

Asia: LVM/417/03/2013

## Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

LAUSUNTO 6.4.2017

Teknisen Kaupan Liitto ry: lausunto

Hallituksen esitysluonnos (LVM/417/03/2013) uudeksi tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi sisältää säädöksiä, jotka koskevat laajasti edustamamme teknisen kaupan jäsenyrityksiä sekä niiden operatiivisessa toiminnassa (mm. erilaiset mobiilit konepalvelut) että itse jakelun kohteena olevissa tuoteryhmissä; ajoneuvoissa ja hinattavissa laitteissa.

Esitysluonnoksessa on otettu huomioon eräitä jo aikaisemmin tekemiämme kehittämissuhteita. Lausuntonne sisältää muutosehdotuksia luonnoksessa vielä olevista asiakohdista, joissa yritykset arvioivat olevan muutostarvetta.

Muutostarpeet alla eriteltyinä (bold):

1. Rengasvalmistajien palaute: Bridgestone Finland Oy, Continental Rengas Oy, Goodyear, Dunlop Tyres Finland Oy ja Michelin Suomi Oy Ab

### s. 150 3.2.5. Ajoneuvojen talvirenkaat

Ajoneuvojen talvirenkaiden käyttövelvoite on Manner-Suomessa sidottu kalenteriin. Voimassa olevan käyttöasetuksen 16 §:n mukaan talvirenkaita on käytettävä joulukuusta helmikuun loppuun.

Toteuttamisvaihtoehtona on myös arvioitu säännöstä, jossa voimassa olevaan talvirenkaan käytösääntöön (joulu-, tammi- ja helmikuu) yhdistettäisiin talvikeliin sidottu jakso, esimerkiksi marraskuussa ja maaliskuussa.

Tekninen Kauppa tukee aikaan (joulu-, tammi- ja helmikuu) sidotun talvirenkaiden käytösäännön jatkumista. Tähän voitaisiin yhdistää ministeriön ehdottama talvikeliin sidottu jakso, jonka olisi mielestämme hyvä alkaa jo lokakuun alusta ja jatkuisi maaliskuun loppuun (tarvittaessa pääsiäisen asti). Edellä mainittu vahvistaisi nykykäytännön lainsäädännöllisesti. Pelkästään keliin sidottua talvirenkaiden käytösääntöä pidämme Suomen olosuhteissa merkittävänä liikenneturvallisuusriskinä ja valvonnan (poliisi) kannalta mahdottomana.

L-luokan ajoneuvokaupan palaute:

Sivu 74. ”Kevyt nelipyörän suurin sallittu nopeus 40 km/h”

Yllä oleva kohta on ristiriidassa Liite 5 taulukon 1 (s. 417) kanssa, jossa moottorikäyttöisen ajoneuvon suurin sallittu nopeus (99 §) edellytetään kaksi- ja kolmipyöräisen mopon sekä kevyt nelipyörän maksiminopeutena 45 km/h.

Teknisen Kaupan mielestä maksiminopeus vaade pitää säilyttää nykyisenä eli 45 km/h, joka on looginen muihin kevyt ajoneuvoihin (L1e- ja L2e-luokka) verrattuna.

Sivu 421. Liite 6 taulukko5 L-luokan ajoneuvon, henkilöiden ja tavarain massa yhteensä (119 §) henkilökuljetukseen tarkoitettu maantiemönkijä ja maastomönkijä sekä henkilönelipyörä 525 kg

Uusien EURO4 hyväksytyt mopoauton omamassa on 425 kg. EU -henkilö on määritelty ka. painoltaan 75 kg. Eli tuo 525 kg painoraja on aivan liian alhainen, kun ajoneuvot on rekisteröity kahdelle henkilölle ja tavaroitakin pitää pystyä kuljettamaan mukana.

Tekninen Kauppa ehdottaa painorajan nostamista 675 kg:n, joka on EU tyyppihyväksynnän mukainen, jotta myös tavarankuljetus mahdollistuu.

s. 105 lause ” Kytettäessä perävaunu moottoripyörään on moottoripyörän rekisterikilpi siirrettävä perävaunun taakse.”

Moottoripyörässä ei perävaunua hinattaessa saisi olla rekisterikilpeä. Moottoripyörän perävaunut ovat luonteeltaan sellaisia että niitä ei hinata jatkuvasti ja irrottaminen on helppoa. Rekisterikilvet taasen eivät ole pikakiinnitteisiä. Eli hinattaessa perävaunua matkalla ja sitten jos lähdetään vaikka ”ilta-ajelulle” määränpäässä ilman perävaunua niin rekisterikilpi pitäisi taas muistaa siirtää takaisin pyörään ja pitää tarvittavat työkalut mukana. Tämä lisää unohduksen mahdollisuutta merkittävästi. Soveltuvuus lainsäädäntöön Suomen ulkopuolella on myös kyseenalainen; kuinka ulkomailla suhtauduttaisiin yhdistelmään, jossa on rekisterikilpi vain irrotettavassa perävaunussa?

