

Liikenne- ja viestintäviraston määräys: Erikoiskuljetukset ja erikoiskuljetusajoneuvot

Sisällysluettelo

Liikenne- ja viestintäviraston määräys: Erikoiskuljetukset ja erikoiskuljetusajoneuvot

.....	1
Määräyshankkeen pääasiallinen sisältö	3
Määräyksen tausta ja säädösperusta	4
Määräyksen valmistelu	5
Lausuntopalaute	5
Muutokset ja arvio määräyksen vaikutuksista	5
Yksityiskohtaiset perustelut	6
1 Soveltamisala	6
2 Määritelmät	7
3 Erikoiskuljetusajoneuvon ja erikoiskuljetusyhdistelmän liikennekäyttöön hyväksymisen edellytykset	8
3.1 Yleiset vaatimukset	8
3.2.1 Erikoiskuljetusajoneuvon kääntymistä koskevat vaatimukset	8
3.2.2 Korotetut massat alennetuin ajonopeuksin	8
3.2.3 Erikoiskuljetusajoneuvon akseleiden lukumäärä	9
3.2.6 EU-tyyppihyväksyntää koskevien poikkeusten soveltaminen	9
3.2.7 Ajoneuvonkuljetusauton rakenne	9
3.2.8 Poikkeus erikoiskuljetusauton ja erikoiskuljetusperävaunun vetoauton ohjauslaitevaatimuksesta	10
3.2.9 Erikoiskuljetusperävaunun rakenne	10
3.2.10 Erikoiskuljetusperävaunun jarrut	11
3.2.11 Traktoriin kytkettävän ajoneuvonkuljetusperävaunun leveys	11
3.2.13 Ajoneuvon tai kuorman käyttötarkoituksesta johtuva mittojen ja massojen ylitys	11
3.2.14 Mitoiltaan tiellä yleisesti sallittua suuremman ajoneuvon merkinnät	12
3.2.15 Kuormaustuki	12
3.2.16 Pituudeltaan säädettävää ajoneuvoa koskevat poikkeukset	12
3.2.17 Rengaspaineen seuranta koskevat poikkeukset	13
3.2.18 Erikoiskuljetusperävaunun kauko-ohjausjärjestelmää koskevat poikkeukset	13
3.2.19 Kytkentälaitteita koskevat poikkeukset	14
3.3 Erikoiskuljetusyhdistelmää koskevat tekniset lisävaatimukset ja poikkeukset kaikkia ajoneuvoyhdistelmiä koskevista teknisistä vaatimuksista	14
3.3.2 Vetävän ajoneuvon moottoritehon ja yhdistelmän massan suhde erikoiskuljetuksessa	14
3.3.3 Vetäville akselleille kohdistuva massa erikoiskuljetuksessa	14
3.3.4 Erikoiskuljetusyhdistelmän kääntymistä koskevat vaatimukset	15
3.3.7 Poikkeus liukuesteitä koskevistä vaatimuksista	15

3.4	Rekisterimerkinnät.....	15
4	Kuormaus ja kuorman varmistaminen	16
4.1	Yleinen kuormausperiaate.....	16
4.4	Hinausauton ohjaaville akseleille kohdistuva massa	17
4.6	Kuormantuentarakenteen huomioiminen.....	17
5	Erikoiskuljetuksen merkitseminen	17
5.1	Yleinen merkintäperiaate	17
5.2.1	Vilkuva varoitusvalaisin.....	17
5.2.4	Sivuvalaisin, -valaisinnauha ja -heijastinnauha	17
5.2.5	EKL-auton heijastavat merkinnät	18
5.3	Leveän kuljetuksen merkinnät.....	18
5.4	Pitkän kuljetuksen merkinnät	18
6	Vaatimukset varoitusautolle, EKL-autolle ja niiden varusteille.....	19
6.1	Varoitusauton yleiset vaatimukset	19
6.2	Varoitustaulu.....	19
6.3.1	EKL-auton väri	20
6.3.2	EKL-auton merkinnät	20
6.3.3	EKL-auton laitteet ja varusteet	20
7.	Liikenteenohjaus ja varoitustoimenpiteet erikoiskuljetuksessa	21
7.1	Liikenteenohjaus erikoiskuljetuksessa	21
7.2	Varoitusauton käyttäminen erikoiskuljetuksessa	21
7.3	Varoitusauton paikka erikoiskuljetuksessa	22
7.4	Varoitustaulun ja varoitusvalaisimien käyttäminen	23
7.4.1	Varoitustaulun käyttäminen	23
7.4.2	Varoitusvalaisimien käyttäminen.....	23
7.5.1	Ryhmän koko	23
7.5.2	EKL-autojen, varoitusautojen ja EKL-ohjaajien määrä ryhmässä	23
8	Erikoiskuljetuksessa noudatettava nopeus	24
9	Erikoiskuljetuksessa ilman erikoiskuljetuslupaa sallitut mitat.....	24
10	Erikoiskuljetusluvan myöntäminen	24
11	Siirtymämääräykset	25
Liite 1	Erikoiskuljetusajoneuvon ja -yhdistelmän kääntyvyysvaatimus	26
Liite 3	Esimerkkikuvat: EKL-auton väri ja merkinnät	26
Liite 4	Kaaviot: Moottoritehon ja massan suhde sekä vetävien akselien massa.....	26
	Määräyksen aikataulu ja voimaantulo	26
	Liitteet	26

Määräyksen pääasiallinen sisältö

Määräyshankkeen tarkoituksena on kumota voimassa oleva erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista annettu Liikenne- ja viestintäviraston määräys (TRAFICOM/420073/03.04.03.00/2019, jäljempänä *erikoiskuljetusmääräys*) ja antaa uusi vastaavan niminen määräys. Uudessa määräyksessä huomioidaan erikoiskuljetusajoneuvojen hyväksynnässä uusia ajoneuvoja koskevia vaatimuksia sekä tekniikan kehityksestä johtuvia muutostarpeita. Myös erikoiskuljetusten suorittamista koskevia määräyksiä muutetaan.

Erikoiskuljetusajoneuvojen ja erikoiskuljetusyhdistelmien hyväksyntää koskevia muutosehdotuksia määräyksessä ovat muun muassa:

- Mitoiltaan muutettavissa olevien ajoneuvojen vaatimusten ja rekisterimerkintöjen tarkentaminen.
- Sallitaan EU-sääntelyssä erikoiskuljetusautoa ja erikoiskuljetusperävaunua koskevien poikkeusten soveltaminen kansallisesti säädettyihin erikoiskuljetusautoihin ja erikoiskuljetusperävaunuihin.
- Mahdollistetaan kuusiakselinen ajoneuvonkuljetusauton ja sille neliakselisen telin hyväksyminen
- Erikoiskuljetusperävaunun ohjautuvien akselien suurinta sallittua lukittumisnopeutta alennetaan 30 kilometristä tunnissa 15 kilometriin tunnissa.
- Erikoiskuljetusperävaunun kauko-ohjausjärjestelmälle määritellään lisäpoikkeukset ns. automääräykseen verrattuna.

Varoitusautoja, EKL-autoja ja niiden käyttöä koskevia muutosehdotuksia määräyksessä ovat muun muassa:

- Muussakin varoitusautossa kuin EKL-autossa vaaditaan korkeuden mittalaite, jos autoa käytetään kuljetuksen korkeusrajoitusten selvittämiseen.
- EKL-auton korkeusvaatimus poistetaan ja määrätään varoitustaulun alareunan minimikorkeudesta.
- Varoitustaulun mittavaatimuksia yksinkertaistetaan, mutta vanhoja varoitustauluja saa käyttää jatkossakin.
- EKL-auton väriä ja merkintöjä koskeviin määräyksiin tehdään muutoksia.
- Varoitusautoa ei tarvita, jos tarve syntyisi vain korkeudesta ja kuljetuksen suorittaja on varmistanut, että varoitusautoa ei kuljetusreitillä vaadita korkeuden ylittämisen vuoksi.
- Tarkennetaan varoitusauton käyttöä ja sijaintia kuljetuksen aikana koskevia määräyksiä

Edellä mainittujen muutosten lisäksi erikoiskuljetusten suorittamiseen liittyviä muutosehdotuksia määräyksessä ovat muun muassa:

- Erikoiskuljetusajoneuvon ja erikoiskuljetusajoneuvoyhdistelmien käyttötarkoitusta koskevan nykyisen määräyksen 2 kohdan poistaminen.

- Kuormaamattomana tiellä yleisesti sallitun mitan tai massan ylittävään erikoiskuljetusajoneuvoon saa kytkeä perävaunun, jossa kuljetetaan vetoajoneuvon käyttöön liittyviä laitteita ja varusteita.
- Sallitaan muun jakamattoman kuorman kuin ajoneuvon kuljettaminen ajoneuvonkuljetusajoneuvossa.
- Traktorin ja perävaunun muodostamalla ajoneuvoyhdistelmällä sallitaan erikoiskuljetusten suorittaminen nykyistä laajemmin.

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Erikoiskuljetuksella tarkoitetaan tieliikennelain (729/2018) 2 §:n 23 kohdan mukaan tiellä yleisesti sallittuja mittoja tai massoja koskevista säännöksistä poikkeavaa kuljetusta silloin, kun poikkeaminen johtuu jakamattomasta kuormasta, kuorman laadusta tai ajoneuvon käyttötarkoituksen edellyttämästä rakenteesta. Erikoiskuljetusajoneuvo taas on ajoneuvolain (82/2021) 38 §:n mukaan sellainen tieliikennelain 2 §:n 23 kohdassa tarkoitettuun erikoiskuljetukseen hyväksytty ajoneuvo, joka kuormaamattomana ylittää vähintään yhden tiellä yleisesti sallitun mitan, taikka joka on hyväksytty kuormattuna tai kuormaamattomana vähintään yhden tiellä yleisesti sallitun massan ylittävään kuljetukseen.

Tieliikennelaisissa on säädetty erikoiskuljetuksia koskevia perussäännöksiä ja ajoneuvolaissa on säädetty erikoiskuljetusajoneuvoja koskevia perussäännöksiä. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista annetaan ajoneuvolain ja tieliikennelain nojalla tarkempia määräyksiä muun muassa erikoiskuljetusajoneuvoksi ja erikoiskuljetusyhdistelmäksi hyväksymisestä, erikoiskuljetuksessa sallituista ajoneuvoista ja ajoneuvoyhdistelmistä sekä erikoiskuljetuksessa sallittavista kuormista, erikoiskuljetusten merkitsemisestä sekä erikoiskuljetusluvan myöntämisen tarkemmista edellytyksistä.

Voimassa oleva erikoiskuljetusmääräys (TRAFICOM/420073/03.04.03.00/2019) on tullut voimaan 1.6.2020. Voimaantulon jälkeen on tullut voimaan määräykseen liittyviä lainsäädäntömuutoksia. Määräyksen voimaantulon jälkeen voimaan tulleita ajoneuvojen vaatimuksia koskevia säädösmuutoksia ovat muun muassa ajoneuvolaki, jossa on huomioitu moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858, jäljempänä *autojen ja niiden perävaunujen puiteasetus* sekä Liikenne- ja viestintäviraston määräys autojen ja niiden perävaunujen teknisistä vaatimuksista, jäljempänä *automääräys* (TRAFICOM/422611/03.04.03.00/2020). Lisäksi uusien autojen ja niiden perävaunujen vaatimuksista on tullut voimaan niin sanottu yleinen turvallisuusasetus¹ ja sen täytäntöönpanoasetus². Voimassa olevan

¹Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppi hyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 sekä komission asetusten (EY) N:o 631/2009, (EU) N:o 406/2010, (EU) N:o 672/2010, (EU) N:o 1003/2010, (EU) N:o 1005/2010, (EU) N:o 1008/2010, (EU) N:o 1009/2010, (EU) N:o 19/2011, (EU) N:o 109/2011, (EU) N:o 458/2011, (EU) N:o 65/2012, (EU) N:o 130/2012, (EU) N:o 347/2012, (EU) N:o 351/2012, (EU) N:o 1230/2012 ja (EU) 2015/166 kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/2144

² Sääntöjen vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/2144 soveltamiseksi siltä osin kuin on kyse ajoneuvojen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppi hyväksynnässä niiden yleisten rakenteellisten ominaisuuksien ja turvallisuuden osalta sovellettavista yhtenäisistä menettelyistä ja teknisistä eritelmistä annettu komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2021/535.

erikoiskuljetusmääräyksen antamisen jälkeen on tullut esiin erilaisia muutostarpeita tekniikan kehityksen ja kuljetustarpeiden muuttumisen vuoksi.

Määräyksen valmistelu

Määräysluonnos on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa. Määräysvalmistelun aikana määräyshanketta on esitelty sidosryhmätapaamisissa muun muassa erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien edustajille sekä erikoiskuljetusasioita käsitteleville elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen asiantuntijoille sekä Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:lle.

Määräysluonnoksesta varataan tilaisuus antaa kirjallinen lausunto ajalla 2.10. - 29.11.2024. Lausuntopyyntö, määräysluonnos ja määräyksen perustelumuisluonnos julkaistaan osoitteessa lausuntopalvelu.fi ja siitä tiedotettiin Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ja sähköpostitse tieliikenteen sääntelyn sähköpostilistalle ilmoittautuneille.

Lausuntopalaute

- Lausuntopalaute kuvataan tähän muistioon liitettävässä lausuntopalautetaulukossa.

