

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Viitaten liikenne- ja viestintäministeriön 15.2.2017 päivättyyn lausuntopyyntöön LVM/417/03/2017 Yksityisten Katsastustoimipaikkojen liitto ry esittää kunnioittavasti seuraavaa:

1. Lausuntopyynnön kohteena oleva asia

Lausuntoja on pyydetty liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellusta asiakirjasta *”Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelainsäädännön perusta paremmin vastaamaan ajan haasteisiin, sekä vastata perustuslain, kansainvälisten sopimusten ja EU:n lainsäädännön asettamiin vaatimuksiin.*

2. Hallituksen esityksen yleinen arviointi

Hallituksen esityksen tavoitteet on laadittu kattavasti ja selkeästi. Nähdäksemme tavoitteet vastaavat myös enimmäkseen hyvin yhteiskunnan tarpeisiin. On kuitenkin huomioitava, että säädösten purkamisella helposti vaikutetaan myös ns. harmaan alueen lisääntymiseen. Lainsäätäjän näkökulmasta harmaiden alueiden lisääntyminen ei ole ongelma, mutta säädösten soveltamisessa joudutaan helposti mittamaan jonkin tuotteen tai menettelyn oikeellisuutta juridisin menettelyin. Tämä on puolestaan erittäin kallista tuotekehityksen kannalta, ja se saattaa jarruttaa samalla teknologisiin innovaatioihin liittyviä lanseerauksia.

Byrokratian vähentäminen

Tavoitteena byrokratian vähentäminen on kannatettava. Tässä hallituksen esityksessä tätä toteutettaisiin sanktiojärjestelmän uudistumisella ja ns. hallinnollisen liikennevirhemaksun käyttöönotolla. Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry kannattaa tehokkaan ja mahdollisimman vähän oikeusjärjestelmää rasittavan menettelyn käyttöönottoa. Käyttöönotossa tulee huolehtia järjestelmän oikeudenmukaisuudesta suhteessa liikenneturvallisuus- ja ympäristöriskeihin.

Säädösten kokoaminen yhteen

Tavoite sääntelyn kokoamisesta on kannatettava. Erityisesti nykyisen käyttöasetuksen ja teknisen lainsäädännön raja on hämärä, ja säädökset ovat osin päällekkäisiä.

Nähdäksemme tässä hallituksen esityksessä ollaan kuitenkin esittämässä hyvin yksityiskohtaisten ja teknisten asetusten siirtoa lain tasolle. Tästä seuraa se, että teknistä säännöstöä muutettaessa on joka kerta käynnistettävä lainmuutosprosessi ja vietävä asia eduskuntaan, vaikka kyseessä olisikin verrattain pieni tekninen asia. Nähdäksemme tämä ei toteuta hallitusohjelmassa tarkoitettua norminpurkua, vaan tällä lisätään hallinnollista työtä.

Teknologinen kehitys

Hallituksen esitystä perutellaan vahvasti teknologisen kehityksen mahdollistamisella, ja teknologisen kehityksen mahdollistamalla liikenneturvallisuuden ja ympäristökuormituksen vähentymisellä. Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry pitää tavoitetta sinänsä hyvänä, mutta useilta osin asiassa esiintyy ylilyöntejä. Perusteluissa todetaan esim. *”Liikenne tuottaa entistä vähemmän kielteisiä ympäristövaikutuksia, jos kuljetut matkat pidentyvät ja liikennesuorite kasvaa liikkumisen helppouden myötä.”*, vaikka liikennesuoritteiden kasvamisella ja matkojen pidentymisellä on yksinomaan negatiivisia ympäristövaikutuksia.

Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry pitää teknisen kehityksen tuomaa turvallisuuden lisääntymistä ja liikenteen haitallisten ympäristövaikutusten vähentymistä merkittävänä, mutta

uuden tekniikan mukanaan tuomia riskejä ei ole tässä yhteydessä käsitelty laisinkaan. Erityisesti ikääntyvien laitteistojen teknisistä vioista johtuvasta virheellisestä toiminnasta sekä täysin uuden tyyppisistä uhkista aiheutuvien riskien käsittely olisi hyvä huomioida tässä yhteydessä. Samoin kunnossaolon varmistamiseen ja korjaamiseen, ja uusien riskien hallintaan liittyvien kustannusten huomioon ottaminen toisi realismia asian jatkotyöstämiseen.

Oman vastuun lisääminen

Hallituksen esityksen linjaus tieliikenteen käyttäjän oman vastuun lisäämisestä ei Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry:n näkemyksen mukaan ole täysin linjassa tieliikenteen turvallisuudesta annetun valtioneuvoston periaatepäätöksen kanssa. Vaikka kansalaisten holhous koetaan useissa tapauksissa oman arviointikyvyn aliarviointina, on selkeällä lainsäädännöllä ja vaatimuksilla myös viestinnällinen vaikutus. On helpompi perustella turvallisuutta lisääviä menettelyitä faktojen lisäksi myös sillä, että valtiovalta on ottanut kantaa asiaan. Esimerkiksi oikean tilannenopeuden arviointi ajoneuvoaikohtaisten nopeusrajoitusten noustessa ei välttämättä tule olemaan helppoa.

