

**Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi tieliikennelain
87 §:n väliaikaisesta muuttamisesta**

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Tieliikennelakiin ehdotetaan lisättäväksi väliaikaisesti uusi säännös, jolla sallittaisiin yli 2,55 metriä leveiden yli 22,00 metrin pituisissa ajoneuvoyhdistelmissä käytettävien kuorma-autojen, perävaunujen ja vaihtokuormatilojen käyttäminen tiellä 31 päivän joulukuuta 2006 jälkeen, jos kuormatila on kavennettu sisäpuolelta siten, että kuormatilan sisäleveydeksi jää enintään 2,51 metriä. Oikeus sisäpuolelta kavennetun ajoneuvon ja kuormatilan käyttämiseen olisi voimassa kolme vuotta.

Kuormatilan sisäpuolisen kavennuksen

teknisestä toteutuksesta ja sen hyväksynnästä sekä kavennetun ajoneuvon merkitsemisestä säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2007 alusta ja olemaan voimassa vuoden 2009 loppuun.

Sanotun päivämäärän jälkeen sovellettaisiin vuonna 1997 annetun asetuksen säännöksiä eli tiellä käytettäväksi ei hyväksyttäisi yli 2,55 metrin leveyttä yli 22,00 metrin pituisissa ajoneuvoyhdistelmissä.

PERUSTELUT

1. Nykytila

Vuonna 1987 Suomessa korotettiin ajoneuvojen enimmäisleveys 2,50 metristä 2,60 metriin. Leveyden vähäisestäkkin korottamisesta on merkittävää taloudellista ja kilpailukykyetua kuorma-autoelinkeinolle ja kuljetusten antajille erityisesti 1,00 x 1,20 metrin kuormalavoille lastatun päivittäistavaran ja 2,50 metrin pituisten levytuotteiden kuljetuksessa. Suuremmasta leveydestä tuli nopeasti tuotantostandardi. Suomen kuorma-autoista, perävaunuista ja vaihtokuormatiloista lähes puolet eli noin 40 000—45 000 on 2,60 metriä leveitä.

Vuonna 1997 pantiin Suomessa täytäntöön tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liiken-

teessä sallituista painoista annettu neuvoston direktiivi (96/53/EY), jäljempänä direktiivi, muuttamalla ajoneuvojen käytöstä tiellä annettua asetusta (1257/1992, muutos 670/1997). Ajoneuvoyhdistelmän enimmäispituus korotettiin 22,00 metristä 25,25 metriin. Enimmäisleveys säilytettiin 2,60 metrinä. Asetuksen voimaantulosäännöksen mukaan yli 22,00 metrin yhdistelmissä käytettävien muiden kuin lämpösäädelyjen kuorma-autojen, perävaunujen ja koritilojen suurin sallittu leveys on 2,55 metriä 1 päivästä tammikuuta 2007.

Direktiivin mukaan muiden kuin lämpösäädelyjen koritilojen enimmäisleveys on 2,55 metriä. Jäsenvaltioiden sallitaan poikkeavan direktiivissä säädetyistä enimmäispituutta ja -leveyttä koskevista säännöksistä, jos poikkeaminen ei vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusala-

la. Direktiivin 4 artiklan 4 kohdassa säädetään kaksi vaihtoehtoa sille, milloin kuljetukset eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla:

a) kuljetukset suoritetaan jäsenvaltion alueella erikoistarkoitukseen rakennetuilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä sellaisissa olosuhteissa, joissa kuljetuksia ei normaalisti suoriteta muista jäsenvaltioista lähtöisin olevilla ajoneuvoilla esimerkiksi metsien hyväksikäyttöön ja metsäteollisuuteen liittyvät kuljetukset, tai

b) jäsenvaltio, joka sallii kuljetukset alueellaan ajoneuvoilla ja ajoneuvoyhdistelmillä, joiden mitat poikkeavat direktiivin liitteessä I säädetyistä mitoista (muun muassa enimmäisleveys 2,55 metriä), sallii käytettäväksi myös liitteen I mittasäännökset täyttäviä kuorma-autoja, perävaunuja ja puoliperävaunuja kytkettyinä siten, että voidaan saavuttaa vähintään tässä jäsenvaltiossa sallittu kuormatilan pituus, jotta jokainen liikennöitsijä voi hyödyntää tasapuolisia kilpailuedellytyksiä (moduulimalli).