Muutokset ja arvio määräyksen vaikutuksista

- Määräyksen selkeyttämisen johdosta määräyksen soveltaminen helpottuu. Määräyksen sisäisten viittausrakenteiden purkamisella helpotetaan määräyksen luetavuutta ja selkeytetään sitä, mihin ajoneuvoihin mitään määräystä sovelletaan.
- Uusilla määritelmillä selkeytetään määräyksen soveltamista ajoneuvolaissa sekä autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa määritelyihin ajoneuvoihin.
- Määräyksestä poistetaan määritelmiä ja vaatimuksia, jotka ovat päällekkäisiä lakien säännösten tai muiden määräysten kanssa. Tällä saadaan tulkinnoista yksikäsitteisempiä ja ehkäistään mahdollisista laki- ja määräysmuutoksista jatkossa aiheutuvaa ristiriitaisuutta.
- Määräysmuutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia yrityksille. Mahdollistamalla ainoastaan tiellä yleisesti sallitun korkeuden ylittävän kuljetuksen suorittaminen ilman varoitusautoa ja erikoiskuljetusten liikenteenohjaajaa erikoiskuljetusluvalla määritellyllä reitillä silloin, kun kuljetuksen suorittaja on varmistanut, että varoitusauto on tarpeeton tien yläpuolisten rakenteiden korkeuden mittaamiseksi, tuodaan säästöjä etenkin sellaisia kuljetuksia suorittaville yrityksille, jossa ajetaan aina samaa lyhyehköä reittiä esimerkiksi tehtaalta satamaan. Vastaavasti varoitusauto- ja erikoiskuljetusten liikenteenohjauspalveluita tarjoavien yritysten palveluiden kysyntä voi vähentyä, mutta kysynnän vähentymisen arvioidaan olevan pientä ja muutosta voidaan pitää perusteltuna silloin, kun reitillä ei esimerkiksi ole yhtään alitettavaa siltaa tai johtoa, minkä vuoksi varoitusautoa tai erikoiskuljetusten liikenteenohjaajaa tarvittaisiin korkeuden mittaukseen.
- Sallimalla määräyksessä kuusiakseliset ajoneuvonkuljetusautot huomioidaan esimerkiksi aiempaa suurempien ja painavampien metsätyökoneiden kuljetustarpeita siten, että tierasitus ei kasva. Metsätyökoneita kuljetetaan usein esimerkiksi metsäautoteillä, joilla kuljetus auton ja puoliperävaunun yhdistelmällä ei välttämättä onnistu niin hyvin kuin kuorma-autolla. Kuusiakselisten ajoneuvonkuljetusautojen mahdollistaminen erikoiskuljetuksiin voi aiheuttaa jonkin verran lisätyötä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle erikoiskuljetuslupahakemusten käsitteilyssä. Kuusiakselisia ajoneuvonkuljetusautoja arvioidaan otettavaksi käyttöön enintään muutamia vuodessa, joten näiden sallimisesta liikennekäyttöön erikoiskuljetuksissa ei arvioida aiheutuvan merkittävää lisätyötä viranomaisille. Joka

tapauksessa tällaisia erikoiskuljetuslupahakemuksia arvioidaan tulevaisuudessa muutaman kuukauden kuluessa siitä, kun niiden hyväksyminen sallitaan määräyksen voimaan tullessa. Kuusiaksellisille auton alustalle rakennetuille työkooneille on jo aiemmin myönnetty erikoiskuljetuslupia, joten lupakäsittelyssä asiaa on jo aiemmin mietitty.

- Huomioimalla määräyksessä säädettävät kuormaustuet ja mitoiltaan säädettävät ajoneuvot mahdollistetaan tekniikan kehittämistä ja selkeytetään erikoiskuljetuksia koskevan sääntelyn soveltamista. Liikenneturvallisuuden edistämiseksi ja kilpailun vääristymisen estämiseksi määräyksessä edellytetään ajoneuvon rekisteritietoihin merkittäväksi, millä mitoilla kyseessä on myös normaalikuljetukseen käytettävä ajoneuvo ja milloin pelkästään erikoiskuljetukseen käytettävä ajoneuvo.
- Sallimalla ajoneuvojen kuljettamiseen tarkoitettussa ajoneuvossa ajoneuvon sijasta muun jakamattoman kuorman kuljettaminen silloin, jos kuljetuksessa ei ylitetä mitään tiellä yleisesti sallittua massaa, mahdollistetaan monipuolisemmin ajoneuvonkuljetusajoneuvojen käyttö erikoiskuljetuksissa, mikä voi lisätä tällaisia ajoneuvoja omistavien yritysten kuljetuspalveluiden kysyntää.

Yksityiskohtaiset perustelut

1 Soveltamisala

Määräyksestä jätetään pois aiemman määräyksen 1.1 kohta Määräyksen tarkoitus. Kohdalle ei ole tarvetta, koska määräys annetaan ajoneuvolain ja tieliikennelain säännösten mukaisesti eikä kyseissä määräyksen kohdassa ole määrätty mitään.

Määräyksen aiempi 1 kohta Yleistä muutetaan kohdaksi Soveltamisala. Määräyksessä ei aiemmin ole ollut erillistä kohtaa sen soveltamisalasta. Määräystä sovelletaan jatkossakin erikoiskuljetusajoneuvojen kansallisessa piensarjatyypin hyväksynnässä, yksittäishyväksynnässä sekä rekisteröinti-, kytkentä- ja muutokatsastuksessa. Määräyksen soveltamisalaan tarkennetaan, että ajoneuvon hyväksymisen osalta määräystä sovelletaan, kun erikoiskuljetusajoneuvo tai varoitusauto otetaan ensimmäistä kertaa käyttöön, rekisteröintikatsastetaan käytettynä maahantuotuna tai muutokatsastetaan. Myös EU-tyypin hyväksytyyn erikoiskuljetusajoneuvoon määräystä saa soveltaa.

Aiemmassa määräyksessä on ollut siirtymämääräys, jonka mukaan määräyksen 3 kohdan määräyksiä erikoiskuljetusajoneuvon tai erikoiskuljetusajoneuvoyhdistelmän liikennekäyttöön hyväksymisen edellytyksistä sovelletaan erikoiskuljetusajoneuvoon ja erikoiskuljetusyhdistelmään, joka 28 päivänä elokuuta 2017 tai sen jälkeen:

- 1) otetaan ensimmäistä kertaa käyttöön;
- 2) rekisteröintikatsastetaan käytettynä maahantuotuna;
- 3) hyväksytään ensimmäistä kertaa kytchentäkatsastuksessa erikoiskuljetuksessa käytettäväksi;
- 4) muutokatsastetaan erikoiskuljetusajoneuvoksi.

Siirtymämääräys on käytännössä tarkoittanut, että ennen 28.8.2017 käyttöön otettuihin erikoiskuljetusajoneuvoihin on sovellettu myös myöhemmin tehdyssä erikoiskuljetusajoneuvoksi hyväksymisessä, kuten muutokatsastuksissa tai rekisteröintikatsastuksessa vanhoja erikoiskuljetusajoneuvoa koskeneita vaatimuksia. Ennen 28.8.2017 käyttöön otetut ajoneuvot ovat jo vanhoja, eikä niihin ole enää syytä sallia liikenneturvallisuudeltaan nykyaikaisia vaatimuksia huonompien ratkaisujen soveltamista silloin, jos ajoneuvo halutaan hyväksyä erikoiskuljetuksessa käytettäväksi. Ajoneuvoja ja yhdistelmiä, jotka on hyväksytty ennen määräyksen voimaantuloa erikoiskuljetukseen, saa kuitenkin edelleen käyttää.

Erikoiskuljetusajoneuvoyhdistelmän liikennekäyttöön hyväksymistä koskevia määräyksiä sovelletaan ajoneuvojen iästä riippumatta erikoiskuljetusyhdistelmään, joka hyväksytään kytkentäkatsastuksessa erikoiskuljetuksessa käytettäväksi.

Määräystä sovelletaan myös tieliikennelaisissa tarkoitettun erikoiskuljetusluvan myöntämisessä ja erikoiskuljetuksen suorittamisessa.

2

Määritelmät

Määräyksestä jätetään pois 2 kohdan määräykset erikoiskuljetusajoneuvojen määritelmistä, joihin viitataan muualla määräyksessä. Määräyksen kohdissa, joissa 2 kohdassa määritelyihin ajoneuvoihin viitataan, kirjoitetaan auki ajoneuvot, joita määräykset koskevat. Tarkoituksena on helpottaa määräyksen luettavuutta purkamalla tarpeettomia viittauksia. Määritelmistä tulee uusi 2 kohta.

Määritelmien johdantokappaleen alkuun siirretään aiemmin kohdan lopussa ollut viittaus tieliikennelain ja ajoneuvolain määritelmien soveltamisesta.

Määritelmien 2 alakohdassa olevaa pendeliakselin määritelmää muutetaan siten, että siinä viitataan tienpinnan epätasaisuuden sijaan tienpinnan kaltevuuteen, jonka mukaisesti akselilla olevat renkaat kallistuvat kohdistaan tasaisen kuormituksen tienpintaan.

Kohdan 3 alakohdassa olevaa erikoiskuljetusyhdistelmän määritelmää muutetaan siten, että ei enää puhuta yhden moottoriajoneuvon ja siihen kytketyn yhden tai useamman hinattavan ajoneuvon yhdistelmästä, vaan pelkästään ajoneuvoyhdistelmästä. Muutoksella selkeytetään sitä, että erikoiskuljetusyhdistelmässä voi olla useampia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja.

Kohdan uudeksi 4 alakohdaksi lisätään EKL-ohjaajan määritelmä, joka on aikaisemmin ollut tekstinsisäisenä määritelmänä varoitusauton määritelmän kohdassa. EKL-ohjaaja on tieliikennelain 65 §:n 2 momentin 5 kohdassa tarkoitettu liikenteenohjaaja.

Kohdan 5 alakohdassa olevaa erikoiskuljetuksen liikenteenohjauksessa käytettävän varoitusauton määritelmää tarkennetaan viittaamalla ajoneuvolain 19 §:n 2 momentissa säädettyyn varoitusajoneuvoon. Määritelmässä ei enää ole mainintaa siitä, että auto olisi EKL-ohjaajan käyttöön tarkoitettu, koska varoitusautossa olevien henkilöiden ei välttämättä tarvitse olla EKL-ohjaajia.

Kohdan 7 alakohdan b alakohtaa tarkennetaan lisäämällä määritelmään maininta siitä, että kuorman, jota rakenteensa vuoksi on kuljetettava useamman esineen kokonaisuutena, jotta esineet voidaan kuljettaa niiden vahingoittumatta, on oltava yhteen liitetty kokonaisuus. Tuotteen valmistaja määrittelee, milloin kuljettaminen on mahdollista vain kiinnittämällä useita esineitä yhteen kuljetuksen ajaksi. Kysymyksessä ei saa olla taloudellinen tai muuten kilpailuetuna saavutettu hyöty.

Kohdan uudeksi 8 alakohdaksi lisätään välivaunun määritelmä. Määritelmä tarvitaan, koska termiä käytetään määräyksessä eikä sitä enää määritellä ajoneuvolaissa. Aiemmassa ajoneuvolaissa (1090/2002) määriteltiin hinattava laite siten, että se voi olla myös erikoiskuljetukseen käytettävän puoliperävaunun kytkemiseen tarkoitettu puoliperävaunun tavoin kuormittuva välivaunu, joka jakaa perävaunulta tulevan kuormituksen vetoauton vetopöydälle ja välivaunun akselistolle. Määritelmää ei sellaisenaan voi lisätä määräykseen, koska hinattavan laitteen luokitukseen on tullut muutoksia ja koska erikoiskuljetusmääräyksessä tarkoitettu välivaunu voi olla myös muuten kuin puoliperävaunun tavoin kuormitettava. Välivaunun tarkoituksena on kantaa osa erikoiskuljetusperävaunun massasta siten, että massasta pienempi osa kohdistuu vetoajoneuvolle, jolloin akseli- ja telimassat pysyvät kohtuullisina.

Välivaunu on autolla vedettävässä yhdistelmässä pääluokaltaan auton perävaunu. Välivaunun määritelmää käytetään määräyksessä vain erikoiskuljetusperävaunun rakennetta koskeissa määräyksissä.

Uudessa 9 alakohdassa määritellään erikoiskuljetusauto, joka on ajoneuvolain 38 §:ssä tarkoitettu erikoiskuljetusajoneuvo, joka on M- tai N-luokan ajoneuvo. Määritelmä lisätään, koska määräyksessä käytetään erikoiskuljetusauton termiä ja sillä tarkoitetaan ajoneuvolain mukaista erikoiskuljetusajoneuvoa, joka on auto, eikä ainoastaan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa tarkoitettua erikoiskuljetusautoa.

Uuteen 10 alakohtaan lisätään erikoiskuljetusperävaunun määritelmä. Erikoiskuljetusperävaunulla tarkoitetaan ajoneuvolain 38 §:ssä tarkoitettua erikoiskuljetusajoneuvoa, joka on perävaunu. Määräyksessä erikoiskuljetusperävaunulla tarkoitetaan muitakin ajoneuvolaissa tarkoitettuja erikoiskuljetusajoneuvoja, jotka ovat perävaunuja, kuin vain autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa tarkoitettua erikoiskuljetusperävaunuja.

3 Erikoiskuljetusajoneuvon ja erikoiskuljetusyhdistelmän liikennekäyttöön hyväksymisen edellytykset

3.1 Yleiset vaatimukset

Kohdasta poistetaan kappale, jossa viitataan ajoneuvolaissa säädettyyn erikoiskuljetusajoneuvoksi hyväksymisen edellytyksenä olevaan poikkeuslupaun. Kyseessä on ollut informatiivinen määräys.

Kohdasta poistetaan määräykset siitä, että peilien lisäksi on käytettävä muuta epäsuoran näkemisen mahdollistavaa laitetta, jos kuorma estää kuljettajaa näkemästä sivulle tai taakse. Määräykset ovat tarpeettomia, koska asiasta säädetään tieliikennelain 107 §:n 4 momentissa. Kohdasta poistetaan myös määräys siitä, että epäsuoran näkemisen mahdollistavaa laitetta ei tarvita, jos kuljetuksen tai kuljetusryhmän takana käytetään EKL-ohjaajaa. Kyseessä ei ole ajoneuvon tai yhdistelmän hyväksyntään liittyvä vaatimus, joten määräys ei kuulu 3.1 kohtaan. Määräyksen 7.1 kohtaan lisätään määräys, jonka mukaan liikenteenohjaajaa on käytettävä, jos kuorma estää kuljettajaa näkemästä kuljetuksen taakse tai sivulle joko suoraan tai epäsuoran näkemisen mahdollistaman laitteen avulla.

