

Liikenne- ja viestintäministeriö
Liikenneneuvos Kimmo Kiiski
PL 31
00023 VALTIONEUVOSTO

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Yleinen Teollisuusliitto YTL ry:n yhteydessä toimivat Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK ja Raidealan neuvottelukunta RAINE kiittävät mahdollisuudesta lausua otsikon aiheesta. Koska neuvottelukuntien jäsenet ovat isoja tavara- ja henkilölogistiikkapalveluiden käyttäjiä (kauppa, teollisuus, palvelut, maatalous) sekä markkinaehtoisia raidealan toimijoita, on oleellista, että pääsemme lausumaan kantamme tieliikennelaista ja siihen liittyvistä laeista.

Yleistä

Nykyinen tieliikennelaki on 80-luvulta ja lakia on jouduttu eri aikoina uudistamaan pienissä osissa. Liikenne monimuotoistuu, tulee uusia liikennevälineitä, ja jo nyt automaatio sekä tulevaisuudessa autonomiset kulkuvälineet tulevat liikenteeseen, on täten hyvä, että ne huomioidaan jo nyt lainsäädännössä. Näin lainsäädäntö ei ainakaan aseta esteitä kehitykselle.

Tavaraliikenne

23 § antaa mahdollisuuden poistua risteyksestä sopivinta ajokaistaa käyttäen muu liikenne huomioon ottaen, jos risteävällä ajoradalla olisi kaksi tai useampia ajokaistoja. Ratkaisu on raskaan liikenteen kannalta hyvä, koska se on joutunut jo käytännössä toimimaan näin.

35 § koskee kaistan vaihtoa, kun ajoneuvo osoittaa suuntamerkillä aikovansa vaihtaa kaistaa. Tällöin toinen ajoneuvo ei saa nopeuden lisäämisellä tai muulla tavoin vaikeuttaa kaistanvaihtoa. Tämä on turvallisuutta parantava kohta, varsinkin raskaalle liikenteelle hyödyllinen.

36 § 1 momentti tulee auttamaan jakelu- ja noutoliikennettä, kun sallitaan vasemmalle puolelle pysäköinti kaksisuuntaisella tiellä taajamissa. Tämä on oleellisen tärkeä asia myös kuljettajan työturvallisuutta ajatellen, ettei tarvitse lähteä tietä ylittämään rullakoiden tai vastaavien kanssa.

37 § 4 momentti on erityksen tärkeä jakelu- ja noutoliikenteelle, että ajoneuvon saa edelleen pysäyttää lyhyeksi ajaksi jalkakäytävälle tai pyörätielle ajoneuvon kuormaamista tai kuorman purkamista varten, jos läheisyydessä ei ole muuta paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottava syy. Ja sama käytäntö koskee myös ajoneuvon nousemista ja siitä poistumista. Pykälä on erityisen oleellinen silloin, kun joukkoliikennekaista tai raitiotie vie mahdollisuuden pysäyttää ajoneuvo kadun varteen, myös kuljettajan työturvallisuuden kannalta.

78 § koskee myös uutta liikennemerkkiä C43, joka osoittaa paikkaa, jossa pysäyttäminen on sallittu vain kuormaaville ja kuormaa purkaville ajoneuvoille sekä matkustajan ottamista ja jättämistä varten. Erittäin tarpeellinen ja hyvä lisäys.

98 § 1 momentti selkeyttää teknisten laitteiden käyttämistä silloin, kun laitteen käyttö ei haittaa ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettamista.

2 momentti antaa mahdollisuuden matkapuhelimen käyttöön ajoneuvon ollessa pysähdyksissä esim. liikennevalojen aikana. Tämä on hyvä, koska erilaiset applikaatiot lisääntyvät ja niitä myös ammattiautoilijat käyttävät työssään.

99 § määrittää, että pakettiautoilta poistuu ajoneuvokohtainen nopeusrajoitus, mikä sujuvoittaa liikennettä.

105 § tuo mahdollisuuden olla käyttämättä talvirenkaita marraskuun alusta maaliskuun loppuun, jos sää tai keli ei edellytä talvirenkaiden käyttöä. Tästä on vaarana tulla hyvin tulkinnallinen, koska moneen kertaan autoilijat eivät varmaan renkaita vaihda ja säät vaihtelevat edelleen suuresti talviaikana. Tämä saattaa johtaa hankaluuksiin henkilöautojen kohdalla ja vaarantaa siten muutakin liikennettä.

109 § koskee kuorman varmistamista. Momentti 3 antaa tulkinnanvaraa ja toivomus on, että sen muotoilua tarkennettaisiin.

114 § koskee ajoneuvon kuormaamista kaupallisissa kuljetuksissa. Asia on selkiytetty eri momenteissa ja lisäksi momentissa 5 edellytetään kuljetuksen toimeksiantajan antavan kuljetuksen suorittajalle tiedon kuljetettavan kontin tai vaihtokuormakorin massasta. Tämä liittyy IMO:n määräyksiin kontin massan ilmoittamisesta.

156 § koskee muita valaisimia ja siinä on nyt selkiytetty eri momenteissa hyvin ruskeankeltaisen vilkkuvalon käyttöä.

