

Määräyksen on tarkoitus tulla voimaan huhtikuussa 2019.

Määräyksestä viestiminen

Määräyshankkeen aloittamisesta, lausuntokierroksesta ja määräyksen antamisesta tiedotettiin Liikenteen turvallisuusviraston verkkosivuilla sekä sähköpostitse tieliikenteen sääntelyn tiedotuslistalle ilmoittautuneille ja muille tiedossa oleville yhteyshenkilöille. Lisäksi määräyshanketta esiteltiin valmistelun aikana sidosryhmätilaisuuksissa, jotka on lueteltu tarkemmin määräyksen valmistelua koskevassa kohdassa.

LIITE

Kommenttikooste