3.2.1 Erikoiskuljetusajoneuvon kääntymistä koskevat vaatimukset

Kohtaan tehdään sanamuodon tarkennuksia, joilla selkeytetään sitä, että kohdassa olevat varoitusauton käyttöä koskevat määräykset koskevat ajoneuvon hyväksynnässä tehtäviä rekisterimerkintöjä.

3.2.2 Korotetut massat alennetuilla ajonopeuksilla

Kohdan toisessa kappaleessa määrätään alimmista hyväksyttävistä ajonopeuksista korotetuilla massoilla erälle erikoiskuljetusajoneuvoille. Määräyksiä selkeytetään siten, että myös enimmäisnopeuksien tulee olla valmistajan määrittämiä. Lisäksi kohdassa tarkoitettujen ajoneuvot kirjoitetaan auki aiemman kohdan 2 viittausrakenteen purkamisen vuoksi. Kappaleessa tarkoitettujen pienimmät valmistajan määrittämät enimmäisajonopeudet saavat olla aiempaa määräystä vastaavasti ajoneuvonkuljetusautolle 60 km/h ja erikoiskuljetusautolle, jota ei ole tarkoitettu kuorman kuljettamiseen tiellä 80 km/h, ajoneuvonosturille kuitenkin 40 km/h.

Kohdassa olevaa taulukkoa 1 selkeytetään muuttamalla sarakeotsikko "Akselimassa enintään" sarakeotsikoksi "Akselimassa". Sana "enintään" lisätään niille taulukon riveille, joilla määrätään akselin rakenteesta riippuvasta suurimman sallitun akselimassan rajaamasta suurimmasta sallitusta ajonopeudesta. Muutoksella selkeytetään

sitä, että pienimpiä enimmäisajonopeuksia sovelletaan akselimassojen ollessa suurempia kuin taulukossa mainitut. Muutoksella ei muuteta taulukon soveltamista.

3.2.3 Erikoiskuljetusajoneuvon akseleiden lukumäärä

Kohdassa määrätään tiellä yleisesti sallitun massan ylittävän erikoiskuljetusajoneuvon vähimmäisakselimäärästä. Kohdassa on aiemmin viitattu määräyksen 2 kohdassa määriteltyihin erikoiskuljetusajoneuvoihin, mutta koska viittausrakenne poistetaan, määräyksen kohdassa luetellaan ne tiellä yleisesti sallitut massat ylittävät erikoiskuljetusajoneuvot, joille vähimmäisakselimäärä on määritelty. Määräyksen asiasisältöä ei muuteta.

3.2.6 EU-tyyppihyväksyntää koskevien poikkeusten soveltaminen

Määräyksen kohdassa sallitaan EU-tyyppihyväksynnässä erikoiskuljetusajoneuvoille sallittujen poikkeusten soveltamisesta erikoiskuljetusajoneuvon kansallisissa hyväksynöissä. Aiemmin kohdassa on sallittu EY-tyyppihyväksynnässä sallittujen erikoiskuljetusajoneuvon poikkeusten soveltaminen kansallisissa hyväksynöissä. Määräyksen 1 kohtaan Soveltamisala on lisätty hyväksynöt, joissa määräystä sovelletaan, joten niiden mainitseminen myöhemmin määräyksessä on tarpeetonta. Kohdassa on aiemmin määrätty erikoiskuljetusajoneuvon EY-tyyppihyväksyntävaatimusten soveltamisesta vastaavaan erikoiskuljetusajoneuvoon kansallisissa hyväksynöissä. Kohdassa selkeytetään siten, että sen mukaan autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa tarkoitettulle erikoiskuljetusautolle tai -perävaunulle säädettyjä poikkeuksia saa soveltaa määräyksessä tarkoitettuun N₃-luokan erikoiskuljetusautoon tai O₄-luokan perävaunuun. Autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa erikoiskuljetusautoksi tai -perävaunuksi luokittelun perusteet poikkeavat ajoneuvolain ja siten myös määräyksen mukaisista erikoiskuljetusauton ja erikoiskuljetusperävaunun luokittelun perusteista, joten ilman erillistä määräystä eivät autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa säädetty erikoiskuljetusauton ja erikoiskuljetusperävaunun poikkeukset sovellu kaikkiin määräyksessä tarkoitettuihin erikoiskuljetusautoihin tai -perävaunuihin. Poikkeuksia saa soveltaa autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa tarkoitettuja erikoiskuljetusautoa tai -perävaunua vastaaviin ajoneuvoluokkiin N₃ ja O₄.

3.2.7 Ajoneuvonkuljetusauton rakenne

Kohdasta poistetaan viittaus kohtaan 2.2.1, jossa olevat erikoiskuljetusajoneuvojen määritelmät poistetaan. Kohdassa määrätään aiempaa määräystä vastaavasti ajoneuvonkuljetusauton rakenteesta. Ajoneuvonkuljetusautossa sallittua 3,5 metriin levitettävää rakennetta ei tarvitse ottaa huomioon ajoneuvonkuljetusauton rekisteriin merkittävissä päämitoissa, jos rakenteet ovat määräyksen 3.2.15 kohdan mukaisesti säädettävissä sellaiseen asentoon, että ne eivät vaikuta kuormaamattoman ajoneuvon päämitoihin. Määräyksen 3.2.15 kohdan mukaisesti kuormaustukien mitat suhteessa ajoneuvoon on merkittävä rekisteriin.

Määräykseen lisätään mahdollisuus hyväksyä myös kuusiakselinen ajoneuvonkuljetusauto. Sen enimmäismassaksi sallitaan 53 tonnia, mikä vastaa kuusiakseliselle ajoneuvoyhdistelmälle tiellä yleisesti sallittua massaa. Kuusiakseliseen ajoneuvonkuljetusautoon sovelletaan myös samaa niin sanottua siltasääntömassan laskenta-kaavaa, joka tieliikennelain mukaan koskee yli 44 tonnista ajoneuvoyhdistelmää. Ajoneuvonkuljetusauton niin sanottujen vapaiden mittarajojen mukainen enimmäispituus on 16 metriä, mikä mahdollistaa pitkällä ääriakselivälillä olevalle autolle 53 tonnin enimmäismassan hyödyntämisen. Äärimmäisten akselien välisen etäisyyden olisi tällöin oltava hieman yli 12 metriä. Viisiakseliselle ajoneuvonkuljetusautolle sallitun 45 tonnin ylittäminen edellyttää kuusiakseliselta ajoneuvonkuljetusautolta yli 9,6 metrin ääriakseliväliä, joka on tyyppillinen arvo jo viisiakseliselle ajoneuvonkuljetusautolle. Määräyksen 10 kohdassa määrätyn mukaisesti ajoneuvonkuljetusautolle saa myöntää erikoiskuljetusluvan 18 metrin pituuteen asti. Kuusiakseliselle

ajoneuvonkuljetusautolle on tarvetta, koska esimerkiksi metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen koko ja sen myötä myös massa on kasvanut ja niiden vieminen työkohteeseen pieniä teitä käyttäen ei aina ole mahdollista auton ja puoliperävaunun yhdistelmällä.

Kuusiakselisen ajoneuvonkuljetusauton lisäämisen johdosta määräykseen lisätään myös määräys ajoneuvonkuljetusauton neliakselisen telin suurimmasta sallitusta massasta. Neliakseliselle telille sallitaan enintään 37 tonnin massa, mikä on sama, joka sallitaan neliakseliselle ajoneuvonkuljetusautolle. Neliakselisen telin suurimpaan sallittuun massaan ei liitetä telin akseliväleihin liittyviä lisäehtoja, koska ajoneuvonkuljetusauton akselivälit ovat auton rakenteen vuoksi aina melko suuria ja koska neliakselisen telin massaksi sallitaan vain neljä tonnia suurempi massa kuin kolmiakseliselle telille, joten tie- ja siltarasitusten kasvua ei muutoksen johdosta ole odotettavissa. Määräyksessä tarkennetaan sen aiempaa soveltamista vastaavasti, että 3.2.7 toisen kappaleen telimassoilla tarkoitetaan muita telejä kuin etumaista teliä.

3.2.8 Poikkeus erikoiskuljetusauton ja erikoiskuljetusperävaunun vetoauton ohjauslaittevaatimuksesta

Määräyksen kohdan sanamuotoa täsmennetään siten, että siitä käy aiempaa selkeämmin ilmi, että vähintään neliakselisen erikoiskuljetusauton tai erikoiskuljetusperävaunun vähintään neliakselisen vetoauton ohjauslaitteen on täytettävä ohjauslaitetta koskevat tekniset vaatimukset suurimmasta sallitusta akselimassasta riippuen 15 tonnin akselimassaan saakka.

3.2.9 Erikoiskuljetusperävaunun rakenne

Määräyksen 3.2.9 kohdan ensimmäisen kappaleen 2 alakohtaa tarkennetaan. Erikoiskuljetusperävaunuksi hyväksyttävä ajoneuvo voi edelleenkin koostua käyttötarkoituksen mukaiseksi kokonaisuudeksi välivaunusta, muusta perävaunusta sekä akselistomoduuleista. Nykytilaa ei siten muuteta, mutta kohdan sanamuotoa tarkennetaan siten, että erikoiskuljetusperävaunu voi koostua kohdassa tarkoitetuista erilaisista ajoneuvoista ja akselistomoduuleista.

Määräyksen 3.2.9 kohdan toisessa kappaleessa olevasta määräyksestä, jonka mukaan erikoiskuljetusperävaunun ei tarvitse olla varustettu sivusuojilla, alleajosuojilla, roiskeenestojärjestelmällä eikä roiskesuojilla, jos perävaunun rakenne antaa riittävän suojan tai jos kyseiset varusteet eivät ole tarkoituksenmukaisia perävaunun käyttötarkoituksesta johtuvan rakenteen vuoksi, jätetään pois maininta alleajosuojista. Maininnalle ei ole tarvetta, koska perävaunuissa ei ole etuallajosuojausta koskevia vaatimuksia ja koska taka-alleajosuojausta koskevista poikkeuksista määrätään automääräyksessä tätä vastaavalla tavalla. Kohdasta jätetään pois myös maininta roiskesuojista, koska ne ovat osa roiskeenestojärjestelmää, joka kohdassa mainitaan.

Kohdan 3.2.9 kolmannen kappaleen määräyksiä muutetaan siten, että kohdasta poistetaan maininta kiinteistä akseleista ja muutetaan vastaamaan terminologisesti tieliikennelain 88 §:ssä määriteltyä termiä ohjautuvasta akselistasta. Lisäksi määräykseen tehdään tarkennus, että ohjaavien ja ohjautuvien akseleiden massan suhteessa huomioitavan ohjautuvan akselin pyörien lukittuminen suoraan ajoa vastaavaan asentoon yli 15 km/h nopeudella tulee tapahtua silloin, kun akselien pyörät ovat suoraan ajoa vastaavassa asennossa. Lukittumisen suoraan ajoa vastaavaan asentoon on tapahduttava viimeistään nopeudessa 15 km/h aiemman nopeuden 30 km/h sijaan. Lukittumisen suoraan ajoa vastaavaan asentoon on kuitenkin tapahduttava vasta siinä tilanteessa, kun pyörät ovat suoraan ajoa vastaavassa asennossa. Tällä estetään se, että pyörien kääntyminen tulee kuljettajalle yllätyksenä ja muuttaa tarkoitettua ajolinjaa. Nopeusrajan alentamisella pienennetään riskiä perävaunun kaatumiselle ja hallinnan menettämiselle. Vaatimus on yhdenmukainen automääräyksen perävaunun ohjauslaitetta koskevan akselikuormitusten suhteen määrittämistä

koskevan määräyksen kanssa. Määräykseen lisätään massan jakautumisessa huomioidtavalle muulle kuin ohjautuvalle akselille edellytykseksi, että akseli lukittuu suoraan ajoa vastaavaan asentoon ohjauksen vikatilanteissa, kun sen pyörät ovat suoraan ajoa vastaavassa asennossa. Akselin vaaditaan lukittuvan suoraan ajoa vastaavaan asentoon silloin, kun se on suoraan ajoa vastaavassa asennossa, koska äkilliset ohjauksen muutokset vaarantavat liikenneturvallisuutta tekemällä ajoneuvoyhdistelmän kulusta epävakaa. Määräykseen lisätään siirtymämääräys, jolla ehkäistään määräyksen voimaantulosta johtuvia ongelmia ennen määräyksen voimaantuloa tila-tille ajoneuvoille.

3.2.10 Erikoiskuljetusperävaunun jarrut

Määräyksen 3.2.10 kohdassa selkeytetään yksinomaan tiellä yleisesti sallitut massat ylittäviin kuljetuksiin hyväksyttävän perävaunun jarrujen vaatimuksia koskevia poikkeuksia ja vaatimustenmukaisuuden osoittamistapoja. Jarruvaatimuksia koskevia poikkeuksia ei muuteta, mutta luettelon alkuun kerrotaan osoittamistavan olevan hyväksytyt asiantuntijan tai ilmoitetun tutkimuslaitoksen selvitys. Tämän jälkeen kerrotaan, mitä poikkeuksia näiden perävaunujen jarruvaatimuksissa saa soveltaa.

3.2.11 Traktoriin kytkettävän ajoneuvonkuljetusperävaunun leveys

Kohdan otsikko muutetaan vastaamaan kohdan määräystä, joka koskee traktoriin kytkettävän ajoneuvonkuljetusperävaunun leveyttä. Kohdasta poistetaan viittaus kohtaan 2.1.1, josta poistetaan erilaisten erikoiskuljetusajoneuvojen määritelmiä.

3.2.13 Ajoneuvon tai kuorman käyttötarkoituksesta johtuva mittojen ja massojen ylitys

Kohdassa määrätään ajoneuvolle ajoneuvon tai kuorman käyttötarkoituksesta johtuvan erityisperusteen vuoksi sallittavista mittojen ja massojen ylittämisestä. Kohdassa on aiemmin viitattu määräyksen 2.2.3 kohdassa määriteltyihin ajoneuvoihin. Kohdan 2.2.3 määritelmiä ei määräyksessä enää ole, joten mainitussa kohdassa olevat ajoneuvojen määritelmät kirjoitetaan auki kohdassa 3.2.13. Kohdassa ei muutoin kuin eräiden ajoneuvojen leveyden osalta määrätä suurimpia sallittuja mittoja tai massoja, vaan niitä koskevat rajoitukset tulevat muualta määräyksestä ja ajoneuvo-kohtaisista poikkeusluvista.