Esitetyn b)-alakohdan nojalla katsottiin, että Suomella on hyväksyessään mainitun moduulimallin eli käytännössä enintään 25,25 metrin pituiset ajoneuvoyhdistelmät oikeus sallia 2,60 metrin leveys pysyvästi kuorma-autoissa ja enintään 22,00 metrin pituisissa ajoneuvoyhdistelmissä. Ruotsi päätyi vastaavaan leveyttä koskevaan tulkintaan, joka koski Ruotsin silloisen yhdistelmäpituuden, enintään 24,00 metriä, mukaisia yhdistelmiä.

Toisesta Euroopan unionin jäsenmaasta tulevan kuorma-autoliikennöitsijän kilpailuedellytysten ei katsottu kärsivän, koska hänellä oli mahdollisuus hyödyntää tasapuolisia kilpailuedellytyksiä käyttämällä moduuliyhdistelmää, vaikka hänen ajoneuvonsa leveys olisikin vain 2,55 m. Tästä tulkinnasta johtuu 2,60 metriä leveiden ajoneuvojen suuri osuus kuorma-auto- ja perävaunukannasta.

Uusien yli 2,55 metriä leveiden ajoneuvojen ja kuormatilojen ottamista käyttöön ei vuonna 1997 kielletty. Yhtenä syynä oli, ettei uutta merkittäviä logistisia etuja tuovaa 25,25 metrin yhdistelmäpituutta olisi voitu nopeasti ottaa käyttöön, ellei olisi sallittu pitkien yhdistelmien muodostamista tuotantostandardin mukaisista, käytössä olevista 2,60 metriä leveistä ajoneuvoista. Valtioneuvosto luotti siihen, että liikenteenharjoittajat uusia ajo-

neuvoja hankkiessaan ottaisivat huomioon asetuksen voimaantulosäännöksen. Kuorma-autoalalla on kuitenkin vuodesta 1997 lähtien liikkunut huhuja 2,55 metrin leveysvaatimuksen siirtämisestä tai kumoamisesta. Myös kuljetuksenantajat ovat saattaneet edellyttää, että liikenteenharjoittajat käyttävät kuormatilaltaan leveämpiä ajoneuvoja. Huhujen torjuntayrityksistä huolimatta liikenteenharjoittajat ovat vuoden 1997 jälkeenkin ottaneet käyttöön 2,60 metriä leveitä ajoneuvoja käytettäväksi yli 22,00 metrin pituisissa yhdistelmissä.

Vuoden 2007 alusta säännösten vastaisiksi muuttuvien ajoneuvojen määrän rajoittamiseksi uusien yli 2,55 metriä leveiden ajoneuvojen hyväksyntä yli 22,00 metrin yhdistelmiin kiellettiin ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen muuttamisesta annetun valtioneuvoston asetuksen voimaantulosäännöksen muutoksella (327/2004) 1 päivästä lokakuuta 2004.

Vuoden 2007 alusta säännösten vastaisiksi tulevia 2,60 metriä leveitä kuorma-autoja, joita käytetään moduuliyhdistelmän vetoautoina, on noin 4 000. Moduuliyhdistelmissä käytettäviä 2,60 metriä leveitä perävaunuja on noin 4 050, ja niistä noin 1 400 on sellaisia, ettei niitä voida käyttää enintään 22,00 metrin yhdistelmissä. Lähes kaikki nämä ajoneuvot on otettu käyttöön direktiivin täytäntöönpanoajankohdan eli 17 päivän syyskuuta 1997 jälkeen.

Niiden autojen ja perävaunujen lukumäärää, jotka muuttuvat säännösten vastaisiksi vuoden 2007 alusta, on mahdotonta ilmoittaa täsmällisesti. Osa nyt yli 22,00 metrin yhdistelmissä käytettävistä autoista ja perävaunuista voidaan yhdistellä eri tavoin siten, että yhdistelmän kokonaispituudeksi tulee enintään 22,00 metriä.

