

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Logistiikkayritysten Liitto ry

Lausuntopyyntö hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi,
LVM/417/03/2013

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta kommentoida otsikon aiheesta. Koska liiton jäsenten pääasiallinen toiminta liittyy tiekuljetuksiin ja kappaletavaraliikenteeseen, painotetaan tätä näkökulmaa lausunnossa.

Yleistä

Kokonaisuutena näemme, että tämä suuri lakiuudistus on hyvin valmisteltu ja muutosesi-tykset tai nykyisten sääntöjen noudattaminen on hyvin perusteltu.

Lain tavoitteena olisi muun muassa vähentää byrokratiaa ja lisätä tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta liikenneturvallisuudesta, liikenteen sujuvuudesta ja ympäristöstä. Yksittäisten säännösten määrää kokonaisuudessa vähennettäisiin. Säännösten kirjoitustapaa täsmennettäisiin, yksinkertaistettaisiin ja nykyaikaistettaisiin. Sääntelyä uudistamalla vastattaisiin paremmin perustuslain, kansainvälisten sopimusten ja EU:n lainsäädännön asettamiin vaatimuksiin. Tieliikenteen nopea tekninen kehitys ja automaatio otettaisiin uudessa lainsäädännössä paremmin huomioon. Liiton käsityksen mukaan edellä mainitut tavoitteet on kokonaisuutena saavutettu hyvin.

Yleiskommenttina haluamme muistuttaa, että raskaanliikenteen kuormaamisessa ja las-taamisessa on liikenneturvallisuuden lisäksi kyse myös työturvallisuudesta. Olemassa oleva liikenne- ja rakennusinfrastruktuuri aiheuttaa rajoituksia lastaamiseen ja kuormaamiseen. Jakelu ja noutokuljetuksia tehdään yhteiskunnan ja elinkeinoelämän tarpeiden vuoksi. Koska nykyinen infrastruktuuri ei ole kaiken toiminnan kannalta optimaalinen, joudutaan tekemään käytännössä ratkaisuja, jotka ovat kompromisseja liikenne- ja työturvallisuuden yhteisvaikutuksista.

Pykälät, joihin ehdotetaan muutosta

78 § Kielto- ja rajoitusmerkit

Merkin C17 (kielletty ajosuunta) sivuuttaminen polkupyörällä voitaisiin sallia lisäkilvellä H12.0 varustettuna tekstillä ”Ei koske”. Emme kannata, että lisämerkein sallittaisiin polkupyörällä ajo kiellettyyn ajosuutaan. On hyvin vähän paikkoja, jossa näin voisi toimia turvallisesti. Lisäisi varmasti pyöräilijöiden liikenneonnettomuuksia.

105 § ja 106§ Talviaikana käytettävät renkaat ja liukuesteet.

Talvirenkaita on käytettävä sään tai kelin sitä edellyttäessä marraskuun alusta maaliskuun loppuun. Liitomme mielestä nykyinen laki on toimiva. Nykyinen laki edellyttää talvirenkaiden käyttämistä joulukuun alusta helmikuun loppuun ja sallii nastarenkaiden käytön marraskuun alusta maaliskuun loppuun tai toista pääsiäispäivää seuraavaan maanantaihin. Lisäksi tarvittaessa saa käyttää nastarenkaita, mikäli sää tai keli sitä edellyttää. Ehdotettu sanamuoto toisi turhia riskejä, koska kaikkina talvikausina voisi lähteä liikkeelle kesä-renkailla, jos omasta mielestä ei ole talvikeli. Lisäksi sään nopeasti muuttuessa tulisi tarpeellisia riskitilanteita autoilijoista, joilla on kesärenkaat talvella. Toinen näkökohta on, että maaliskuussa voi vaihtaa talvirenkaat kesärenkaisiin jo usein kuun puolivälissä ainakin Etelä-Suomessa. Jos maaliskuun lopussa tulee pieniä lumisateita tulisi vaihtaa talvirenkaat uudestaan alle. Esim. raskaanliikenteen osalta tämä johtaisi mahdollisesti tilanteisiin varsinkin ulkomaalaisille ajoneuvoille. Liitomme käsityksen mukaan nykyinen lainsäädäntö on toimiva ja takaa oikeiden renkaiden turvallisen ja järkevän käytön.

109 § 3 momentti, muutos kuorman sitomiseen ja tuentaan.

Kuorman varmistuksen lujutta määritettäessä saa kitkavoiman tarjoaman pidätyskyvyn ottaa huomioon. Kappaletavarakuljetuksissa saa kuormakorin pohjan ja kuorman välisen kitkavoiman tarjoaman pidätyskyvyn ottaa huomioon kuitenkin vain, kun kuorman liikkuminen kuormakoriin nähden pystysuunnassa on estetty sitomalla tai muulla vastaavalla tavalla.