3. Yksityiskohtaiset kommentit

88§

4 momentissa telin määritelmä on onnistunut ja kaivattu asia.

5 momentti on ongelmallinen varsinaisen perävaunun etummaisten akselien osalta. Määritelmän mukaan akselit olisivat tällöin ohjaavia, jolloin niiltä tulisi edellyttää ohjauslaitteesta annetun EU-säädöksen täyttymistä. Tällaista todistusta ei kuitenkaan yleensä ole saatavissa. Asiaa kannattaisi valmistella yhdessä ajoneuvovalmistajien ja katsastusalan kanssa.

93§ Poikkeussäännöt turvavyö ja suojakypärän käytössä.

Katsastajan turvavyönkäyttövelvoite on perusteltua koeajon aikana, mutta auton suljetulla alueella käyttövelvollisuutta ei tulisi edellyttää. Tämä lienee tieliikennelain soveltamisalan perusteella kunnossa.

99§ Ajoneuvon suurin sallittu nopeus.

Ajoneuvoaikohtaisten nopeusrajoitusten poistoa kannattaisi harkita uudelleen erityisesti vanhojen huolto- matkailu-, ruumis-, matkailu- ja maastoautojen osalta. Vanhoja ajoneuvoja on liikenteessä paljon, ja niissä ei ole mitään sellaisia turvallisuusvarusteita, joita uusissa autoissa on. Lisäksi vanhoja maastoautoja muutetaan verotuksellisista syistä edelleen huoltoautoiksi. Nähdäksemme ajoneuvoaikohtaisten nopeusrajoitusten poiston voisi tehdä 1.1.2001 tai sen jälkeen käyttöönotetuille huolto-, matkailu-, ruumis-, matkailu- ja maastoautoille.

Yli 3500kg:n matkailuauton nopeus on säädöksessä esitetty noudattavan vastaavan linja-auton nopeusrajoitusta. Nopeuskilven vaatimus puuttuu kuitenkin sekä linja-autolta että sitä vastaavalta matkailuautolta. Lisäksi on hyvä huomata, että rekisteriin on hyväksytty linja-autoja nopeudelle 100km/h, jotka on käyttöönotettu ennen 1.10.1999 vaikka niissä ei ole kaikilla paikoilla turvavöitä.

O1-luokan perävaunujen nopeusrajoitusten poistaminen on riskialtis linjaus. Suomessa on muihin jäsenvaltioihin verrattuna erittäin paljon O1 luokan perävaunuja. Suuri osa näistä on satunnaisessa sesonkikäytössä, ja niiden huolto on pitkälti laiminlyöty, eikä niitä katsasteta laisinkaan. Lisäksi useissa O1 luokan perävaunuissa on akseleita ja renkaita, jotka rajoittavat nopeuden esim. 80km/h tai 90km/h nopeuteen.

101§ Suurin sallittu nopeus hinattaessa.

Apuvaunun kieltäminen auton hinauksessa on kannatettava ajatus.

102§ Nopeuskilpi

itse pykälä kirjoitettu oikein, mutta perusteluissa on virhe koskien hinattavan ajoneuvon rajaamaa nopeutta.

104§ Renkaiden kulutuspinntavaatimukset ja ominaisuudet

On hyvä, että asiassa tavoitellaan selkeyttä myös renkaiden painorajoituksia koskien. Olisi kuitenkin perusteltua sallia sallittuja akselipainoja pienemmän LI-indeksin omaavat renkaat vain raskaassa kalustossa (N3, M3, O3, O4). Lisäksi tulisi edellyttää, että tällaisten asennettujen renkaiden tiedot merkittäisiin rekisteriin, koska muutoin säädöstenmukainen käyttö ja asian valvonta on erittäin vaikeaa. Olisi myös hyvä kirjoittaa teksti selkeämmin koskien teliakseleita, teknisesti sallittuja massoja ja tieliikennemassoja.

105 §. Talviaikana käytettävät renkaat

Renkaat ovat merkittävässä roolissa tieliikenneonnettomuuksien synnyssä. Olisiko vielä mahdollista harkita onko talvirenkaita koskeva yleislinjaus riskien pienentämistä tukeva? Ehdotettu sanamuoto tarkoittaisi esimerkiksi, ettei edes katsastuksessa ole mitään edellytyksiä vaatia asiakkailta talvirenkaita. Samoin 3mm talvirenkaan kulutuspinntavaatimusta ei katsastuksessa enää pystyttäisi valvoa, koska se on sidoksissa keliin, ja liikenteenvalvoja määrittelee olosuhteet.