Kohtuullisella tarkkuudella voidaan arvioida, että ongelma koskee 4 000—5 000 ajoneuvoa. Tämä on noin 10 prosenttia kaikista 2,60 metriä leveistä ajoneuvoista ja 3—4 prosenttia kaikista kuorma-autoista ja kuorma-auton perävaunuista. Lisäksi käytössä on 1 000—2 000 vaihtokuormatila, joiden leveys on 2,60 metriä. Vaihtokuormatiloja ei rekisteröidä eikä niiden lukumäärästä siten ole tarkempaa tietoa.

Jollei tähän ongelmaan löydetä ratkaisua, sanotut kuorma-autot, perävaunut ja vaihto-

kuormatilat on joko kavennettava 2,55 metrin levyisiksi, lyhennettävä käytettäväksi enintään 22,00 metriä pitkissä yhdistelmissä, myytävä EU:n ulkopuolisiin maihin tai poistettava liikennekäytöstä. Suurimittaisesta ajoneuvojen poistosta aiheutuisi häiriöitä joidenkin tavaroiden kuljetustoiminnalle sekä esimerkiksi haketta ja turvetta polttoaineenaan käyttävien pienten voimalaitosten energiahuollolle. Koritilojen kaventamisesta tai lyhentämisestä aiheutuisi merkittävät, useiden kymmenien miljoonien eurojen muuttamiskustannukset.

Kun toivottua ratkaisua leveysongelmaan on odotettu itse asiassa vuodesta 2004, kuljetuskaluston omistajista vain harvat ovat ryhtyneet toimenpiteisiin kaluston saattamiseksi voimassa olevan asetuksen mukaiseksi. Nyt ollaan tilanteessa, jossa Suomen konepajakasiteetti ei riitä ajoneuvojen ja perävaunujen kaventamiseen 2,55 metrin mittaiseksi vuoden 2006 loppuun mennessä.

2. Esityksen tavoitteet ja ehdotukset

2.1. Rajoitetut poikkeusluvut

Ongelman osaratkaisu on löydettävissä soveltamalla direktiivin 4 artiklan 4 a) -alakohtaa. Sen piiriin voidaan katsoa mahduttuvan:

a) paksuseinäiset hake- tai turveajoneuvot,
b) eläinkuljetuksiin käytettävät ajoneuvot, joissa kuljetettavan eläimen hyvinvoinnin lisäämiseksi on hyödynnetty 2,60 metrin leveyttä, ja

c) raakapuun (tukkien ja rankojen) kuljetukseen tarkoitettut, pankoilla varustetut ajoneuvot, jotka alussa tarkoitettua tuotantostandardista johtuen ja kuorman painopisteen saamiseksi mahdollisimman alas on rakennettu 2,60 metriä leveiksi.

Kuljetukset näillä ajoneuvoilla ovat paikallisia eikä niissä esiinny kansainvälistä kilpailua.

Turve- ja hakeajoneuvoille, eläinkuljetusajoneuvoille ja raakapuun kuljetukseen käytettävälle ajoneuvoille voitaisiin myöntää ajoneuvokohtaisia, maantieteelliseen toiminta-alueeseen sidottuja ja enintään vuoden kerrallaan voimassa olevia poikkeuslupia.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä on ajo-

neuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 52 §:n nojalla valtuus erityisestä syystä myöntää tällaisia poikkeuslupia. Ministeriö myöntäisi poikkeuslupia viiden vuoden ajan eli vuoden 2011 loppuun. Lupien myöntäminen ei edellytä lainsäädännön muuttamista.

Valtion maksuperustelain (150/1992) 6 §:n 3 momentin mukaan erityisestä syystä maksu, joka muuten määrättäisiin suoritteiden omakustannusarvoa vastaavaksi, saadaan määrätä tätä korkeammaksi. Sanotulla poikkeusluvalla myönnettäisiin merkittävä taloudellinen etu tässä tarkoitettujen ajoneuvojen omistajille ainakin suhteessa koritilan kaventamiseen. Tätä on pidettävä erityisenä syynä maksun määräämiseen omakustannusarvoa korkeammaksi. Toimenpidemaksu poikkeuslupien myöntämisestä on tarkoitus korottaa ennen 1 päivää elokuuta 1997 eli ennen ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen muutoksen voimaan tuloa käyttöön otetuille ajoneuvoille 340 euroon (normaali poikkeuslupan maksu kaksinkertaisena) ja sanotun asetuksen voimaan tulon jälkeen käyttöön otetuille ajoneuvoille 1 000 euroon (normaali poikkeuslupan maksu noin kuusinkertaisena). Maksun korotus toteutettaisiin muuttamalla liikenne- ja viestintäministeriön maksuista annettua liikenne- ja viestintäministeriön asetusta.

