



Helsinki 31.8.2011

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi
juha.valtonen@lvm.fi

Viite: LVM

Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen muuttamisesta - poikkeuslupien siirto ministeriöstä Liikenteen turvallisuusvirastoon

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittää jäljempänä näkemyksensä liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyynnöstä.

Pääasiallinen sisältö

Asetusehdotuksessa siirretään ajoneuvojen mittoja ja massoja koskevien poikkeuslupien myöntämisvaltuudet ministeriöltä Liikenteen turvallisuusvirastolle. Samalla poistettaisiin tarve muutamilta nykyisin Liikenteen turvallisuusviraston rutiiniluonteisesti myöntämiltä poikkeusluvilta viemällä kyseiset mitta- ja massavaatimukset suoraan asetukseen.

Muutosta perustellaan pääosin hallintoa tehostavaksi ja lupien myöntämisen keskitämisen myötä myös palvelua parantavaksi. Asetusmuutos tulisi voimaan vuoden 2012 alussa.

SKAL kannattaa liikenne- ja viestintäministeriön esittämiä muutosehdotuksia perusteluineen.

Yksityiskohtaiset muutosehdotukset

Käyttöasetuksen 24 §:än lisättäisiin keski-akseliperävaunuyhdistelmille pituutta koskeviin vaatimukseen mahdollisuus käyttää ajoneuvojen kuljetuksessa kuormattuna 20,75 metrin pituutta yleisesti Euroopassa sovelletun käytännön mukaisesti. Oikeus ei koskisi ajettaessa yhdistelmällä kuormaamattomana. Muutoksen ei nähdä vaikuttavan Suomen sisäisiin kuljetuksiin, joissa käytetään eniten moduuliyhdistelmiä.

Samalla 25 §:n muutoksella sallittaisiin ajoneuvojen kuljetuksiin kuormattuna 4,40 m korkeus, joka on ollut tähänkin asti mahdollista, mutta vain Liikenteen turvallisuusviraston myöntämällä poikkeusluvilla. Kuormaamattomana jäisi voimaan normaali 4,20 m maksimikorkeus.

Asetuksen 26 §:ssä voimassa oleva, enintään 22 m pitkän yhdistelmän kääntövyysympyrän sisäsäteen 5,0 m vaatimus kumottaisiin. Uudeksi sisäsäteen vaatimukseksi esitetään 2,0 m koskemaan yhdistelmiä, joiden pituus ylittää 18,75 m.

Kääntävyyteen esitetty muutos on yhdenmukainen moduuliyhdistelmille voimassa olevan vaatimuksen kanssa ja ei siten aiheuta ongelmia tie- ja katuverkostolla käytettävyyden, väylien kunnon tai liikenneturvallisuuden suhteen. Samalla 22 m ”rajalla” olleiden yhdistelmien kohtelu tulee oikeudenmukaisemmaksi.

SKAL kannattaa 24 -26 pykäliin esitettyjä muutoksia tarpeellisina.

52 §:ssä annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuudet myöntää poikkeuslupia asetuksen 20-26 §:ien mitta- ja massasäännöksistä. Muutosta perustellaan siten, että etukäteen määrittelemättömiin kuljetustarpeisiin voitaisiin edelleen säilyttää poikkeuslupamahdollisuus erilaisten toimintojen joustavuuden kannalta.

Rajoittavana ja erityistä harkintaa edellyttävinä ehtoina säilyisivät liikenneturvallisuuden vaarantumattomuus ja kilpailun vääristymättömyys. Nämä ehdot pitäisivät poikkeuslupamenettelyn soveltamismahdollisuuden suppeana ja rajallisena. Asetuksessa mainittaisiin erityisenä syynä uuden tekniikan kokeilu ja tuotekehitystarpeet. Lisäksi säädettäisiin, että poikkeuslupa voidaan asettaa ajallisia ja asiallisia lupaehtoja. Pääsääntöisesti poikkeusluvat myönnettäisiin määräaikaisina käyttötarpeen mukaan.

SKAL pitää tärkeänä myös poikkeuslupien myöntämisen jatkamisen mahdollisuutta esityksen perustelujen mukaisesti. Suomessa tulisi kannustaa erilaisiin kuljetustekniikan ja –järjestelmien kehittämiseen ja uusien ratkaisujen käyttöönottoon liittyviin kokeiluihin. Käsitksemme mukaan muutosehdotus sallii kansallisestikin tärkeän kehittymismahdollisuuden hyödyntämisen.

Nykyisen 52 §:n 2 momentin kumoamisella tietyt ajoneuvot voitaisiin lukea erikoiskuljetusajoneuvoiksi, silloin kun ajoneuvolla ei kuljeteta tavaraa, tai kuljetetaan jakamattomaa kuormaa. Tällöin ei tarvittaisi poikkeuslupamenettelyä. Lisäksi ministeriö toteaa erikoiskuljetussäädösten olevan myös uudistettavina ja tarvittaessa kyseisten ajoneuvojen rekisteröintisäädöksiä voidaan erikoiskuljetusten säädösmuutosten yhteydessä tarkentaa.

SKAL:n jäsenyritysten ja toimialan kannalta on tärkeää, että säädösten muuttamisen jälkeinkin kilpailuneutraliteetti ja säädösten tasavertaisuus eri ajoneuvoryhmien välillä säilyy, tai sitä kohti kuljetaan silloin kun eriarvoisuutta esiintyy.

Kunnioitavasti,

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
Toimitusjohtaja

Sakari Backlund
Logistiikkapäällikkö