

Outi Mäkelä kok

Kirjallinen kysymys raskaan liikenteen talvirengaspakosta

Eduskunnan puhemiehelle

Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain eli kabotaasisäännösten muuttamisesta on parhaillaan käsittelyssä eduskunnassa, ja sitä on kotimaisen kuljetusalan näkökulmasta pidetty ongelmallisena. Kotimaisen kuljetusalan kannalta olisikin positiivista, mikäli pitkään puhuttanut raskaan liikenteen talvirengaspakko saataisiin vihdoin voimaan. Kotimaisessa kalustossa renkaat yleensä ovat kunnossa, mutta ulkomaisessa raskaassa kalustossa eivät.

Suomessa ei tällä hetkellä ole erillisiä vaatimuksia kuorma-autojen renkaidenvaihdolle talvikuu-kausien osalta päinvastoin kuin monissa naapurimaissamme. Huonot renkaat ovat turvallisuusris-ki kaikelle liikenteelle, ja tilastojen mukaan rekkojen suistumisia tapahtuu Suomessa tammi—maaliskuussa päivittäin. Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry on ajanut raskaan kaluston talvirengaspakkoa jo pitkään, ja liiton mukaan renkaiden urasyvyyden pitäisi talvella olla vähintään 5 millimetriä, kun se nyt on 1,6 millimetriä.

Rengaspakosta olisi mahdollista säätää pelkällä ministerin asetuksella, joten sen suhteen ei olisi tarpeen jäädä odottelemaan tieliikennelain kokonaisuudistuksen valmistumista. Kabotaasilain-säädännön vuoksi asiassa tulisi edetä mahdollisimman ripeästi, jotta asetus saataisiin voimaan en-nen lainsäädännön uudistamista.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Minkälaisella aikataululla raskaan liikenteen talvirengaspakosta on mahdollista antaa asetus ja

onko olemassa tosiasiallisia esteitä, miksi tämän asetuksen antamisessa ei voida edetä ri-peästi?

Helsingissä 7.3.2016

Outi Mäkelä kok