160 § koskee uutta liikennevirhemaksua. Liikennevirhemaksun käyttöön ottaminen nähdään hyvin positiivisena asiana, erityisesti ammattiliikenteen kannalta. Tällöin aikaisemmin ajokieltoon johtaneet pienet rikkomukset voidaan hoitaa nyt hallinnollisella maksulla ja tämä on tärkeää ammattiliikenteelle.

167 § kohdalla ehdotamme myös, että pienet ajo- ja lepoaikarikkomukset sekä VAK-rikkomukset otettaisiin liikennevirhemaksun piiriin.

185 § koskee valvontaa ja sen 4. momentti sisältää viranomaisen mahdollisuuden keskeyttää ajoneuvoa kuljettavan henkilön ajo, vaikka rattijuopumusta koskeva promillemäärä ei ylittyisi. Tämä tulee hyvin todennäköisesti aiheuttamaan hyvin erilaisia tulkintoja ja olisi toivottavaa, että kyseisessä momentissa tai lain perusteluissa asiaa tarkennetaan.

Henkilökuljetukset

142 § koskee matkustajamäärää koulu- ja päivähoitokuljetuksissa. On erittäin hyvä, että edelleen sallitaan 1+8 matkustajalle rekisteröidyissä henkilöautoissa 13 matkustajaa, kun ne ovat alle 13 vuotiaita ja 12 lapsimatkustajaa muutoin ja että kaikilla on käytössään turvavyöt. Pykälän avulla voidaan edelleen rakentaa kotimaisia monitoimitakseja, jotka ovat erityisesti harvaan asutuilla alueilla joustavia ajoneuvoja monipuolisiin kuljetuksiin.

Traktorit

5 § koskee mm. tiellä työskenteleviä. Yleisenä varovaisuusvelvollisuuden kohteena tulisi huomioida tiellä työskentelevät henkilöt ja työkoneet. Vaikka nämä työmaat on merkitty liikennemerkein, olisi paikallaan säätää erityinen huolellisuusvelvoite, kun tienkäyttäjä kohtaa tai ohittaa tiellä työskentelevän henkilön tai työhön käytettävän työkoneen.

58 §:ssä ei ole huomioitu voimassa olevan tieliikenneasetuksen 9 §:n säännöstä tienpidon osalta. Luonnoksen 58 § tuleekin lisätä toinen momentti: ”Tienpidossa tai vastaavassa tiellä tai sen vieressä tehtävässä työssä käytettävän ajoneuvon kuljettaja saa poiketa 1 momentin säännöksistä olosuhteiden edellyttämällä tavalla ja tarpeellista varovaisuutta noudattaen.” 58 §:n mukaisen nopeusrajan pitäisimme ennallaan.

99 §:ssä mainitun liitteen 5 taulukossa 2 mainittua kaavamaista nopeusrajoitusta 40 kilometriä tunnissa traktorille, johon on kytketty hinattava ajoneuvo, ei ole perusteltu, koska asiassa on jäänyt huomiotta traktoriin kytkettävät ajoneuvonkuljetusperävaunut, joiden leveys ylittää 2,60 metriä. Jatkossa näille kuljetuksille tultaneen myöntämään erikoiskuljetuslupia ja kyse voi olla yli 60 kilometriä tunnissa kulkevista traktoreistakin. Näin ollen esitystä tulee tältä osin muuttaa.

Nähdäksemme Tieliikennelaissa ei tulisi käyttää muusta lainsäädännöstä jo poistettua ja siten määrittelemätöntä termiä liikennetraktori, vaan traktorit tulisi luokitella enintään 40 kilometriä tunnissa, enintään 60 kilometriä tunnissa ja enintään 80 kilometriä tunnissa kulkevien jaotuksella.

Traktorisäädöksissä ei ole otettu huomioon Liikennekaaren, nykyisen Liikennepalvelulain, I -osan normistoa ja siitä ilmenevää lainsäätäjän tahtoa säännellä traktorikuljetuksista.

Traktoriin kytkettävän hinattavan ajoneuvon enimmäismassan ei tule määräytyä traktorin käyttötarkoituksen, saati verolainsäädännön mukaan. Esitys on tältä osin muutoinkin epäjohdonmukainen ja omiaan vaikeuttamaan traktorin käyttöä lyhytmatkaisissa, niille erityisesti soveltuvissa kuljetuksissa.

Tieliikenneläillä ei tule vesittää sitä, että maarakennuksen vaatimissa urakointikuljetuksissa voidaan käyttää traktorikalustoa, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa ja niihin voidaan kytkeä yli 10 tonnin perävaunu.

Traktoriin kytkettävän hinattavan ajoneuvon massa tulee porrastaa traktorin enimmäisnopeuden mukaan. Kun raja-arvona käytetään 60 km/tunnissa rakenteellisena enimmäisnopeutena, lainsäädännöstä saadaan tältäkin osin looginen kokonaisuus niin liikennelupa- kuin ajokorttisäädöstenkin osalta.