Maksun tuotoksi arvioidaan ensimmäisinä vuosina 300 000—400 000 euroa. Tuotto alenisi asteittain vanhimpien ajoneuvojen poistuessa käytöstä.

2.2. Kuormatilan sisäpuolinen kaventaminen

Muiden ylileveiden ajoneuvojen ja kuormatilojen ongelman ratkaisemiseksi ehdotetaan, että ulkopuolisen kavennuksen sijasta sallitaan kaventaa kuormatilan sisäpuoli vastaamaan 2,55 metriä leveän kuormatilan sisäleveyttä. Ratkaisu on osin keinotekoinen. Direktiivin säädetty enimmäisleveys tarkoittaa ulkoleveyttä. Kuormatilan sisäpuolisella kavennuksella saavutettaisiin kuitenkin direktiivin säännöksen tarkoitus. Suurempi ulkopuolinen leveysmitta ei vaikuttaisi merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla.

Koska ehdotetussa ratkaisussa on kyse varsin pitkälle menevän jäsenmaakohtaisen so-

veltamisen järjestämisestä ja kun ratkaisu edellyttää aiemmin annetun asetuksen säännöksistä poikkeamista, on tarkoituksenmukaista saattaa asia eduskunnan ratkaistavaksi määräaikaisella lain muutoksella. Oikeus tässä tarkoitettuun direktiivin tulkintaan kolmen vuoden määräajaksi voitaisiin toteuttaa muuttamalla tieliikennelain 87 §:ää. Ratkaisu edellyttää myös täsmällisiä säännöksiä sisäpuolisen kavennuksen suorittamistavalle. Kuormatilan seinämän vahvuus vaihtelee eri teknisissä ratkaisuissa ja tulee voida yksittäisesti päättää, mikä on sallittu sisäleveys. Jos oletetaan ohuimmaksi käytännön seinämänvahvuudeksi 20 millimetriä, sisäleveydeksi 2,55 metrin kuormatilassa jää 2,51 metriä. Tästä seuraa, että 2,60 metriä leveän kuormatilan seinämänpaksuuden tulee olla vähintään 45 millimetriä.

Sisäpuolisen kavennuksen valvonta on vaikeampaa kuin ulkopuolisen leveyden. Autot ja perävaunut voidaan tarkastaa katsastuksessa, mutta vaihtokuormatilojen ja ulkomaisten ajoneuvojen valvonta jää poliisin maantievalvonnan varaan. Valvontaa voitaisiin helpottaa esimerkiksi sopivalla merkinnällä.

Edellä esitetyn perusteella ehdotetaan tieliikennelain 87 §:ään lisättäväksi väliaikaisesti kolmen vuoden ajaksi uusi 8 momentti. Siinä sallittaisiin yli 22,00 metrin pituisessa ajoneuvoyhdistelmässä käytettävän yli 2,55 metriä leveän kuorma-auton, kuorma-auton perävaunun ja vaihtokuormatilan käyttäminen tiellä, jos kuormatila on kavennettu sisäpuolelta siten, että kuormatilan sisäleveys on enintään 2,51 metriä. Kuormatila, joka on kavennettu sisäpuolelta, olisi merkittävä selvästi havaittavalla tunnuksella. Oikeus käyttää tiellä tässä tarkoitettuja sisäpuolelta kavennettuja kuormatiloja olisi voimassa 31 päivään joulukuuta 2009. Siihen mennessä ajoneuvot olisi joko kavennettava ulkopuolelta, lyhennettävä enintään 22,00 metrin yhdistelmiin sopiviksi, myytävä kolmanteen maahan tai poistettava käytöstä.