106 § Ajoneuvon renkaiden liukuesteet.

Perävaunua koskien asiaa olisi hyvä tarkastella riskilähtöisesti. O2-luokan perävaunussa yhdistelmän meneminen linkkuun on todellinen riski talvella erityisesti tilanteessa, kun perävaunussa on kitkarenkaat ja vetoautossa nastarenkaat

107§ yleiset kuormaussäännökset.

On erinomaista, että vaihtokoria pidettäisiin jatkossa kuormana.

108§ Kuorman sijoittaminen

Vaikka uusia autoja koskien EU-säädös onkin olemassa, olisi nähdäksemme silti syytä edellyttää kaikilta henkilö- ja pakettiautoilta kytkentäkohdan pienintä sallittua pystykuormaa.

110§ Kuorman merkitseminen

Vaihtokorilaitteet eivät saisi nähdäksemme ylittää ajoneuvon pituutta yli metrillä. Tällaisissa tapauksissa tulisi edellyttää siirrettävää taka-alleajosuojaa.

124 § Ajoneuvoyhdistelmän massaa koskevat poikkeukset vaarallisten aineiden kuljetuksessa

VAK-kuljetuksissa ei ole lähtökohtaisesti sallittua kahden VAK-perävaunun käyttäminen, vaan se on mahdollistettu erillissopimuksella. Onko tarkoitus kirjoittaa Lakitasoista-säädöstä tietyn määräajan voimassa olevan erillissopimuksen varaan?

148 § Henkilökuljetus kuorma- ja pakettiauton kuormatilassa

Onko tarkoitus, että myös avoimessa kuormatilassa saa kuljettaa henkilöitä, vanhempien autojen osalta myös ilman turvavöitä?

151 §. Autoon kytkettävä hinattava ajoneuvo.

7 momentti: olisiko syytä kuitenkin edellyttää varmistuskaapelin käyttöä myös sellaisissa vetokoukuissa, joissa varmistuskaapelille ei ole kiinnityspistettä? Erityisesti perävaunun jarrun kytkävä ohut teräsköysilenkki on kuitenkin helppo kiertää vetokoukun ympäri.

152 § Autoon kytkettävän hinattavan ajoneuvon suurin sallittu massa

Ehdotettu muutos, jossa vanhoilla kuorma-autoilla on saanut vetää jarruttomia hinattavia painavia laitteita muutetaan muotoon, jossa tällaisia vanhoja laitteita ei enää saa vetää vanhoilla kuorma-autoilla, johtaa tilanteeseen, jossa näitä hinattavia laitteita saa vetää ainoastaan traktorilla. Tämä voi tuoda ongelmia omaisuuden suojan näkökulmasta.

Liite 6, taulukko 2

Uudet 1.3.2017 voimaan tulleen asetuksen muutoksien määritelmät koskien moottoriajoneuvojen 2-akselista teliä puuttuvat.

3-akselista teliä koskien 1,3 metrin akseliväliä f- ja g-kohta tulisi kirjoittaa samaan muotoon kuin m- ja n-kohta. Tällöin f-kohta tulisi muotoon ”*Kolmiakselinen teli, jos akselien etäisyys on enintään 1,3 metriä,*” ja g-kohta olisi ”*Kolmiakselinen teli, jos akselien etäisyys on suurempi kuin 1,3 metriä.*”

Liite 6, taulukko 6 ja taulukko 3

Uudet 1.3.2017 voimaan tulleen asetuksen muutokset puuttuvat.

Liite 6 taulukko 4

A-kohdan 2-akselinen ajoneuvo, tulee aiheuttamaan ongelmia nykyisen siirtymäsäännöksen päättyessä (moottorityökone 20tonnia tarvitsee siirtymäsäännöksen päättymisen jälkeen poikkeusluvan, muttei ole katsastusvelvollinen)

4. Yhteenveto

Hankeella tavoitellaan tieliikennelainsäädännön ajantasaistamista. Esityksen tavoitteet ovat kannatettavia. Koska kokonaisuus on erittäin laaja, ja erilaisia asiaan vaikuttavia säädöksiä on uudistamisen jälkeenkin paljon, on jatkovalmistelussa olla erittäin huolellinen. Myös erittäin yksityiskohtaisen teknisen säädöstön viemistä lakitasolle kannattaa harkita tarkkaan, koska siitä muodostuu helposti turhaa hallinnollista taakkaa.

Erityisesti teknisen kehityksen mahdollisuuksiin liittyvä riskienhallinta olisi tarpeellista. Lisäksi oman vastuun lisääminen ja valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenneturvallisuuden parantamisesta on osaksi vaikeasti yhteensovitettavissa.

Helsingissä 13.4.2017

Björn Ziessler

Toiminnanjohtaja

Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry (YKL ry)

Rahakamarinportti 3 A 1, 00240 HELSINKI

www.yklry.fi