Tällöin esityksen perusteluissa mainittu nopeiden traktoreiden rinnastus autoihin koskisi yli 60 km/tunnissa rakenteellisen enimmäisnopeuden traktoreita.

Siten 120 ja 121 §:t kuuluisivat:

120 § traktoriin, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa, kytkettävän hinattavan ajoneuvon massa.

Traktoriin saa kytkeä hinattavan ajoneuvon, jonka kytkentämassa on:

- a) enintään kaksi kertaa traktorin omamassan suuruinen, jos b tai c kohdassa tarkoitettut ehdot eivät täyty;
- b) enintään 2,6 kertaa traktorin omamassan suuruinen, jos traktorin kytkentälaitteeseen kohdistuu pystysuuntainen voima, jonka suuruus on vähintään 15 prosenttia hinattavan ajoneuvon kytkentämassasta, tai jos traktorissa on jarrujärjestelmä, jota käyttäen pelkällä traktorilla suurimmilla 3 momentissa tarkoitetuilla lisäpainoilla varustettuna saavutetaan vähintään 3,5 m/s² hidastavuus;
- c) enintään kolme kertaa traktorin omamassan suuruinen, jos perävaunussa on traktorin jarrupolkimella käytettävät jarrut.

Traktoriin kytkettävän hinattavan ajoneuvon kytkentämassaa määrättäessä saa traktorin omamassassa ottaa huomioon valmistajan suosituksen mukaisesti asennetut lisäpainot ja -rakenteet, kuitenkin enintään kolmasosan traktorin rekisteriin merkitystä omamassasta, joka ei sisällä lisäpainoja eikä -rakenteita.

Traktoriin kytkettyyn perävaunuun saa kytkeä kytkentämassaltaan pienemmän perävaunun tai vastaavan maatalouteen käytettävän hinattavan ajoneuvon.

Perävaunujen tai perävaunun ja hinattavan ajoneuvon yhteenlaskettu kytkentämassa ei saa ylittää etummaisena perävaunun rakenteen perusteella määrättyä 1 momentissa tarkoitettua massaa. Valoja, heijastimia, hitaan ajoneuvon kilpeä ja muita merkintöjä koskevia säännöksiä sovelletaan perävaunuun kytkettyyn hinattavaan ajoneuvoon samalla tavalla kuin traktoriin kytkettyyn hinattavaan ajoneuvoon.

Kuormaa kantavaan runko-ohjauksella varustettuun traktoriin ei saa kytkeä hinattavaa ajoneuvoa.

Traktoriin kytkettyä rekeä saa käyttää tiellä vain poikkeuksellisesti ja vain, jos muulle liikenteelle ei aiheudu vaaraa tai haittaa. Rekeä saa kuormittaa olosuhteiden ja liikenneturvallisuuden sallimaan määrään.

121 § traktoriin, jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, kytkettävän hinattavan ajoneuvon massa.

Traktoriin kytkettävän hinattavan ajoneuvon kytkentämassa ei saa ylittää liitteen 6 taulukossa 6 mainittuja arvoja.

Traktoriin kytkettävän hinattavan ajoneuvon kytkentämassa ei saa ylittää 120 §:ssä tarkoitettuja raja-arvoja.

Jos traktoriin on kytkettynä samanaikaisesti useampia hinattavia ajoneuvoja, hinattavien ajoneuvojen yhteenlaskettu kytkentämassa ei saa ylittää 1 ja 2 momentissa tarkoitettuja arvoja.

Tällöin nämä ns. nopeat traktorit rinnastuisivat autoihin. Vastaavasti näiden ns. nopeiden traktoreiden pituuden olisi vastattava kuorma-autojen enimmäispituutta.

Luonnoksessa liitteen 5 taulukossa 2 oleva viittaus liikennetraktoriin tulee korjata kuulumaan ”traktori, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa.”

130 § 3 momentissa nopeusraja olisi hyvä harmonisoida ajokorttilainsäädännön kanssa, jolloin raja olisi yli 60 kilometriä tunnissa; ei esitetty 50 kilometriä tunnissa.

Metsätraktoreiden osalta kiinnitämme huomiota siihen, että aikanaan liikenneministeriö määritteli metsätraktorit moottoriyökoneiksi ja haluamme varmistaa tältä osin, ettei oikeustila asiassa muutu.

Raitioliikenne

On hyvä, että raitioliikenne on otettu nyt selkeästi mukaan Tieliikennelakiin ja samalla raitioliikennettä sekä muuta liikennettä koskevia määräyksiä on myös täsmennetty.

Tiivistelmä

Tieliikennelaki on näkemyksemme mukaan hyvin valmisteltu ja pääosin kannatamme lain sisältöä. Yllä olevissa joissain pykäläiä koskevissa kohdissa ehdotamme muutamia muutoksia.

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK edustaa merkittävimpiä kotimaan ja tuonnin henkilö- ja tavaralogistiikan asiakasyrityksiä. Raidealan neuvottelukunta RAINE edustaa markkinaehtoisia raidealan yrityksiä ja joukkoliikenneyrityksiä.

Kunnioittaen

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK
Raidealan neuvottelukunta RAINE



Kyösti Orre
Pääsihteeri