Määräyksen kohdan ensimmäisessä kappaleessa määrätään, että kohta koskee muuhun käyttöön kuin kuorman kuljetukseen tarkoitettuja erikoiskäyttöön suunniteltuja ja valmistettuja ajoneuvoja, joita ei ole suunniteltu ensisijaisesti tiellä kuljetettavaksi. Määräystä ei aiemmassa määräyksessä ole, mutta kohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen ovat sellaisia, ettei niitä ole ensisijaisesti tarkoitettu kuljetettavaksi tiellä eikä kuorman kuljettamiseen.

Aiemman määräyksen ensimmäisen kappaleen mukaan 2.2.3 kohdan 1 ja 2 alakohdan mukainen ajoneuvo saa olla leveydeltään enintään 3,50 metriä. Aiemman määräyksen 2.2.3 kohdan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja ovat ajoneuvon tai kuorman käyttötarkoituksesta johtuvasta erityisperusteesta tiellä kuljetettavaksi hyväksyttävät siirrettäväksi suunniteltu erikoiskäyttöön valmistettu kiinteästi varustettu tuotantolaitoksen ohjaus-, aggregaatti-, korjaamo- tai työtila-ajoneuvo, jota ei ole tarkoitettu kuorman kuljettamiseen sekä tiellä yleisesti sallitun mitan ylittävä, erikoiskäyttöön suunniteltu ja valmistettu ajoneuvo, johon on kiinteästi asennettu taikka kuormattu näyttely-, tutkimus-, huvipuisto- tai muu palveluvarustus.

Määräyksen toisessa kappaleessa määrätään, että kiinteästi varustetut tuotantolaitoksen ohjaus-, aggregaatti-, korjaamo- tai työtila-ajoneuvot ja ajoneuvot, joihin on kiinteästi asennettu taikka kuormattu näyttely-, tutkimus-, huvipuisto- tai muu palveluvarustus saavat olla leveydeltään enintään 3,50 metriä.

Määräyksen aiemman toisen kappaleen mukaan edellä 2.2.3 kohdan 3 ja 4 alakohdan mukainen ajoneuvo saa ylittää tiellä yleisesti sallitut mitat. Saman kappaleen toisen virkkeen mukaan kuorma-autoon tai sen perävaunuun kytkettäväksi tarkoitettu 2.2.3 kohdan 3 ja 4 alakohdan mukainen ajoneuvo saa ylittää tiellä yleisesti sallitun massan. Määräyksen uuden kolmannen kappaleen mukaan kuorma-autoon tai sen perävaunuun kytkettäväksi tarkoitettu kaapelikelavaunu, joka on tarkoitettu kaapelin purkamiseen kelalta kaapelia asennettaessa ja kaapelikelan kuljettamiseen lähivarastointialueelta työkohteelle sekä muu erikoiskäyttöön suunniteltu ja valmistettu ajoneuvo, jota ei ole suunniteltu ensisijaisesti tiellä kuljetettavaksi eikä kuorman kuljettamiseen tiellä saavat ylittää tiellä yleisesti sallitut mitat ja massat. Aiemman määräyksen sanamuodon mukaan muu erikoiskäyttöön suunniteltu ja valmistettu ajoneuvo, jota ei ole suunniteltu ensisijaisesti tiellä kuljetettavaksi eikä kuorman kuljettamiseen tiellä on saanut ylittää tiellä yleisesti sallitut massat vain silloin, kun se on kuorma-autoon tai sen perävaunuun kytkettäväksi tarkoitettu ajoneuvo. Nyt määräyksessä sallitaan tiellä yleisesti sallitun massan ylitys myös moottorikäyttöiselle erikoiskäyttöön suunnitellulle ja valmistetulle ajoneuvolle, jota ei ole suunniteltu ensisijaisesti tiellä kuljetettavaksi eikä kuorman kuljettamiseen tiellä. Muuhun ajoneuvon kuin kuorma-autoon tai sen perävaunuun kytkettäväksi tarkoitettulle kaapelikelavaunulle ei edelleenkään sallita tiellä yleisesti sallitun massan ylittämistä.

Kohdasta 3.2.13 poistetaan määräys traktoriyhdistelmälle sallitusta tiellä yleisesti sallitun massan ylittämistä, kun yhdistelmälle tiellä sallittu nopeus on yli 60 km/h, koska kyse ei ole ajoneuvon hyväksyntää koskevasta määräyksestä ja asiasta määrätään jo erikoiskuljetusluvan myöntämisen tarkempia edellytyksiä koskevassa 10 kohdassa.

3.2.14 Mitoiltaan tiellä yleisesti sallittua suuremman ajoneuvon merkinnät

Kohdassa 3.2.14 täsmennetään tiellä yleisesti sallitun leveyden ylittävän ajoneuvon tunnuskilpien ja tunnusvalaisimien sivusuuntaisen etäisyyden vaatimusta siten, että se mitataan ajoneuvon leveimmästä kohdasta eikä kuorman leveimmästä kohdasta. Kohta koskee ajoneuvon hyväksyntää, eikä kuorman kuljettamista, minkä vuoksi etäisyyttä ei voi laskea kuormasta. Leveän kuljetuksen osalta merkintöjen sijoittamisesta määrätään kohdassa 5.3.

3.2.15 Kuormaustuki

Määräykseen lisätään uusi kohta 3.2.15, joka koskee kuormaustukia. Kohdan kuormaustuilla tarkoitetaan ajoneuvon kiinteästi kuuluvia kuormaustukia, jotka on mahdollista säätää sellaiseen asentoon, että ne eivät vaikuta kuormaamattoman ajoneuvon päämittoihin. Määräyksen mukaan tällaista kuormaustukea ei huomioida ajoneuvosta rekisteriin merkittävässä päämitoissa. Rekisteriin merkitään kuitenkin tieto kuormaustukien mitoista suhteessa ajoneuvon. Tällä tarkoitetaan käyttöasentoon säädettyjen kuormaustukien vaikutusta ajoneuvon päämittoihin. Kohdassa tarkoitettujen kuormaustuet voivat olla esimerkiksi veneenkuljetusajoneuvon kuormatilan pohjasta hydraulisesti käännettäviä kuormaustukia, joilla tuetaan vene pystyasentoon.

3.2.16 Pituudeltaan säädettävää ajoneuvoa koskevat poikkeukset

Määräykseen lisätään uusi kohta, jossa sallitaan pituudeltaan säädettävään erikoiskuljetusajoneuvon ylimääräiset taka- ja sivuvalaisimet, taka- ja sivuheijustimet sekä ylimääräinen takarekisterikilpi silloin, kun pituuden muuttaminen aiheuttaa sen, että alkuperäisten valaisimien, heijustimien tai takarekisterikilven näkyvyyttä koskevat vaatimukset eivät täyty. Ajoneuvon pituuden muuttaminen voi tapahtua esimerkiksi pituussuunnassa jatkettavan tai nivelöidyn ajoneuvon takaosan avulla. Määräyksessä sallitaan se, että sekä ajoneuvon alkuperäiset että edellä mainitut lisävalaisimet toimivat jatkuvasti, vaikka niiden suuntaus esimerkiksi ajoneuvon takaosan taittamisen vuoksi ei ole valaisimien sijoittamisesta koskevan E-säännön n:o 48 vaatimusten mukainen. Edellytyksenä on, että valaimet eivät häiritse muita tienkäyttäjiä.

Valaisimet eivät siten saa olla esimerkiksi siten suunnatut, että muille tienkäyttäjille syntyy väärä kuva ajoneuvon liikesuunnasta. Määräyksellä pyritään sallimaan teknisesti yksinkertaiset ratkaisut, joiden vikaantumisherkkyys on pieni.

3.2.17 Rengaspaineen seuranta koskevat poikkeukset

Määräykseen lisätään uusi kohta, jossa sallitaan poikkeuksia uusia ajoneuvoja koskevista rengaspaineen seuranta koskevista vaatimuksista. Vaatimuksista säädetään autojen ja niiden perävaunujen puiteasetuksessa sekä yleisessä turvallisuusasetuksessa, joissa viitataan E-säännössä n:o 141 oleviin vaatimuksiin. Puiteasetuksen liitteen II III osan Lisäyksen 6 mukaisia erikoiskuljetusajoneuvoja koskevia poikkeuksia saa määräyksen 3.2.6 kohdan mukaisesti soveltaa myös tässä määräyksessä tarkoitettuihin N₃- ja O₄-luokan ajoneuvoihin. Edellytyksenä on, että ajoneuvo ei sen käyttötarkoituksen vuoksi voi täyttää kaikkia rengaspaineen seuranta koskevia vaatimuksia. Poikkeuksen soveltamisesta merkitään rekisteriin selvitys siitä, miksi ajoneuvo ei voi täyttää vaatimuksia.

3.2.18 Erikoiskuljetusperävaunun kauko-ohjausjärjestelmää koskevat poikkeukset

Erikoiskuljetusperävaunun kauko-ohjausjärjestelmään saa soveltaa automääräyksen 3.21 kohdassa määrättyjä vaatimuksia. Erikoiskuljetusmääräyksessä sallitaan näistä poikkeuksia kauko-ohjausjärjestelmälle, joka on tarkoitettu vain ajoneuvoyhdistelmän perävaunun ohjaamiseen matalissa ajonopeuksissa tilanteessa, jossa yhdistelmän vetoautossa on kuljettaja, joka vastaa ajoneuvoyhdistelmän jarrujen ja vetoauton ohjauksen käytöstä. Kauko-ohjausjärjestelmältä on kuitenkin edellytettävä joitakin sen turvallisuutta varmistavia teknisiä vaatimuksia.

Kauko-ohjausjärjestelmä ei esimerkiksi saa vaikuttaa ajoneuvon ohjaukseen silloin, kun se ei ole käytössä. Lisäksi kauko-ohjaukseen käytettävän kauko-ohjaimen on oltava ainoa kyseisen ajoneuvon ohjaamiseen ja sen parittaminen ajoneuvon kanssa on suojattava salasanalla tai muulla vastaavan tasoisella suojauksella. Ajoneuvon ja kauko-ohjaimen välillä on oltava toimiva radioliikenne molempiin suuntiin ja kauko-ohjausjärjestelmän on kytkeydyttävä pois toiminnasta viimeistään, kun nopeus ylittää nopeuden 15 km/h ja perävaunun ohjattavat akselit ovat suoraan ajoa vastavassa asennossa.

Vetoajoneuvon kuljettajan on tiedettävä kauko-ohjausjärjestelmän toimintaan vaikuttavista vioista ja häiriöistä, jotta hän voi reagoida asiaan tarvittavalla tavalla. Kauko-ohjausjärjestelmässä on siksi oltava näyttölaite, joka ilmoittaa kuljettajalle, jos yhteys ajoneuvon ja kauko-ohjaimen välillä katkeaa, radioliikenteeseen tulee ulkopuolinen häiriö, joka voi vaikuttaa ajoneuvon ajamiseen tai jos kauko-ohjain puutoa tai sen käyttöasetunto poikkeaa normaalista. Vetoajoneuvon kuljettajalle tarkoitettussa vikatiedossa ei tarvitse yksilöidä kauko-ohjausjärjestelmässä olevaa vikaa, riittää että kuljettaja saa tiedon siitä, että järjestelmässä on vika. Kauko-ohjausjärjestelmää käytetään niin alhaisilla ajonopeuksilla, että kuljettajan on mahdollista pysäyttää ajoneuvoyhdistelmä välittömästi tarkemman vian selvittämiseksi. Kauko-ohjausta käytettäessä vetoajoneuvon kuljettajalla on lisäksi käytännössä yleensä jatkuva puheyhteys EKL-ohjaajaan, joka voi antaa lisätietoja tilanteesta.

Määräyksen mukaan rekisteriin merkitään tieto siitä, että perävaunun kauko-ohjausjärjestelmä on hyväksytty tämän kohdan mukaisesti. Jos kauko-ohjausjärjestelmä ei täytä automääräyksen vaatimuksia vaan erikoiskuljetusmääräyksen vaatimukset, on rekisterimerkinnästä käytävä ilmi, että kauko-ohjausjärjestelmä on erikoiskuljetusmääräyksessä tarkoitettu.

Tässä kohdassa tarkoitettujen vaatimustenmukaisuuden saa osoittaa ajoneuvon valmistajan ja kauko-ohjausjärjestelmän valmistajan antamalla selvityksillä. Kauko-ohjausjärjestelmän asennuksessa joudutaan käytännössä muuttamaan ainakin ajoneuvon ohjausjärjestelmää, joten ajoneuvon valmistaja vastaa ohjausjärjestelmän

vaatimustenmukaisuudesta ja tämän on varmistuttava siitä, että kauko-ohjausjärjestelmän asennuksesta ei aiheudu vaaraa järjestelmän turvalliselle toiminnalle ja että ohjausjärjestelmä toimii sitä koskevien vaatimusten mukaisesti silloin, kun kauko-ohjaus ei ole käytössä. Myös kauko-ohjausjärjestelmän valmistajan antama selvitys vaatimustenmukaisuudesta tarvitaan, jos ajoneuvon valmistaja ei vastaa myös kauko-ohjausjärjestelmästä. Kauko-ohjauksen asennuksen tehnyt taho on käytävä ilmi asiakirjoista ainakin, jos vastuu jakautuu edellä kuvatulla tavalla, koska mahdollisessa ongelmatilanteessa on tärkeä tavoittaa kaikki ajoneuvot, joissa vastaava ongelma voi olla.