Liitomme ei näe tätä momenttia tarpeellisena, koska nykyinen lainsäädäntö (asetus ajoneuvon käytöstä tiellä (1257/92), § 47 tarkoittaa samaa asiaa:

1. Kuorma ei saa kuormakorissa siirtyä siten, että se voi haitata ajoneuvon liikenneturvallista käyttöä. Kuorma ei saa oleellisesti liikkua kuormakoriin nähden, kun kuormaan vaikuttaa eteenpäin voima, joka vastaa kiihtyvyyttä 10 m/s², tai sivulle tai taaksepäin voima, joka vastaa kiihtyvyyttä 5 m/s².
2. Kuorman varmistamiseksi tulee käyttää kuorman tuentaa, sitomista, lukitsemista tai peittämistä. Kuorman varmistuksen lujuutta määritettäessä saa kitkan tarjoaman pidätyskyvyn ottaa huomioon.

Jos kuorma liikkuisi oleellisesti ei kitkavoima voi vaikuttaa. Ehdotettu uusi sanamuoto voi johtaa erityisesti kevyen kappaletavaran osalta hankaliin tulkintoihin. Kitkavoima tulee voida huomioida ilman erillistä sitomisvaatimustakappaletavaroille, kun kuorma on varmistettu esim. tukemalla ajoneuvon kuormatilán laitoihin. Lainsäädännöllisesti jo pelkkä kappaletavaran määritelmä on ongelma.

160 § Liikennevirhemaksu

On iso periaatteellinen muutos, jossa osa liikenerikkomuksista siirtyisi hallinnollisen mak-sun piiriin. Näemme muutoksen erittäin kannatettavana. Uusi rangaistusjärjestelmä on entistä oikeudenmukaisempi ja rangaistukset kohtuullisia niiden merkitykseen nähden. Ammattiliikenteen osalta on hyvä, että pienet rikkomukset eivät enää aiheuta tarpeettomasti ajokieltoja.

Ehdotamme myös, että pienet ajo- ja lepoaika-rikkomukset sekä VAK-rikkomukset voitaisiin saattaa liikennevirhemaksun piiriin. Esimerkiksi kappaletavaraliikenteessä voi helposti tulla vahingossa pieniä vapaanrajanylityksiä noutokuljetuksissa, kun haetaan useilta asiakkailta VAK-luokiteltuja aineita. Rajanveto pienien ja vakavampien ajo- ja lepoaika-rikkomusten välille voitaisiin määrittää valmisteltavana olevan liikenteen palveluista annetun lain yhteydessä.

Pykälät, joita kannatetaan esitetyllä tavalla tai pienellä täydennyksellä

23 § 3 momentti kääntyminen

Risteyksestä saa poistua sopivinta ajokaistaa käyttäen muu liikenne huomioon ottaen, jos risteävällä ajoradalla olisi kaksi tai useampia ajokaistoja. On hyvä ja kannatettava muutos. Varsinkin raskasliikenne on joutunut käytännössä toimimaan näin jo tähänkin asti.

33 § momentti 1.

Ohituksessa ohitettavan on pysyttävä niin oikealla kuin se muu liikenne ja olosuhteet huomioon ottaen on mahdollista, eikä saa lisätä nopeutta tai muulla tavoin vaikeuttaa ohitusta. Säännös koskisi

vain tilanteita, joissa ajosuunnassa on yksi ajokaista. Tämä on hyvä liikenneturvallisuutta lisäävä ehdotus, joka helpottaa myös raskaanliikenteen tekemiä ohituksia.

35 §

Nopeutta lisäämällä tai muulla tavalla ei saisi vaikeuttaa kaistanvaihtoa, jos toinen ajoneuvo osoittaisi suuntamerkillä aikovansa vaihtaa kaistaa. On hyvä liikenneturvallisuutta parantava uudistus, joka sujuvoittaa varmasti raskaan liikenteen kaistanvaihtoja.

36 § 1 momentti.

Vasemmalle puolelle tietä pysäköinti sallittaisiin kaksisuuntaisella tiellä taajamissa. Tämä on erittäin hyvä muutos tavaraliikenteen jakelu- ja noutokuljetusten kannalta. Se parantaa turvallisuutta sekä vähentää turhaa ajoa, etsittäessä pysäköintipaikkaa.

37 § momentti 4.

Oh hyvä, että ajoneuvon saa edelleen pysäyttää lyhyeksi aikaa jalkakäytävälle tai pyörä-tielle ajoneuvon kuormaamista tai kuorman purkamista varten, jos läheisyydessä ei ole muuta paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottava syy. Tämä kohta on erittäin tärkeä säilyttää näin muuttamattomana. Suomessa on paljon paikkoja, joissa jakelu ja nouto olisi muuten vaikea toteuttaa. Jos tämä tilapäinen pysäköinti kiellettäisiin, tarvittaisiin suuria investointeja infrastruktuuriin.

41 §

Pysäköintiajan voi ilmoittaa selkeästi, miten vaan vaikka kynällä ja paperilla. Tämä on yksinkertainen hyvä muutos, jolla poistetaan turhaa byrokratiaa.