Kuormatilan kavennuksen teknisestä toteutuksesta ja sen hyväksynnästä sekä kavennetun ajoneuvon merkitsemisestä säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

3. Esityksen vaikutukset

Poikkeuskäytännön ja sisäpuolisen kaven-

tamisen sallimisen seurauksena välttyttäisiin väliaikaisesti mainittujen 4 000—5 000 ajoneuvon ja 1 000—2 000 kuormatilan ulkopuoliselta kaventamiselta. Sisäpuolisen kaventamisen kustannusten voidaan arvioida olevan vain kymmenesosa ulkopuolisen kaventamisen kustannuksista. Lisäksi välttyttäisiin kuljetusyrittysten konkurseilta sekä voimalaitosten ja puunjalostusteollisuuden tuotantokatkoksilta. Kuorma-autoala saisi enemmän aikaa välttämättömien järjestelyjen toteuttamiseen.

4. Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Alkuperäisestä esityksestä, jonka mukaan poikkeuksia myönnettäisiin kolmen vuoden ajan ja niistä perittäisiin 850 tai 1700 euron maksu, pyydettiin oikeusministeriön, valtiovarainministeriön, sisäasiainministeriön, Ajoneuvohallintokeskuksen, Elinkeinoelämän Keskusliiton, Suomen Kaupan Liitto ry:n, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n, Suomen Logistiikkayhdistys ry:n, Logistiikkayritysten Liitto ry:n ja Huolintaliikkeiden Liitto ry:n lausunto.

Lausunnoissa edellytettiin yleisesti sekä poikkeuksien että sisäpuolisen kaventamisoiden pitempää tai rajoittamatonta voimasaoloaikaa. Myös poikkeusluvan maksua pidettiin korkeana. Poikkeuslupien myöntämisaikaa on tarkoitus pidentää ja maksuja alentaa.

5. Säättämisyjärjestys

Suomessa on jo vuodesta 1997 alkaen sovellettu direktiivin 4 artiklan 4 kohdan poikkeussäännöstä verrattain väljästi sallimalla pysyvästi 2,60 metrin leveys enintään 22,00 metrin pituisissa ajoneuvoissa ja yhdistelmissä. Ruotsissa sallitaan vastaavasti 2,60 metrin leveys enintään 24,00 metrin pituisissa yhdistelmissä.

Yleisten oppien mukaan poikkeuksia pääsäännöstä olisi sovellettava ja tulkittava ahtaasti. Komissio on ollut kuitenkin vuodesta 1997 tietoinen Suomen ja Ruotsin omaksumasta tulkinnasta eikä ole siihen puuttanut. Oikeudellisesti on kuitenkin kyseenalaista

laajentaa tätä tulkintaa määräaikaistakaan.

Toisaalta ehdotettu ratkaisu toteuttaa direktiivin tarkoituksen, vaikkei suoranaisesti sen kirjainta.

Edellä kerrotun perusteella lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lainsäädäntöjärjestyksessä.

6. Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivästä tammikuuta 2007 ja olemaan voimassa

vuoden 2009 loppuun.

Jotta sisäpuolisen kavennuksen teknisistä yksityiskohdista ja sen hyväksynnästä sekä ajoneuvojen merkinnästä voitaisiin säätää ja kavennustoimiin voitaisiin ryhtyä mahdollisimman pian, ehdotetaan säädettäväksi, että lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin voidaan ryhtyä ennen lain voimaantuloa.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

tieliikennelain 87 §:n väliaikaisesta muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/1981) 87 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 989/1992 ja 1091/2002, väliaikaisesti uusi 8 momentti seuraavasti:

87 §

Ajoneuvon mitat, massat ja kuormaaminen

Yli 22,00 metrin pituisessa ajoneuvoyhdistelmässä käytettävää yli 2,55 metriä leveää kuorma-autoa, kuorma-auton perävaunua ja vaihtokuormatilaa saa käyttää tiellä, jos kuormatilaa on kavennettu sisäpuolelta siten, että kuormatilan sisäleveys on enintään 2,51 metriä. Kuormatila, joka on kavennettu sisä-

puolelta, on merkittävä selvästi havaittavalla tunnuksella. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään kuormatilan sisäpuolisen kavennuksen teknisestä toteutuksesta ja sen hyväksynnästä sekä kavennetun ajoneuvon merkitsemisestä.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2007 ja on voimassa 31 päivään joulukuuta 2009.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

Naantalissa 21 päivänä heinäkuuta 2006

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenne- ja viestintäministeri *Susanna Huovinen*