Kohdan viimeisessä kappaleessa viitataan radiolaitteita koskeviin säädöksiin ja määräyksiin. Radiolähettimien hallussapitoa ja käyttöä koskevasta radioluvasta säädetään sähköisen viestinnän palveluista annetun lain (917/2014) 6 luvussa ja radiolaitteiden vaatimustenmukaisuudesta 30 luvussa. Suomessa taajuuksien käyttöä koskevat ehdot on määritelty Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä 4 (Radiotaajuusmääräys 4 AD/2023M). Radiolähettimen käyttö vaatii Suomessa aina radioluvan, ellei laitetta ole erikseen vapautettu luvasta Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä 15 (Luvasta vapaiden radiolähettimien yhteistaajuudet ja käyttö). Määräyksiä 4 ja 15 päivitetään säännöllisin väliajoin. Kulloinkin voimassa olevat määräykset löytyvät Finlexistä ja viraston verkkopalvelusta.

3.2.19 Kytkentäilaitteita koskevat poikkeukset

Määräykseen lisätään uusi kohta, johon siirretään erikoiskuljetusperävaunun rakenne kohdassa olleet erikoiskuljetuspuoliperävaunun yhdistelmän ajoneuvojen ja tiellä yleisesti sallitun massan ylittävän varsinaisen perävaunun kytkentäilaitetta koskevat poikkeukset. Koska poikkeukset koskevat myös puoliperävaunun vetoautoa, ei erikoiskuljetusperävaunun rakennetta koskeva kohta ole oikea paikka määrätä asiasta.

3.3 Erikoiskuljetusyhdistelmää koskevat tekniset lisävaatimukset ja poikkeukset kaikkia ajoneuvoyhdistelmiä koskevista teknisistä vaatimuksista

3.3.2 Vetävän ajoneuvon moottoritehon ja yhdistelmän massan suhde erikoiskuljetuksessa

Kohtaan 3.3.2, Vetävän ajoneuvon moottoritehon ja yhdistelmän massan suhde erikoiskuljetuksessa, liittyvä liitteenä 4 ollut kaavio siirretään määräyksen lukemisen helpottamiseksi kohtaan 3.3.2, jossa asiasta myös määrätään. Samalla jatketaan kuvaajaa siten, että siitä käy aiempaa selvemmin ilmi, että moottoritehoa 450 kW ei ajoneuvoyhdistelmän massan vuoksi tarvitse ylittää. Edellytettävän moottoritehon osalta yhtenäistetään vaatimusten muotoilua esimerkiksi tieliikennelain kanssa siten, että puhutaan pienimmästä edellytettävästä tehosta, ei jonkin arvon ylittävästä tehosta.

3.3.3 Vetäville akseleille kohdistuva massa erikoiskuljetuksessa

Kohtaan 3.3.3 kohtaan siirretään liitteessä 4 ollut kaavio vetäville akseleille kohdistuvasta massavaatimuksesta. Samalla kohtaa selkeytetään siten, että vetäviä ja työntäviä ajoneuvoja saa käyttää vaatimuksen täyttämiseksi, kun aiemmin sanamuoto on edellyttänyt työntävien ja vetävien ajoneuvojen käyttämistä vaatimuksen täyttämiseksi. Kohdassa olevaa määräystä vetäväksi akseliksi katsottavasta akselistasta selkeytetään suhteessa muissa säännöksissä ja määräyksissä oleviin vetävän akselin määritelmiin. Määräyksestä poistetaan vaatimus, että akselissa on oltava ajoneuvon vetoon tarkoitettu ja vaikuttava laite sekä vaatimus siitä, että laitetta voi käyttää yhtäjaksoisesti. Yhtäjaksoisuutta ei ole määräyksessä määritelty eikä akselin ole tarvinut vaikuttaa ajoneuvon vetoon. Vaatimusta tarkennetaan niin, että akselin vetovoimaa on voitava käyttää ajoneuvoyhdistelmän etenemiseen. Tarkoituksena on, että esimerkiksi ajoneuvoyhdistelmien teknisistä vaatimuksista annetussa määräyksessä yli 44 tonnia painavassa ajoneuvoyhdistelmässä vetäväksi akseliksi katsottava akseli hyväksytään vetäväksi akseliksi myös erikoiskuljetuksissa, mutta

vetäväksi akseliksi voidaan hyväksyä myös teholtaan tätä pienempi vetävä akseli. Vetävä akseli voi olla autossa tai perävaunussa.

3.3.4 Erikoiskuljetusyhdistelmän kääntymistä koskevat vaatimukset

Määräyksen kohdasta 3.3.4 poistetaan määräykset erikoiskuljetusajoneuvon tai erikoiskuljetusyhdistelmän massasta, koska kohdan sisältö seuraa suoraan erikoiskuljetuslupaa koskevista tieliikennelain säännöksistä eikä sisältö liity ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän liikenteeseen hyväksymiseen. Kuljetus edellyttää erikoiskuljetuslupaa, kun ylitetään joku tiellä yleisesti sallittu massa. Tällaisia massoja koskevia säännöksiä ovat esimerkiksi määräyksessä viitatu ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän akselien välisen etäisyyden ja massan suhdetta koskevat tieliikennelain säännökset sekä vetoajoneuvon ja perävaunun tai perävaunujen massojen suhdetta toisiinsa koskevat säännökset. Tarvittavat poikkeukset vaatimuksista käsitellään erikoiskuljetuslupaa myönnettäessä.

Erikoiskuljetusyhdistelmän kääntymistä koskevia vaatimuksia koskevasta aiemmasta 3.3.5 kohdasta tulee uusi 3.3.4 kohta. Kohdassa olevat vaihtoehtoiset yhdistelmän kääntyvyysvaatimukset muutetaan luetteloksi. Kääntyvyysvaatimuksen täyttymisen osoittamisen vaihtoehdoksi lisätään ajoneuvojen rekisteröintivaltioiden viranomaisien antamat asiakirjat. Rekisteröintivaltion viranomaisten asiakirjoilla voi osoittaa minkä vain ensimmäisen kappaleen alakohdan mukaisen kääntyvyysvaatimuksen täyttymisen. Asiakirjoista tulee käydä ilmi, että määräyksen mukainen kääntyvyysvaatimus täyttyy.

Kohtaan tehdään sanamuodon tarkennuksia, joilla selkeytetään sitä, että kohdassa olevat varoitusauton käyttöä koskevat määräykset koskevat hyväksynnässä tehtäviä rekisterimerkintöjä. Kohdasta jätetään pois määräys, jonka mukaan erikoiskuljetusyhdistelmästä, jossa on pituudeltaan säädettävissä oleva perävaunu, on merkittävä rekisteriin tieto siitä perävaunun pituudesta, josta alkaen ajoneuvoyhdistelmän käyttö edellyttää varoitusauton käyttöä. Tälle ei ole tarvetta, koska asiasta määrätään kattavammin rekisterimerkintöjä koskevassa 3.4 kohdassa.

3.3.7 Poikkeus liukuesteitä koskevista vaatimuksista

Määräyksestä poistetaan yhdistelmää koskeva poikkeus tieliikennelain 106 §:n 5 ja 6 momentissa säädetyistä ajoneuvon liukuestevaatimuksista. Tieliikennelain 106 §:n koskee käyttöä, ei ajoneuvoyhdistelmän hyväksymistä, minkä vuoksi määräys ei kuulu yhdistelmän hyväksymistä koskeviin vaatimuksiin ja poikkeuksiin. Tieliikennelain 106 §:n 5 ja 6 momentin säännökset koskevat pitkien yhdistelmien liikkeellelähetyksen liukkaalla tienpinnalla varmistamiseksi asetettuja vaatimuksia marraskuun ja maaliskuun välisenä aikana. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuus koskee muun muassa ehtoja erikoiskuljetuksesta aiheutuvan vaaran tai haitan ehkäisemiseksi sekä muita turvallisuusvaatimuksia. Liikkeellelähetyksen varmistamista koskevista vaatimuksista poikkeamista ei voida pitää erikoiskuljetuksesta aiheutuvaa vaaraa tai haittaa ehkäisevänä tai liikenneturvallisuusvaatimuksena.

3.4 Rekisterimerkinnät

Uudeksi 3.4 kohdaksi siirretään aiempi 3.3.6 kohta. Muutos tehdään, koska kohdassa määrätään sekä ajoneuvoja että ajoneuvoyhdistelmiä koskevista asioista. Kohtaan on koottu määräyksiä rekisterimerkinnöistä. Kohtaan lisätään määräys, jonka mukaan pituudeltaan tai leveydeltään säädettävän ajoneuvoyhdistelmän kytkentäkatsastuksessa merkitään perävaunun rekisteritietoihin aiemmin määrättyjen tietojen lisäksi tieto ajoneuvoyhdistelmän mitoista, joiden ylittyessä ajoneuvoyhdistelmää saa käyttää vain erikoiskuljetukseen. Tiedolla selkeytetään sitä, mihin mittoihin asti mitoiltaan säädettävää ajoneuvoyhdistelmää saa käyttää myös muihin kuljetuksiin kuin erikoiskuljetuksiin.

Kohtaan lisätään määräys, jonka mukaan pituudeltaan säädettävissä olevasta erikoiskuljetusajoneuvosta on liikenteeseen hyväksyttäessä merkittävä rekisteriin tieto pituudesta, jonka ylittyessä ajoneuvoa saa käyttää vain erikoiskuljetukseen. Pituudeltaan säädettävissä olevalla ajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvoa, jossa pituuden säätäminen vaikuttaa kuormaa kantavan kuormatilan pituuteen. Määräystä tarvitaan esimerkiksi liikenteen valvonnassa sen selkeyttämiseksi, mihin pituuteen asti ajoneuvo täyttää myös muita kuin erikoiskuljetusajoneuvoja koskevat tekniset vaatimukset.

4 Kuormaus ja kuorman varmistaminen

4.1 Yleinen kuormausperiaate

Kohdan 3 kappaletta selkeytetään sen aiemmankin tarkoituksen mukaisesti niin, että ei puhuta enää ylimääräisistä veto- tai työntöautoista, vaan kuljetuksessa muusta syystä kuin vetäville akseleille kohdistuvaa massaa koskevan vaatimuksen tai moottoritehoa koskevan vaatimuksen täyttämiseksi käytettävistä veto- tai työntöautoista. Veto- tai työntöauton käytölle voi syntyä tarve esimerkiksi kuljetusreitillä olevan jyrkän ylämäen vuoksi.

Kohdan 4 kappaleeseen lisätään mahdollisuus kuljettaa kuormaamattomana tiellä yleisesti sallitun mitan tai massan ylittävään erikoiskuljetusajoneuvoon kytketyssä perävaunussa vetoajoneuvon käyttöön liittyviä laitteita ja varusteita. Edellytyksenä on, että perävaunun kytkeminen ei lisää minkään tiellä yleisesti sallitun mitan eikä massan ylitystä. Määräyksellä tarkennetaan esimerkiksi sitä, että ajoneuvonosturiin kytketyssä perävaunussa saa kuljettaa esimerkiksi nosturityössä tarvittavia välineitä kuten vastapainoja, koukkuja ja jatkopuomia. Kyseessä olisi määräyksessä määritelty erikoiskuljetusyhdistelmä, joka on hyväksyttävä kytkentäkatsastuksessa silloin, kun vetoajoneuvona on auto.

Kohdan 6 kappaleessa olevaa määräystä ajoneuvonkuljetusajoneuvossa kuljetettavaa kuormasta muutetaan poistamalla viittaukset määräyksen 2.2.1 kohdan alakohtiin. Tarkoituksena on selkeyttää määräystä. Aiemmin määräyksen mukaan ajoneuvon kuljettamiseen tarkoitettussa autossa, sen perävaunussa ja traktoriin kytketyssä ajoneuvon kuljettamiseen tarkoitettussa tiellä yleisesti sallitun mitan ylittävässä perävaunussa on saanut olla kuormana vain pyörillä tai telaketjuilla varustettu ajoneuvo ja sen tavanomaiseen käyttöön liittyviä työvälineitä, laitteita ja varapolttoainesaaliioita sekä huoltoon tai korjaukseen käytettäviä varaosia. Määräystä muutetaan siten, että ajoneuvonkuljetusajoneuvossa saa kuljettaa muunkin jakamattoman kuorman kuin ajoneuvon, jos mitään tiellä yleisesti sallittua massaa ei ylitetä. Määräysmuutoksella mahdollistetaan esimerkiksi tiellä yleisesti sallitun leveyden ylittävissä ajoneuvonkuljetusautossa muun leveän jakamattoman kuorman kuljettaminen kuin ajoneuvon silloin, kun kuljetus ei edellytä tiellä yleisesti sallitun massan ylittämistä. Tiellä yleisesti sallitun leveyden ylittämistä edellyttävän jakamattoman kuorman kuljettamisessa on joka tapauksessa ylitettävä tiellä yleisesti sallittu leveys, joten ei ole perusteita kieltää suorittamasta kuljetusta myös ajoneuvon kuljettamiseen tarkoitettulla ajoneuvolla, kunhan mitään tiellä yleisesti sallittua massaa ei ylitetä.

Samalla kohdassa yksinkertaistetaan kuljetettavien ajoneuvojen osalta tekstiä siten, että puhutaan vain ajoneuvoista, ei pyöriin tai telaketjuin varustetuista ajoneuvoista.

Kohdasta jätetään pois määräys, jonka mukaan traktorilla vedettävä erikoiskuljetusyhdistelmä ei saa ylittää tiellä yleisesti sallittuja massoja, jos yhdistelmälle tiellä sallittu nopeus on 60 km/h tai tätä pienempi. Määräykselle ei ole tarvetta, koska asiasta määrätään erikoiskuljetusluvan myöntämisen tarkempia edellytyksiä koskevassa 10 kohdassa.

Kohdasta jätetään pois myös määräys, jonka mukaan 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. Edellä mainitut määräyksen kohdat kattavat käytännössä kaikki traktorin ja perävaunun yhdistelmällä tehtävät erikoiskuljetukset, joten määräykselle ei ole tarvetta. Traktorin ja perävaunun yhdistelmälle ilman erikoiskuljetuslupaa sallituista mitoista määrätään 9 kohdassa.

4.4 Hinausauton ohjaaville akseleille kohdistuva massa

Määräyksen 4.4 kohdasta jätetään pois viittaus määräyksen 2.2.1 kohdan 8 kohdassa tarkoitettuun hinausautoon. Viittaus on turha, koska riittää, että puhutaan yleisesti hinausautosta. Erikoiskuljetuksissa käytettävät hinausautot ovat käytännössä N₃-luokan kuorma-autoja.