46 §

Pyöräkatu, joka on uusi käsite. Pyöräkadulla saa ajaa autolla, mutta pyöräilijälle annettava etuoikeus tien käyttöön (esteetön kulku). Toiminee, jos käytetään järkevästi. On syytä miettiä, millaisia katuja muutetaan tai rakennetaan tämänlaiseksi. Jos tiellä on säännöllisesti tavarakuljetuksia, on syytä suunnitella siten, että kuorman purkaminen ja lastaaminen voidaan tehdä häiritsemättä pyöräilyä.

58 §

Moottori- ja moottoriliikennetiellä saa ajaa ajoneuvolla, jonka suurin sallittu nopeus vähintään 70 km/h (ennen 50 km/h). Tämä on hyvä uudistus, koska karsii enimmäisnopeudeltaan 60 km/h kulkevat traktorit ja nopeat mönkijät pois kyseisiltä teiltä. Suuret nopeuserot lisäävät ohituksia ja onnettomuuksia sekä vähentävät tien välityskykyä.

78 § Uusia liikennemerkkejä ja selkeytetään niiden kuvia.

Uudella merkillä C43 osoitetaan paikka, jossa pysäyttäminen on sallittu vain kuormaavilta ja kuormaa purkavilta ajoneuvoilta sekä matkustajien ottamista ja jättämistä varten. Tämä on hyvä merkki, joita toivottavasti tulee paljon taajamiin. Näitä käyttämällä voidaan vähentää 37 §:n tilapäistä pysäköintiä jalkakäytävillä ja pyöräteille. Kun lähellä on tällä merkillä osoitettu lastaus- ja purkupaikka, ei voi olla tarvetta pysäköidä jalkakäytävälle tai suojatielle.

99 §

Paketti-, ruumis-, huolto- ja matkailuautoille ei säädettäisi enää muita ajoneuvoja alemmaa nopeutta. yli 3500 kg:n matkailuautot sovelletaan linja-auton 80 ja 100 km/h rajoituksia. Ei aiheuta ongelmia nykyiselle ajoneuvokalustolle, koska ne ovat kehittyneet siten, ettei niillä ole poikkeavia riskejä.

111 § Kuormaukseen käytettävän ajoneuvon tai työvälineen kuljetus.

Mahdollisuus kuljettaa tavarankuljetuksessa tarkoitettua ajoneuvon lastaukseen tai purkaukseen tarkoitettua laitetta (esim. haarukkatrukki) siten, että tästä aiheutuu ajoneuville tai ajoneuvoyhdistelmälle yleisesti sallitun pituuden ylittyminen. Ei saa kuitenkaan ylittää leveyttä. Tämä muutos on kannatettava, sillä helpottaa käytännön toimintaa kuljetuksissa.

112 §

Vetoautossa pituuden saa ylittää, jos on kytkettynä perävaunu. Siis esim kuorma-auto voi olla yli 12 m, kunhan kokonaispituus ei ylitä. On hyvä käytännöllinen muutos, jota voitaneen hyödyntää ainakin raakapuukuljetuksissa.

115 §

Ajoneuvojen massoihin esitetään pieniä muutoksia, jotka esim. helpottavat raskaiden yh-distelmien liikkeellelähtöä. Ehdotukset ovat pieniä muutoksia, joilla voidaan helpottaa käytännön toimintaa.

125 §

Kuormatilan pituudessa käytetään EU-asetuksen 1230/2012 määritelmää, joka voi jossain tapauksissa sallia hieman nykyistä pidempiä kuormatiloja. Kyse on pienestä muutoksesta, jolla voidaan tehostaa kuljetuksia.

167 § Ajoneuvon massoja ja mittoja koskevat rikkomukset

Vähäinen rikkomus jää nykyisessä laissa rangaistusjärjestelmän ulkopuolelle, joka on yhtä kuin enintään 5 prosentin ylitys. Yli 5 % ylityksistä tulee päiväsakko ja ylikuormamaksu. Nyt on esitetty, että alle 5 % ylityksistä tulisi liikennevirhemaksu ja suuremmista ylityksistä päiväsakko ja ylikuormamaksu kuten nykyisin. On kannatettava muutos. Ajoneuvojen massoja on suurennettu viime vuosina, joten ylipainoja ei ole syytä hyväksyä. Näin vähen-netään tarpeetonta teiden kulumista ja parannetaan liikenneturvallisuutta. Tulisi kuitenkin huomioida talviaikana lumikuorma, jota voi kertyä ajon aikana paljonkin esim. raakapuukuljetuksissa.

Logistiikkayritysten Liitto ry edustaa merkittäviä logistiikkaoperaattoreita Suomessa. Jä-senten yhteenlaskettu liikevaihto on noin 1,4 miljardia euroa ja yritykset työllistävät noin 7000 henkilöä suoraan ja alihankintana noin 4500 henkilöä.

Kunnioitavasti

Logistiikkayritysten Liitto ry

Pekka Aaltonen

Toimitusjohtaja

Aaltonen Pekka
Logistiikkayritysten Liitto ry