Teknisen Kaupan ehdotus on, että mikäli moottoripyörän perävaunussa on oltava rekisterikilpi, niin sen tulisi voida olla kopio vetoajoneuvon kilvestä siten, että vetoajoneuvon kilpeä ei tarvitsisi siirtää.

s. 207 (38§) Pysäköinti moottoripyörän rinnalle sallittaisiin.

Tämä aiheuttaa hyvin helposti tilanteen, jossa moottoripyörän käyttö estyy. Vaikka tässä erikseen kielletään käytön estävä rinnalle pysäköinti, niin Teknisen Kaupan mielestä on parempi ratkaisu pitäytyä vanhassa säädöksessä, joka sallii vain polkupyörän ja mopon rinnalle pysäköinnin. Kevyemmät ajoneuvot voi helpommin siirtää pois ahtaasta raosta mutta moottoripyörää ei.

Tämä on Teknisen Kaupan näkökulmasta tarpeeton muutos moottoripyörille, josta ei ole mielestämme hyötyä kenellekään.

s. 266 (122§) Miksi päämitoille tarvitaan kansallinen säätely kun nämä määritellään EU direktiivissä?

Tekninen Kauppa ehdottaa, että kansallisesta lisäsääntelystä luovuttaisiin ja sovellettaisiin nykyistä EU-direktiiviä asiasta.

s. 272 (144§) henkilökuljetus

Nykytilanteessa moottoripyörällä sallitaan rekisteritiedoista poikkeava henkilökuljetus eli kuljettaja + matkustaja, mikäli matkustajalle on ”riittävät tilat sekä jalkatuet”. Moni moottoripyörä valmistetaan siten, että se toimitetaan soolovarusteisena ja valmistaja merkitsee CoC- todistukselle henkilölukuksi 1 tai 2. Rekisteritietoihin ei meillä tuota vaihtoehtoisuutta saa ja sinkkupyörän muuttaminen henkilökuljetukseen

kelpaavaksi vaatii muutostodistuksen ja todistuksen valmistajan edustajalta mikäli haluaa, että rekisteritiedoissa sallitaan matkustaja. Em. poikkeus kuitenkin sallii nykytilanteessa matkustajan kuljettamisen asiallisesti varustellulla pyörällä. Tilanteen tekee epämääräiseksi myös, että esityksen mukaan ”vanhemmissa moottoripyörissä tietoa henkilömäärästä ei aina ole merkitty rekisteriin” eikä tätä ”vanhemmuutta” ole määritelty millään tavalla. Käytännössä tämä luo tilanteen jossa liikennevalvonnassa aina vaaditaan rekisterimerkintä vaikka laki ei sitä vaadi.

Tekninen Kauppa ehdottaa säilytettäväksi nykyisen poikkeuksen tai vähintäänkin on varmistettava, että muutostodistus kaksipaikkaiseksi on mahdollista sekä ohjeistaa valvonta oikein.

s. 231 (52§) Merkillä D8 (moottorikelkkatie) osoitetulla moottorikelkkatiellä voisi ajaa myös polkupyörällä ja 52 §:ssä määritellyllä ajoneuvolla, johon sovelletaan polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä.

s. 213 Kevyt sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettaminen.

Kevyet sähköajoneuvoista tulivat säännökset ajoneuvolakiin vuoden 2016 alusta. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan lain 45 a §:ää. Pykälässä säädettäisiin kevyen sähköajoneuvon lisäksi moottorilla varustetun polkupyörän kuljettamisesta. Kevyellä sähköajoneuvolla tarkoitetaan sellaista muuta sähkömoottorilla varustettua ajoneuvoa kuin ajoneuvolain 19 §:n 1 momentissa tarkoitettua sähköavusteista polkupyörää tai 11 §:ssä tarkoitettua L-luokan ajoneuvoa, jonka moottorin suurin nimellisteho on enintään 1 kilowattia ja rakenteellinen nopeus enintään 25 kilometriä tunnissa. Kevyeen sähköajoneuvon sovelletaan moottorittoman ajoneuvon vaatimuksia.

Moottorikelkkailija tuntee tieliikennesäännöt mutta pyöräilijä ei välttämättä ja varmasti tulee ongelmia väistämissäännöissä, mikäli pyöräilijät jalankulkijat pääsevät reiteille.

Teknisen Kaupan ehdotus: Moottorikelkkatiellä voisi periä maksun nykyisen käytännön mukaisesti. Merkillä osoitetaan moottorikelkkatie. Muiden moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuin moottorikelkan kuljettaminen moottorikelkkatiellä on kielletty. Emme siis puolla telamönkijöillä ajoa kelkkareiteille.

Moottorikelkkatiellä ajettaessa on noudatettava, mitä tässä laissa säädetään ajoradalla ajamisesta. Jalankulkijan on ensisijaisesti käytettävä reitin oikeaa puolta.