4.6 Kuormantuentarakenteen huomioiminen

Määräyksen kohdan 4.6 otsikoksi muutetaan kuormantuentarakenteen huomioiminen aiemman kuorman varmistaminen tai sitominen -otsikon sijaan. Määräyksen kohdassa määrätään erilaisten kuormantuentarakenteiden huomioimista ajoneuvon kuormaamisessa, minkä vuoksi muutettu otsikko vastaa paremmin kohdan sisältöä.

Kohtaan lisätään määräys vaihtokuormakorin käytöstä kuorman tukemiseen käytettävänä rakenteena. Tarkoituksena on sallia vaihtokuormakorin (vaihtolavan) käyttö vastaavalla tavalla kuin konttilukoilla ajoneuvon kiinnitettävän konttialustan käyttö, niin, että se ei lisää kuljetettavien tavaroiden lukumäärää eikä estä kuljetuksen suorittamista erikoiskuljetuksena.

5 Erikoiskuljetuksen merkitseminen

5.1 Yleinen merkintäperiaate

Kohdassa tarkennetaan määräyksiä, jotka koskevat kuormalle sallittujen mittojen pieniä ylityksiä, joiden vuoksi kuormaa ei tarvitse merkitä.

Kohdasta poistetaan määräys, jonka mukaan tieliikennelain 131 a §:n mukaista pitkän ajoneuvoyhdistelmän merkintää ei tarvitse käyttää, jos ajoneuvoyhdistelmä on merkitty määräyksen mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirastolle ei ole säädetty valtuutta poiketa tieliikennelain 131 a §:n säännöksistä.

5.2.1 Vilkkuva varoitusvalaisin

Kohtaan siirretään vilkkuvan varoitusvalaisimen lukumäärää ja sijoittamista koskevat määräykset kohdasta 5.3. Muutoksen seurauksena uudeksi 5.3 kohdaksi tulee määräyksen aiempi kohta 5.4 ja uudeksi 5.4 kohdaksi aiempi 5.5 kohta. Muutoksella selkeytetään määräystä vähentämällä viittausrakenteita. Samalla poistetaan viittaukset varoitusauton ja EKL-auton yleisiä vaatimuksia koskeviin kohtiin, koska kyseiset termit ovat määriteltynä. Määräyksessä tarkennetaan, että myös vähintään kahdella ruskeankeltaista vilkkuvaa valoa näyttävällä valonlähteellä varustetun valopaneelin on oltava E-säännön n:o 65 mukaisesti tyyppihyväksytyt.

Määräyksessä tarkennetaan sen aiemmankin tarkoituksen mukaisesti, että vilkkuvien varoitusvalaisimien valon on näytävä kaikkiin suuntiin vain vaakasuunnassa.

5.2.4 Sivuvalaisin, -valaisinnauha ja -heijastinnauha

Kohta jätetään pois määräyksestä ja siinä olevat valaisimia ja heijastimia koskevat yleiset vaatimukset siirretään määräyksen 5.4 kohtaan, missä niiden käytöstä määrätään. Muutoksella helpotetaan määräyksen lukemista, koska kaikki mainittuja asioita koskevat määräykset löytyvät samasta 5.4 kohdasta.

5.2.5 EKL-auton heijastavat merkinnät

Kohta jätetään pois määräyksestä ja siinä olevat valaisimia ja heijastimia koskevat yleiset vaatimukset siirretään EKL-auton merkintöjä koskevaan määräyksen 6.3.2 kohtaan, missä niiden käytöstä ja muista teknisistä vaatimuksista määrätään.

5.3 Leveän kuljetuksen merkinnät

Aiempi 5.4 kohta muuttuu aiempien kohtien yhdistämisen vuoksi 5.3 kohdaksi. Kohtaan lisätään EY-tyyppihyväksynnälle rinnakkaiseksi hyväksyntälajiksi EU-tyyppihyväksyntä. EY- tai EU-tyyppihyväksytyihin ajoneuvoihin ei sovelleta määräyksen 5.3 kohtaa, jos kuorma ei ylitä tiellä yleisesti sallittua leveyttä. Määräyksen 5.3 kohdasta jätetään pois viittaukset 5.1 kohtaan, koska tunnusvalaisimia ja tunnuskilpiä koskevia määräyksiä on myös määräyksen muissa kohdissa.

Kohdan toisen kappaleen määräysten sanamuotoa tiellä yleisesti sallittua leveämmän kuljetuksen merkinnöistä selkeytetään. Lisäksi kappaleeseen lisätään määräys siitä, että kuormattuna tiellä yleisesti sallittua leveämmän kuljetuksen saa merkitä tunnuskilvillä myös silloin, kun leveys kuormattuna on alle neljä metriä.

Kohdan kolmannesta kappaleesta jätetään pois määräys, jonka mukaan tunnuskilven uloimman osan on osoitettava ajoneuvon leveintä kohtaa. Määräys on turha ja osin virheellinenkin, koska tunnuskilvet on kohdan neljännen kappaleen mukaisesti sijoitettava siten, että ne osoittavat kuljetuksen leveintä kohtaa, joka voi olla ajoneuvon leveintä kohtaa leveämpi. Kohdassa sallitaan jatkossakin se, että tunnuskilpi ei ole kokonaan näkyvässä, jos tiellä yleisesti sallitun leveyden ylitys on tunnuskilven leveyttä pienempi.

Kohdan kuudenneksi kappaleeksi lisätään vaatimus leveän kuljetuksen merkitsemisestä heijastimilla. Heijastinta edellytetään silloin, kun kuljetuksen tunnuskilvet eivät ole heijastavia tai, jos tunnusvalaisimia vain yhdet vaadituissa paikoissa tai kyseisessä paikassa olevat tunnusvalaisimet on kytketty niin, että yhden valaisimen rikkoutuminen aiheuttaa molempien kyseisessä paikassa olevien tunnusvalaisimien toimimattomuuden. Määräyksellä parannetaan kuljetuksen mittojen havaittavuutta pimeän aikana tilanteessa, jossa tunnusvalaisin ei toimi. Heijastimen edellytetään olevan suorakaiteen muotoinen ja kooltaan vähintään 150 cm². Vaihtoehtoisesti saa käyttää kahta neliönmuotoista heijastinta, joiden koko yhteensä täyttää mainitun vaatimuksen. Heijastimien koko- ja muotovaatimuksilla pyritään ilmaisemaan muille tienkäyttäjille, että kyseessä on erikoiskuljetus. Heijastimien värin on oltava tunnusvalaisimien värejä vastaavasti eteenpäin ruskeankeltainen ja taaksepäin punainen. Heijastimet saavat tunnusvalaisimien tapaan olla asennettuina tiellä yleisesti sallittua leveämmän kuorman kuljettamiseen tarkoitettuun ajoneuvoon myös silloin, kun tiellä yleisesti sallittua leveyttä ei ylitetä, jos heijastimet siirretään niin, että ne eivät ole ajoneuvon levein kohta. Lisäksi kohdassa siirretään tunnusvalaisimien ja tunnuskilpien sijoittamista koskevia tekstejä luettavuuden helpottamiseksi.

5.4 Pitkän kuljetuksen merkinnät

Otsikkoa lyhennetään, koska kohdassa ovat kaikki määräykset pitkän kuljetuksen merkinnöistä. Aiemmin otsikko on ollut Pitkän kuljetuksen merkinnät edessä, takana ja sivuilla.

Kohtaan lisätään poistettavasta kohdasta 5.2.4 sivuvalaisinta, -valaisinnauhaa ja -heijastinnauhaa koskevat määräykset.

6 Vaatimukset varoitusautolle, EKL-autolle ja niiden varusteille

6.1 Varoitusauton yleiset vaatimukset

Määräyksen kohdasta poistetaan varoitusauton ajoneuvoluokkaa koskeva määräys, koska varoitusauton luokasta säädetään jo ajoneuvolain 19 §:n 2 momentissa. Varoitusautossa saa edelleen olla kaikki 6.3.3 kohdassa EKL-autoon sallitut ja siihen vaaditut laitteet ja varusteet.

Kohdan uudeksi toiseksi kappaleeksi siirretään aiemmin EKL-auton vaatimuksissa ollut määräys, jonka mukaan varoitusautossa on oltava korkeuden mittalaite, jos autoa käytetään kuljetuksen yhteydessä korkeusrajoitusten varmistamiseen tai reitin korkeusrajoitusten selvittämiseen ennen kuljetusta. Vaatimus ulotetaan koskemaan sekä EKL-autoa että muuta varoitusautoa, koska sen tarve ei riipu auton luokituksesta. Korkeuden mittalaitteelle saa olla teline tai muu rakenne.

Määräyksen kohdasta jätetään pois termit liikenteenohjausvaunu ja törmäysperävaunu, koska niitä koskevia tarkkoja määritelmiä tai vaatimuksia ei ole tiedossa. Määräyksessä sallitaan varoitusautoon kytkettävä perävaunu vain siinä tapauksessa, että sitä tarvitaan ja käytetään kuljetukseen liittyvässä liikenteenohjauksessa tai vähentämään henkilövahinkoja mahdollisessa törmäystilanteessa esimerkiksi silloin, kun kuljetuksessa käytetään selvästi muuta liikennettä pienempää nopeutta ja peräänajon riski on tästä syystä normaalia suurempi.

6.2 Varoitustaulu

Kohdassa määrätään varoitusautossa käytettävästä varoitustaulusta. Kohdan otsikkoa lyhennetään. Aiemmasta otsikosta varoitustaulun rakenne ja informaatio jätetään loppuosa pois, koska kohdassa määrätään kaikista varoitustaulun vaatimuksista.

Kohtaan lisätään määräys, jonka mukaan varoitustaulun alareunan tulee olla vähintään 1,70 metrin korkeudella. Tarkoituksena varmistaa varoitustaulun riittävä näkyvyys varoitusauton edessä ja takana olevalle muulle liikenteelle. Määräystä erikoiskuljetuksessa käytettävän varoitusauton varoitustaulun alareunan vähimmäiskorkeudesta sovelletaan muuhun varoitusautoon kuin EKL-autoon siirtymäajan jälkeen. Varoitustaulun alareunan vähimmäiskorkeutta koskevalla vaatimuksella annetaan siirtymäaika muille varoitusautoille kuin EKL-autoille, koska nykyiset EKL-autot ovat käytännössä vähintään 1,70 metriä korkeita, jolloin EKL-auton katolle asennettavat varoitustaulut täyttävät vähimmäiskorkeusvaatimuksen.

Varoitustaulun tekstivaatimusta muutetaan siten, että kohdassa määrätyn tekstin ei tarvitse olla puolivälin yläpuolella. Itse tekstin korkeudelle on määräyksessä vaatimukset, joilla voidaan varmistaa tekstin riittävä näkyvyys muulle liikenteelle. Määräykseen jätetään edelleen mahdollisuus sisällyttää varoitustauluun myös muuta kuljetukseen liittyvää informaatiota. Määräystä voi soveltaa esimerkiksi silloin, kun kuljetetaan jakamatonta kuormaa, joka on sekä huomattavan leveä että huomattavan pitkä. Varoitustaulussa saa tällöin olla esimerkiksi merkinnät LEVEÄ ja PITKÄ.

Samoin varoitusauton varoitustaulun vaatimuksia muutetaan siten, että määräyksessä oleva kokovaatimus koskee taulun kokoa ei informaatio-osaa. Käytännössä muutoksella ei ole juurikaan vaikutusta, koska tekstin kokoa koskevia vaatimuksia ei kevennetä. Koska kohdassa ei enää määrätä informaatio-osasta, vaan varoitustaulusta, kohdan muutakin terminologiaa muutetaan vastaavasti.

Kohtaa selkeytetään jättämällä siitä pois jälkimmäinen viittaus määräyksen 7.4.1 kohtaan, koska kyseisessä kohdassa ei määrätä viitatuista asioista.

6.3.1 EKL-auton väri

Määräyksen kohdan 6.3.1 otsikko muutetaan EKL-auton yleisistä vaatimuksista EKL-auton väriksi. Kohdassa määrätään ainoastaan väristä, koska EKL-auton rekisteriin merkitsemistä koskeva määräys siirretään kohtaan 6.3.2, jossa määrätään EKL-auton merkinnöistä.

Määräyksen kohdasta jätetään pois EKL-auton minimikorkeutta koskeva määräys, koska sille ei ole lakivaltuutta. Määräys on ollut tulkinnanvarainen siinä, tulkitaanko minimikorkeuteen kuuluvaksi myös kuljetuksen mitoista kertova varoitustaulu tai sen kiinnikkeet. Tarkoituksena on kuitenkin ollut varmistaa EKL-auton hyvä havaittavuus. Korkeusmitta jätetään pois myös liitteessä 3 olevasta EKL-auton esimerkkikuvasta.

EKL-auton keltaista pääväriä koskevaa vaatimusta täsmennetään siten, että sillä tarkoitetaan auton koko korin pinta-alasta vähintään puolta. Pinta-alaan lasketaan maalatut tai teipatut osat, ei esimerkiksi ikkunoita tai renkaita. Väri vaatimuksen ei tarvitse täytyä erikseen etu- ja takaosien tai sivujen osalta, vaan väri vaatimus koskee koko ajoneuvon pinta-alaa. Väri vaatimuksen täyttymisen edellyttäminen erikseen esimerkiksi auton etuosassa voi olla haastavaa, koska auton tuulilasi ja esimerkiksi jäähdytysaukot voivat viedä ison osan etuosan pinta-alasta. Lisäksi konepelti voi olla sen suuntainen, ettei siitä suoraan eteenpäin ole näkyvissä kuin pieni osa.

6.3.2 EKL-auton merkinnät

Kohdan ensimmäisessä kappaleessa tarkennetaan tekstimuotoilua siten, että EKL-auton etu- ja takaosassa olevassa vinoraitaisessa merkinnässä olevien vuorottaiten raitojen on oltava väriltään punaisia ja valkoisia. Sivulla näkyvän nuolikuvion näkyvyyden parantamiseksi pimeällä muiden ajoneuvojen lähivaloissa, määräykseen lisätään vaatimus siitä, että merkinnän on ulotuttava etusivuikkunoiden alareunan alapuolelle.