Lännen Tractors Oy:n palaute:

s. 280 (154 §), Hinattavan ajoneuvon kytkeminen moottorityökoneeseen ja maastoajoneuvoon

Moottorityökoneeseen saa kytkeä sen poltto- ja voiteluaineiden sekä työhön liittyvien varusteiden ja tarvikkeiden kuljetukseen käytettävän hinattavan ajoneuvon, matkailuperävaunun tai vastaavan hinattavan laitteen. Hinattavan ajoneuvon kytkentämassa saa olla enintään moottorityökoneen omamassan suuruinen.

Tämä vastaa tekstiltään voimassa olevaa asetusta (Asetus ajoneuvon käytöstä tiellä (4.12.1992/1257): 36 § Hinattavan ajoneuvon kytkeminen moottorityökoneeseen ja maastoajoneuvoon), johon viitaten LVM on lausunut 14.1.2010 (1917/08/2009) perävaunun käytöstä Vilakone Oy:n 16.11.2009 tekemään kyselyyn tieliikennelain soveltamisesta seuraavasti:

”Riippumatta siitä, käytetäänkö verollista vai verotonta polttoainetta, ministeriö katsoo, että moottorityökoneessa taikka sen perävaunussa tai sitä vastaavassa hinattavassa laitteessa saa ajoneuvon käytöstä tiellä annettujen säännösten puitteissa kuljettaa tavaraa vain, jos kuljetus liittyy itse työtehtävän suorittamiseen eli jos kyseessä on esimerkiksi kyseisellä ajoneuvolla tapahtuvaan hiekoitukseen käytettävän hiekan taikka kyseisellä ajoneuvolla kerättyjen lehtien tai risujen kuljetus. Tavaraa pidetään tässä tapauksessa ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen (1257/192) 36 ja 45 §:issä tarkoitettuna moottorityökoneella tehtävään työhön liittyvänä tavarana. Tässäkin tapauksessa tulkitaan kuljetus työtehtävään sisältyväksi vain, jos moottorityökoneessa ja sen perävaunussa kuljetettava tavaramäärä on yhteensä korkeintaan 2 m<sup>3</sup>.”

Teknisen Kaupan ehdotus:

Ehdotuksemme on, että viranomaisvalvonnan sekä tulkinnan selkeyttämiseksi lakiin kirjattaisiin selkeästi, että:

1. Moottorityökoneeseen kytketyllä perävaunulla saa kuljettaa sen poltto- ja voiteluaineita sekä itse työtehtävän suorittamiseen liittyviä varusteita, tarvikkeita ja materiaalia sekä työmaa-alueilla että tieliikenteessä
2. Tälle kuljetettavalle tavaramäärälle määrättäisiin selkeä painoraja, koska LVM:n lausuma 2 m3:n tavaramäärä on erittäin tulkinnanvarainen.
  - Kuljetettavat työvälaineet, varusteet/tarvikkeet ja muu materiaali ovat usein muodoiltaan sellaisia, että niitä on vaikea mitata ja kuutioida, eikä niiden kuutiomäärä kerro eri ominaisiheyksistä johtuen mitään tieliikenteen turvallisuuteen oleellisesti vaikuttavasta lastin painosta ja sidontatarpeesta
  - Viranomaisvalvontaa suorittavilla tahoilla, kuten poliisi ja rajavartiolaitos, on painorajojen noudattamisen valvontaan liittyvä kalusto valmiina, mutta monimuotoisen tavaran kuutiointiin edellyttämiä mittalaitteita ei ole
3. Painorajaksi moottorityökoneeseen kytketylle perävaunulle lasteineen määriteltäisiin, kuten jo nykyisessä lakiehdotuksen 154 pykälässä, eli sen kytkentämassa saisi olla enintään moottorityökoneen omamassan suuruinen.
4. Perävaunulta edellytettäisiin samojen määräysten täyttämistä, mitä traktoriin kytkettäviltä perävaunuiltakin edellytetään

Ehdotuksen tavoitteena on viranomaisvalvonnan selkeyttämisen lisäksi

- karsia ylimääräisiä yritystoimintaa rajoittavia normeja
- lisätä moottorityökoneilla suoritettavien töiden ja niiden työmaiden tehokkuutta
- laskea esimerkiksi julkisen sektorin kustannuksia kasvavan tehokkuuden ja vähentyvien kuljetussuoritteiden ansiosta
- laskea ympäristökuormitusta, kun erilaisten pienmateriaalierien erikseen suoritettavat kuljetustarpeet vähenevät.

Koska ehdotus koskee nimeen omaan moottorityökoneella tehtävän työtehtävän suorittamiseen liittyvää materiaalia, ei ehdotettu enintään moottorityökoneen omamassan suuruinen kytkentämassa mielestämme rajaa kilpailua eikä rajoita ammattiliikenteen toiminta- ja ansaintamahdollisuuksia.

Lisätiedot:

Hannu Kyyhkynen

Asiamies

Teknisen Kaupan Liitto ry

Gsm +358 (0)50 599 4942

[hannu.kyyhkynen@tekninen.fi](mailto:hannu.kyyhkynen@tekninen.fi)

Kyyhkynen Hannu  
Teknisen Kaupan Liitto ry. - Hannu Kyyhkynen, Asiamies, Teknisen Kaupan  
Liitto ry