Kohdasta 5.2.5 siirretään 6.3.2 kohtaan valaisimia ja heijastimia koskevat yleiset vaatimukset EKL-auton merkinnöistä.

6.3.3 EKL-auton laitteet ja varusteet

Kohdan johdantokappaleesta poistetaan määräys siitä, että EKL-auton on täytettävä myös 6.1 kohdan vaatimukset. Siitä, että EKL-auton on täytettävä 6.1 kohdan määräykset, on määrätty jo kohdassa 6.3.1 kohdassa.

Määräyksen kohdan ensimmäisen kappaleen 1 alakohdan määräys korkeuden mittalaittevaatimuksesta siirretään 6.1 kohtaan, jossa määrätään varoitusauton vaatimuksista. Myös varoitusautoja käytetään kuljetuksen yhteydessä korkeusrajoitusten varmistamiseen tai reitin korkeusrajoitusten selvittämiseen ennen kuljetusta, jolloin korkeuden mittalaitteen on tarve olla varoitusautossa.

EKL-autossa vaadittavan käsisammuttimen standardin viittausta täsmennetään. Voimassa oleva käsisammuttimen standardi on SFS-EN 3-7 + A1 määräyksessä aiemmin mainitun standardin SFS-EN 3-7 sijaan. Käsisammuttimien vaatimuksista ja esimerkiksi tarkastamisesta säädetään eduskunnan hyväksymässä eräistä paloturvallisuuslaitteista annetussa laissa, joka on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2025 (EV 13/2024 vp). Määräyksessä tarkennetaan käsisammutinta koskevaa vaatimusta mainitussa standardissa tarkoitettuna toimintalämpötilarajan osalta siten, että edellytetään käsisammuttimelta soveltuvuutta -30° C:n tai kylmemmässä lämpötilassa käytettäväksi ja sitä, että se on ajoneuvopalojen sammutukseen soveltuva. Määräys minimitoimintalämpötilasta on tarpeen, koska standardissa

mahdollistetaan vaihtoehtoisia minimitoimintalämpötiloja. Suomen olosuhteissa on perusteltua vaatia sammuttimelta toimintakykyä alhaisissa lämpötiloissa.

Kohdan viimeisen kappaleen määräyksen sanamuotoa muutetaan. Määräys koskee tien yläpuolisten rakenteiden tai vastaavien korkeusrajoitusten havaitsemiseksi sallittuja valaisimia. Määräyksen sisältöä ei tältä osin muuteta.

7. Liikenteenohjaus ja varoitustoimenpiteet erikoiskuljetuksessa

7.1 Liikenteenohjaus erikoiskuljetuksessa

Kohdan johdantokappaleen sanamuotoa muutetaan siten, että sana erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja sanan sijaan käytetään määriteltyä termiä EKL-ohjaaja.

Määräyksen 7.1 kohtaan lisätään 3.1 kohdasta poistettava määräys, jonka mukaan liikenteenohjaajaa on käytettävä, jos kuorma estää kuljettajaa näkemästä kuljetuksen taakse tai sivulle joko suoraan tai epäsuoran näkemisen mahdollistaman laitteen avulla.

Kohdasta poistetaan määräys, jossa toistetaan tieliikennelain 65 §:n 4 momentin säännös siitä, että liikenteenohjaajan on käytettävä pysäytysmerkkinä tieliikennelain liitteen 3.3. mukaista liikennemerkkiä C1. Samoin määräyksestä poistetaan liikenteenohjauslaitteiden käytöstä annetun valtioneuvoston asetuksen (379/2020) 34 §:n säännöstä vastaava määräys siitä, että pimeän aikana tai näkyvyyden ollessa rajoittunut erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan pysäytysmerkkinä on käytettävä sisältä valaistua tai muuhun valaistustekniikkaan perustuvaa merkkiä C1.

EKL-ohjaajan käyttämän ajoneuvolla ajo kielletty -liikennemerkin vaatimuksia muutetaan siten, että EKL-ohjaaja saa käyttää mitä vain määrätyn mukaista ajoneuvolla ajo kielletty -liikennemerkkiä. Voimassa olevan liikenteenohjauslaitteiden väreistä, rakenteesta ja mitoituksesta annetun Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen (TRAFICOM/149157/03.04.03.00/2023) mukaisia ajoneuvolla ajo kielletty merkkejä ovat aiemmassa erikoiskoiskuljetukset ja erikoiskuljetusajoneuvot määräyksessä liikenteen ohjaajalle sallittujen halkaisijaltaan 200 ja 400 millimetrinen liikennemerkkien lisäksi 900 ja 640 millimetriä halkaisijaltaan olevat liikennemerkit. Liikenteenohjauslaitteiden väreistä, rakenteesta ja mitoituksesta annetun määräyksen mukaan liikenteenohjaajan ajoneuvolla ajo kielletty -liikennemerkin halkaisija on 200 millimetriä.

Kohdan EKL-ohjaajan vaatetusta koskevaan määräykseen tehdään pieniä tarkennuksia, joilla yhtenäistetään tekstimuotoilua liikenteenohjaajan vaatetuksen perussäännökset sisältävän tieliikennelain 65 §:n 5 momentin kanssa. Kohtaan ei tehdä sisällöllisiä muutoksia.

Kohdan viimeiseksi kappaleeksi lisätään määräys EKL-ohjaajien lukumäärästä. Käytännössä EKL-ohjaajia on ollut varoitusautojen lukumäärää vastaava määrä, joten asiasta määrätään nyt myös määräyksessä. Kohdassa viitataan 7.2 kohdassa määrättävään varoitusautojen määrään. Samoin kohdassa 7.2 olevan taulukon otsikkoon lisätään, että taulukko koskee varoitusautojen vähimmäismäärän lisäksi EKL-ohjaajien vähimmäismäärää.

7.2 Varoitusauton käyttäminen erikoiskuljetuksessa

Kohdan otsikko lyhennetään siten, että siinä ei mainita EKL-autoa erikseen, koska myös EKL-auto on varoitusauto.

Kohdan ensimmäisen kappaleen luettelon 1 kohdassa määrätään, että varoitusautoa on käytettävä, jos ajoneuvon tai yhdistelmän takaylitys on yli 6 metriä ja määräyksen mukainen kääntyvyysvaatimus ei täyty. Määräystä täsmennetään siten,

että jos kuljetus ei kuormattuna täytä määräyksessä erikoiskuljetusyhdistelmän hyväksymisessä kuormaamattomalle yhdistelmälle määrättyä kääntyvyysvaatimusta, on kuljetuksessa käytettävä varoitusautoa. Varoitusauton käyttöä edellytetään kohdan ensimmäisen kappaleen 5 kohdan mukaan silloin, jos kuormaamaton ajoneuvo tai yhdistelmä ei täytä kääntyvyysvaatimusta. Kappaleen 5 kohtaan lisätään vaatimus siitä, että kuljetuksessa on käytettävä varoitusautoa, jos ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä kuormattuna ylittää liitteen 1 mukaisen sivuttaissiirtymän mitan (S) 1,70 metriä. Määräyksen 7.3 kohdassa määrätään, että tällaisessa kuljetuksessa on käytettävä varoitusautoa kuljetuksen takana, joten 7.2 kohtaan tehtävällä lisäyksellä selkeytetään ja yhtenäistetään määräystä.

Kohdan ensimmäisen kappaleen 8 kohtaa muutetaan siten, että pelkän korkeuden ylityksen vuoksi EKL-autoa ei vaadita ja pelkän korkeuden ylittävissä kuljetuksissa vaadittavasta varoitusautosta määrätään uudessa 9 kohdassa.

Uuden 9 kohdan mukaan muuta varoitusautoa kuin EKL-autoa saa käyttää aina silloin, jos kuljetuksessa ylitetään pelkkä korkeus. Aiemmin määräyksen 8 kohdan mukaan varoitusautoa on saanut käyttää 5,5 metriin saakka ja tämän jälkeen on tullut käyttää EKL-autoa. Pelkän korkeuden ylittävissä kuljetuksissa varoitusauto on tarpeen ennemmin kuljetusreitillä olevien tien yläpuolisten esteiden mittaamiseksi kuin muun liikenteen varoittamiseksi, minkä vuoksi on perusteltua, että tällaisissa kuljetuksissa tavallinen varoitusauto riittää. Lisäksi uudessa 9 kohdassa määrätään, että pelkän korkeuden ylittämisen vuoksi varoitusautoa ei vaadita lainkaan, jos kuljetukselle on erikoiskuljetusluvassa määritelty reitti, ja kuljetuksen suorittaja on varmistanut, että varoitusauton käyttäminen tien yläpuolisten rakenteiden, kuten siltojen alikulkujen mittaamiseksi on tarpeetonta. Pelkän korkeuden ylittämisen vuoksi varoitusauto on tarpeen vain korkeuksien mittaamiseksi, mutta jos kuljetus ajetaan reitillä, jolla kuljetus mahtuu kulkemaan korkeuden puolesta ongelmitta, on turha vaatia kuljetuksessa varoitusauton käyttämistä.

Kohdasta poistetaan määräys poliisiauton käytöstä varoitusautoa korvaavana ajoneuvona. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuus kattaa varoitusauton käyttämistä koskevat määräykset. Varoitusauton korvaamista poliisiautolla ei voida pitää kannatettavana viranomaisresurssin käyttönä.

Kohdasta poistetaan määräys, jonka mukaan tieliikennelain 131 a §:n mukaista pitkän ajoneuvoyhdistelmän merkintää ei tarvitse käyttää, jos kuljetuksessa käytetään varoitusautoa. Liikenne- ja viestintävirastolle ei ole säädetty valtuutta poiketa tieliikennelain 131 a §:n säännöksistä.

7.3 Varoitusauton paikka erikoiskuljetuksessa

Varoitusauton paikasta määrätään määräyksen 7.3 kohdassa. Kohtaan lisätään määräys siitä, että varoitusautoa tulee käyttää siten, että se varoittaa muuta liikennettä erikoiskuljetuksesta aiheutuvan vaaran ja haitan ehkäisemiseksi. Kohdassa on määräyksiä siitä, milloin varoitusautoa on käytettävä kuljetuksen edellä tai takana, mutta varoitusauton tarkempaa sijaintia esimerkiksi kuljetuksen edellä on mahdotonta määräyksessä määritellä, koska varoitusauton etäisyys erikoiskuljetuksesta tulee olla kuhunkin liikennetilanteeseen soveltuva siten, että se parhaiten varoittaa muuta liikennettä erikoiskuljetuksesta.

Kohdan toisen kappaleen määräys poistetaan. Poistettavan määräyksen mukaan varoitusautojen on oltava kuljetuksen takana moottoritiellä ja tiellä, jossa kaksisuuntainen liikenne on kielletty. Jos kuljetuksessa vaaditaan useampaa varoitusautoa, ei ole perusteltua vaatia, että kaikkien varoitusautojen on oltava ensisijaisesti kuljetuksen takana varoittamassa kuljetuksen takana olevaa liikennettä.

Kohdan kolmannessa kappaleessa määrätään kuljetuksen takana käytettävästä varoitusautosta. Kappaleen ensimmäisen alakohdan määräystä yhtenäistetään 7.2 kohdan ensimmäisen kappaleen 1 kohdan muutoksen kanssa siten, että varoitusautoa on käytettävä kuljetuksen takana, jos takaylitys on yli 6 metriä ja ajoneuvo tai yhdistelmä ei täytä kääntyvyysvaatimusta.

Kohtaan varoitusauton käytöstä kuljetuksen takana lisätään määräys siitä, että moottoritiellä ja tiellä, jossa kaksisuuntainen liikenne on kielletty, tulee ensisijaisesti olla vähintään yksi varoitusauto takana. Kohta ei kiellä kaikkien kuljetuksissa käytettävien varoitusautojen käyttöä kuljetuksen takana. Kohdan lopussa olevan määräyksen mukaisesti varoitusauton paikka saa poiketa kohdassa määrätystä, jos liikennetilanne, kuljetuksen kulkusuunta tai muu vastaava syy niin edellyttää.

Kohtaan lisätään määräykset siitä, milloin varoitusauton tulee ensisijaisesti olla kuljetuksen edessä. Määräys on tarpeen erityisesti silloin, kun varoitusautoja on vain yksi ja sen käyttö on kohdassa 7.2 määrätty pakolliseksi varmistamaan kuljetuksen turvallista suorittamista nimenomaan kuljetuksen edellä.

7.4 Varoitustaulun ja varoitusvalaisimien käyttäminen

7.4.1 Varoitustaulun käyttäminen

Leveän kuljetuksen ilmaisemista muulle liikenteelle on pidetty ensisijaisena ja kohdassa olevaa pääsääntöä siitä, että varoitusauton varoitustaulussa on oltava merkintä LEVEÄ, jos kuljetuksen leveys ylittää 3,50 metriä, ei muuteta. Sen sijaan kohdassa olevaa määräystä, jonka mukaan pitkän kuljetuksen takana käytettävässä varoitusautossa saa käyttää merkintää PITKÄ, vaikka kuljetuksen leveys on yli 3,50 metriä, muutetaan. Aikaisemmin leveän kuljetuksen takana käytettävässä varoitusautossa on saanut olla merkintä PITKÄ merkinnän LEVEÄ sijaan, jos kuljetuksen pituus on ollut yli 30 metriä. Määräystä muutetaan siten, että yli 3,50 metriä mutta enintään 4 metriä leveän kuljetuksen takana käytettävässä varoitusautossa saa käyttää LEVEÄ-merkinnän sijaan merkintää PITKÄ, jos kuljetuksen pituus on yli 35 metriä. Suurin kuorma-auton ja perävaunun tai perävaunujen tiellä yleisesti sallittu pituus on 34,50 metriä, joten vasta 35 metriä ylittävän kuljetuksen pituudesta on tarve varoittaa erikseen.

7.4.2 Varoitusvalaisimien käyttäminen

Kohdan tekstimuotoilua selkeytetään aiempaa yksikäsitteisemmäksi muuttamalla määräyksen tarkoitusta. Kohdassa tuodaan aiempaa selkeämmin esiin, että kuljetuksessa ei saa käyttää lainkaan varoitusvalaisimia yksinomaan ylikorkean tai yli pitkän kuljetuksen liikkuessa liikennesääntöjen mukaisesti. Kuitenkin aiemman määräyksen mukaisesti kuljetuksen takana käytettävissä varoitusautoissa varoitusvalaisinta pitää käyttää koko kuljetuksen ajan.

7.5.1 Ryhmän koko

Kohdan terminologiaa muutetaan vastaamaan tieliikennelain ja määräyksen muiden kohtien terminologiaa, eli määrätään peräkkäisten erikoiskuljetusten ryhmästä. Määräyksen asiasisältöön ei tehdä muutoksia, vaan edelleen peräkkäisten erikoiskuljetusten ryhmässä saa olla enintään neljä erikoiskuljetusta.

7.5.2 EKL-autojen, varoitusautojen ja EKL-ohjaajien määrä ryhmässä

Kohdassa olevat määräykset liikenteenohjaajasta muutetaan määritellyn käsitteen mukaisesti EKL-ohjaajaa koskeviksi. Kohdan toisen kappaleen luettelossa tarkennetaan määräyksen aiemmankin tarkoituksen mukaisesti, että kaikkien lueteltujen kohtien vaatimuksia on sovellettava peräkkäisten erikoiskuljetusten ryhmässä.

8 Erikoiskuljetuksessa noudatettava nopeus

Kohdassa tarkennetaan määräystä siitä, milloin erikoiskuljetuksessa noudatettava ajonopeus saa olla enintään 60 km/h. Aiempi jossain määrin tulkinnanvarainen määräyksen muotoilu, jonka mukaan nopeus saa olla enintään 60 km/h, jos kuljetusta ei sen mittojen vuoksi voi kuljettaa oman ajosuunnan ajokaistalla, muutetaan siten, että puhutaan oman ajosuunnan ajokaistoista monikossa. Siten tilanteessa, jossa omaan ajosuuntaan on useampia rinnakkaisia ajokaistoja ja kuljetus tehdään niitä käyttäen menemättä miltään osin pientareelle tai vastaantulijoiden kaistalle, on sallittua ylittää nopeus 60 km/h, jos se nopeusrajoituksen mukaan on sallittua ja nopeus on kyseiseen liikennetilanteeseen turvallinen.

Kohdasta jätetään pois määräys, jonka mukaan ajoneuvoon ei tarvitse asentaa tieliikennelain 102 §:ssä tarkoitettua nopeuskilpeä silloin, kun nopeuskilven asentamista edellytettäisiin vain osalla kuljetusreitistä. Määräykselle ei ole lakivaltuutta.

9 Erikoiskuljetuksessa ilman erikoiskuljetuslupaa sallitut mitat

Kohdassa tarkennetaan sitä, että tieliikennelain 159 §:ssä tarkoitettu erikoiskuljetuslupa edellytetään aina, kun kuljetuksessa ylitetään laissa säädetty enimmäiskorkeus 4,40 m. Määräyksen asiasisältöä ei tältä osin muuteta.

Taulukossa 3 määrättyjä ns. vapaita mittarajoja selkeytetään ja pakettiauton vapaata mittarajaa korotetaan 12 metristä 13 metriin, koska tiellä yleisesti sallittuun pituuteen on tehty vastaava muutos. Taulukosta 3 jätetään kokonaan pois rivi, jossa määrätään vapaita mittarajoista kuorma-auton ja varsinaisen erikoiskuljetusperävaunun yhdistelmälle, jossa perävaunun pituus kuormaamattomana ylittää tiellä yleisesti sallitun mitan. Rivi on turha, koska siinä määrättyt vapaat mittarajat ovat samat kuin kuorma-auton ja varsinaisen perävaunun yhdistelmälle tai kuorma-auton ja usean perävaunun yhdistelmälle määrätty. Varsinaisen perävaunun pituudelle ei myöskään ole säädetty tiellä yleisesti sallittua enimmäispituutta.

Taulukossa olevasta traktorin ja ajoneuvonkuljetusperävaunun yhdistelmästä poistetaan viittaus määräyksen 2.2.1 kohdan 8 kohtaan, koska mainittu kohta poistetaan määräyksestä. Vapaita mittarajoja traktorin ja ajoneuvonkuljetusperävaunun yhdistelmälle ei muuteta. Määräyksen 3.2.11 kohdassa määrätään traktoriin kytkettävän ajoneuvonkuljetusperävaunun leveydestä, joka saa olla levitettynä enintään 3,5 metriä. Muulle traktorin ja perävaunun yhdistelmälle ilman erikoiskuljetuslupaa sallittu leveys on enintään 4 metriä.

Veneenkuljetuksessa käytettävän kuorma-auton vaatimuksista jätetään pois vaatimus siitä, että kuorma-auton on oltava veneenkuormaamiseen ja kuljettamiseen varustettu. Vaatimus nosturista on turha silloin, kun nosturi on muuten käytettävissä veneen kuormauksen ja kuormanpurun yhteydessä. Auton varustaminen veneenkuljetukseen tarkoittaa käytännössä veneen kiinnittämistä ja kuljetuksen merkitsemistä, mikä on tehtävä säädösten ja määräysten mukaisesti joka tapauksessa. Vastaava muutos tehdään erikoiskuljetusluvan myöntämistä koskevaan määräykseen.

10 Erikoiskuljetusluvan myöntäminen

Kohdan otsikkoa lyhennetään, aiempi otsikko oli Erikoiskuljetusluvan myöntämisen tarkemmat edellytykset. Muutoksella ei ole vaikutusta määräyksen soveltamiseen.

Kohdan toisen kappaleen luettelon johdantokappaleen sanamuotoa muutetaan siten, että kohdassa määrätään selkeämmin ensin siitä, että kuljetus edellyttää erikoiskuljetusluvan, jos ylitetään tiellä yleisesti sallittu korkeus, määräyksessä määriteltä ilman erikoiskuljetuslupaa sallittu muu mitta tai lain mukaisesti tiellä yleisesti sallittu massa. Johdantokappaleessa eriytetään omaksi virkkeeksi määräys,

josta käy paremmin ilmi, että luettelossa määrätään tarkempia ehtoja erikoiskuljetusluvan myöntämiselle eräissä kuljetuksissa. Erikoiskuljetusluvan yleisistä edellytyksistä säädetään tieliikennelain 159 §:ssä.

Kohdan toisen kappaleen 2 kohdasta jätetään pois viittaus määräyksen 2.2.1 kohdan 2 alakohtaan, joka kumotaan, koska siinä tarkoitettu ajoneuvonkuljetusautosta säädetään vastaavalla tavalla ajoneuvolain 37 §:ssä. Samalla yhdistetään 2 kohtaan 6 kohdassa ollut ajoneuvonkuljetusauton pituutta koskeva määräys ja kumotaan 6 kohta.

Kohdan toisen kappaleen 3 kohdasta jätetään pois viittaus määräyksen 2.2.1 kohdan 7 alakohtaan. Kohta ei enää rajata koskemaan vain traktorin ja ajoneuvonkuljetusperävaunun yhdistelmää. Kohta laajennetaan koskemaan yleisesti traktorin ja siihen kytketyn perävaunun yhdistelmää ja erikoiskuljetusluvalla sallittua ajoneuvoyhdistelmän enimmäispituutta nostetaan 20,00 metristä 25,00 metriin. Tällaiselle traktorin ja siihen kytketyn perävaunun yhdistelmälle on tarvetta esimerkiksi maatalouden kuljetuksissa, joissa koneisiin kiinnitettävien työvälineiden leveydet ovat kasvaneet, ja niitä on liikenneturvallisuussyistä kuljetettava perävaunussa pitkästi kuormattuina. Kuljetuksissa on tarvetta käyttää traktoria, koska kuormaaminen ja kuorman purku tapahtuu usein pellolla. Kohta koskee jatkossakin myös traktorin ja ajoneuvonkuljetusperävaunun yhdistelmää. Myös niiden suurin erikoiskuljetusluvalla sallittava pituus kasvaa 20,00 metristä 25,00 metriin, koska tällaisen yhdistelmän pituutta ei ole syytä rajata pienemmäksi kuin mitä sallitaan traktorin ja perävaunun erikoiskuljetusluvalla tehtävissä kuljetuksissa yleisesti.

Kohdan toisen kappaleen 4 kohdasta poistetaan osin virheellinen viittaus määräyksen 4.2 kohtaan ja tarkennetaan tekstimuotoilua sen aiemmankin tarkoituksen mukaisesti siten, että erikoiskuljetusluvan myöntämisen edellytyksenä O₁- ja O₂-luokan perävaunulle on, että perävaunun leveys on yli 2,60 metriä ja kuorman leveys on enintään 1,00 metriä perävaunun leveyttä suurempi ja enintään 4,00 metriä.

Kohdan toisen kappaleen 5 kohdasta jätetään pois vaatimus siitä, että veneen kuljetukseen käytettävälle kuorma-autolle erikoiskuljetusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että kuorma-autossa on veneen kuormaamiseen soveltuva nosturi. Vaatimus on turha silloin, kun nosturi on muuten käytettävissä veneen kuormauksen ja kuormanpurun yhteydessä.

Kohdan toisen kappaleen sanamuotoja yhtenäistetään siten, että puhutaan kuljetusten mitoista ja kuljetuksiin käytettävistä ajoneuvoista. Muutoksilla selkeytetään sitä, että kuljetuksen ylimitta voi aiheutua ajoneuvosta tai kuormasta. Muutoksilla ei ole vaikutusta määräyksen soveltamiseen.

11 Siirtymämääräykset

Siirtymämääräyksiin jätetään määräys, jonka mukaan ennen määräyksen voimaantuloa ensi kertaa Suomessa liikenteeseen hyväksytyä erikoiskuljetusajoneuvoa, tai erikoiskuljetusyhdistelmää, komponenttia, järjestelmää, osaa ja erillistä teknistä yksikköä saa edelleen käyttää liikenteessä. Määräyksen luetteloon lisätään varoitusauto, koska EKL-auton vaatimuksiin tehdään muutoksia, jotka koskevat vain auton liikenteeseen hyväksymistä, ei jo liikenteeseen hyväksytyyn auton käyttöä.

Määräys varoitusautoon kiinnitettävän varoitustaulun alareunan minimikorkeudesta on kuitenkin auton käyttöä koskeva määräys, jota sovelletaan siirtymäajan jälkeen myös ennen määräyksen voimaantuloa käyttöönotettuihin varoitusautoihin. Myös määräyksen 6.1 kohtaan lisätty määräys, jonka mukaan muussakin varoitusautossa kuin EKL-autossa on oltava korkeuden mittalaite, jos autoa käytetään kuljetuksen yhteydessä korkeusrajoitusten varmistamiseen tai reitin korkeusrajoitusten

selvittämiseen ennen kuljetusta, on käyttöä koskeva määräys, jota sovelletaan määräyksen voimaantulosta alkaen.

Siirtymämääräyksistä jätetään pois määräys, jonka mukaan ennen 28.8.2017 käyttöön otettuun autoon, joka hyväksytään Suomessa erikoiskuljetusajoneuvoksi, saa soveltaa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin voimassa olleita, ohjauslaitetta koskevia vaatimuksia. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta ei ole kannatettavaa sallia vanhemmille autoille poikkeuksia ohjauslaitevaatimuksesta.

Määräyksestä jätetään pois siirtymämääräykset, jotka koskivat vain ennen 1.1.2022 tehtyjä kuljetuksia.

Määräykseen lisätään siirtymämääräys, jolla sallitaan se, että 3.2.9 kohdan määräystä, jossa aiempaan verrattuna alennetaan nopeutta, jossa erikoiskuljetusperävaunun pyörien on lukkiuduttava automaattisesti suoraan ajoa vastaavaan asentoon nopeudesta 30 km/h nopeuteen 15 km/h, sovelletaan vasta 12 kk määräyksen voimaantulon jälkeen. Siirtymämääräyksellä mahdollistetaan ennen määräyksen voimaantuloa tilattujen perävaunujen käyttöönotto määräystä edeltävien vaatimusten mukaisina. Siirtymäaikaa saa soveltaa ajoneuvon ensimmäisessä käyttöönotossa ja käytetyn ajoneuvon rekisteröinti- tai muutokatsastuksessa.

Määräyksestä jätetään pois siirtymämääräys, joka koski määräyksen 3 kohdan soveltamista erikoiskuljetusajoneuvoihin ja erikoiskuljetusyhdistelmiin niiden liikenteeseen hyväksymisessä. Määräys siirretään muutettuna määräyksen soveltamisalaa koskevaan 1 kohtaan, koska asia liittyy määräyksen soveltamiseen yleisesti, ei vain siirtymäaikana.

Liite 1 Erikoiskuljetusajoneuvon ja -yhdistelmän kääntyvyysvaatimus

Liitteeseen 1 tehdään viittauksen muutos, koska määräyksen kohta 3.3.5 on muutunut kohdaksi 3.3.4.

Liite 3 Esimerkkikuvat: EKL-auton väri ja merkinnät

Liitteen 3 EKL-auton esimerkkikuvasta poistetaan merkintä auton vähimmäiskorkeudesta, koska vaatimus on poistettu määräyksen kohdasta 6.3.1.

Liite 4 Kaaviot: Moottoritehon ja massan suhde sekä vetävien akseleiden massa

Määräyksestä poistetaan liite 4, koska siinä ollut kuvaaja moottoritehon ja massan suhteesta on siirretty kohtaan 3.3.2 ja kuvaaja massavaatimuksesta vetäville akselille on siirretty kohtaan 3.3.3.

Määräyksen aikataulu ja voimaantulo

Määräyksestä varataan tilaisuus antaa kirjalliset lausunnon ajalla 2.10-29.11.2024.

Määräyksen on tarkoitus tulla voimaan kesällä 2025

Liitteet

Kommenttikooste, joka laaditaan lausuntokierroksen jälkeen.