

Lausunto

16.01.2020

Asia: LVM005:00/2019

## **Hallituksen esitys uuden tieliikennelain muuttamisesta (korjauspaketti)**

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 VALTIONEUVOSTO

Lausuntopyyntö LVM005:00/2019 5.12.2019

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi uuden tieliikennelain muuttamisesta (korjauspaketti)

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle uuden tieliikennelain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut luonnokseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Luonnoksen mukaan uutta tieliikennelakia (729/2018) muutettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla jo toteutetun virastouudistuksen vuoksi. Tielii-ennelakiin, ajokorttilakiin ja sakon täytäntöönpanosta annettuun lakiin tehtäisiin samalla teknisiä korjauksia ja täydennyksiä. Lisäksi lakia muutettaisiin siten, että tieliikennekäyttöön hyväksytyjä niin sanottuja HCT-ajoneuvoyhdistelmiä (High Capacity Transport) ja raskaita moottorikelkkoja koskevat säännökset siirrettäisiin uuteen tieliikennelakiin. Myös erikoiskuljetuksia koskeviin säännöksiin tehtäisiin HCT-ajoneuvoyhdistelmiin liittyviä muutoksia.

## 1. Yleistä

SKAL pitää hyvänä, että pitkiä ajoneuvoyhdistelmiä koskevat tammikuussa 2019 voimaan tulleet käyttöasetuksen muutokset on siirretty lakiin siten, että nykyiseen käytäntöön ei juurikaan tule muutoksia. Myös erikoiskuljetuksia koskevat muutokset ovat tarpeen.

Liikenne- ja viestintävirastolle annetaan useammassakin kohdassa mahdollisuus antaa tarkempia määräyksiä tarvittaessa. SKAL pitää mahdollisuutta hyvänä, mutta katsoo, että olisi parempi velvoittaa virastoa määräysten antamiseen. Tällöin ei jäisi epäselväksi annetaanko määräystä vai ei ja tulisi selvemmäksi, miten säädöksiä tulee käytännössä soveltaa.

## 2. HCT -ajoneuvoyhdistelmät

Tieliikennelain 117a §: ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun perävaunun suurin sallittu massa

Pykälässä rajoitetaan perävaunun kokonaismassaa äärimmäisten akselien välin mukaan (perävaunun siltasääntö). Luonnoksessa esitetään siirtymäsäännöstä ennen 1.4.2019 käyttöönotetuille perävaunuille 31.12.2023 saakka, joka on sama kuin 21.1.2019 annetussa käyttöasetuksen muutoksessa. SKAL katsoo, että siirtymäsäännös tulisi olla pidempi mahdollistaen vanhemman perävaunun kaluston käytön käyttöaikansa loppuun saakka. Luonnoksessa esitetty mahdollisuus pidentää käyttöaikaa Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä poikkeusluvalla on tähän ongelmaan vain osittainen ratkaisu, kun siitä aiheutuu perävaunun käytölle mm. reittejä koskeva epävarmuus ja se lisää hallinnollista taakkaa.

Edellä kerrottu SKAL:n näkemys siirtymäajan pituudesta ja mahdollisuudesta poikkeuslupiin koskee kaikkia HCT- ajoneuvoihin liittyviä siirtymäaikoja.

Tieliikennelain 150 §: Yleiset kytkentäsäännöt

Pykälän uudessa 5 momentissa sallittaisiin, että kuorma-auton ja siihen tai sen perävaunuun kytketyn perävaunun kuorman purkuun tai lastaukseen liittyvissä lyhyissä siirtoajoissa voitaisiin käyttää autoon asennettua, muuta kuin tyyppihyväksyttyä kytkentälaitetta. SKAL pitää ehdotusta hyvänä.

Tieliikennelain 152 §: Autoon kytkettävän hinattavan ajoneuvon suurin sallittu massa

Luonnoksen mukaan autoon kytkettävän muun hinattavan ajoneuvon kuin puoliperävaunun massa saisi olla enintään 1,75-kertainen vetoauton suurimpaan rekisteröinnissä ja käytössä sallittuun massaun verrattuna. Hyväksytyssä laissa ja sitä vastaavassa käyttöasetuksen säännöksessä on luvun 1,75 tilalla luku 1,7. Vastaavasti puoliperävaunun telille kohdistuva massa saisi olla enintään 1,75 kertaa vetoauton suurin tiellä yleisesti sallittu massa. SKAL pitää ehdotuksia hyvinä.

Tieliikennelain 192 §: Eräitä ajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä koskevat poikkeukset

Pykälän 1 momentissa päivitetäisiin niiden pykälien luettelo, joiden säännöksistä Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää poikkeuksia yksittäiselle ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelmälle. Luetteloon lisättäisiin mm. HCT-muutosten vuoksi lakiin lisättäväksi ehdotetut 117 a, 131 a ja 132 a §. SKAL katsoo, että pykälään tulee lisätä myös perusteluissa mainitut poikkeuslupien myöntämistä koskevat vaatimukset, jotta laissa säädetty tai sen nojalla määrätty turvallisuustaso voidaan saavuttaa, eikä kilpailu vääristy.

### 3. Erikoiskuljetukset

Erikoiskuljetuksia koskevia säännöksiä ehdotetaan tarkennettavaksi erityisesti sen osalta, milloin kuljetus katsotaan erikoiskuljetukseksi. Tieliikennelain 2 §:n erikoiskuljetuksen määritelmästä poistettaisiin rajaus, jonka mukaan tiellä yleisesti sallittuja mittoja tai massoja koskevista säännöksistä poikkeamisen on oltava välttämätöntä, että kuljetus voidaan katsoa erikoiskuljetukseksi. Lain 88 §:ään lisät-täisiin uusi 12 kohta, jossa määriteltäisiin jakamaton esine. Edelleen lakiin lisät-täisiin uusi 157a §, jossa tarkennettaisiin sitä, milloin kuljetus katsotaan erikoiskuljetukseksi. SKAL katsoo, että ehdotukset ovat hyviä ja tarpeen selkeyttämään ka-luston käyttöä erikoiskuljetuksissa.

### 4. Kuorman varmistaminen

Kuorman varmistamisesta säädetään tieliikennelain 109 §:ssä. SKAL katsoo, että pykälän 3 momentin vaatimus kuorman pystysuuntaisen liikkeen estämisestä, jotta kitkavoima voidaan huomioida, tarkoittaisi käytännössä velvoitetta kuorman yli-sidontaan, on tarpeettoman tiukka. Vaatimuksen toteuttaminen ei ole kaikissa tapauksissa edes mahdollista, vaikka noin puolet kuormanvarmistamiseen tarvittavista voimista syntyy kuormatilan lattian ja kuorman välisestä kitkasta. Tärkeintä on, että kuorman liikkuminen tärinän takia on estetty tarkoitukseen sopivalla tuennalla tai sidonnalla.

SKAL esittää pykälän 3 momentin toista virkettä muutettavaksi seuraavaan muotoon: ”Kuormakorin pohjan ja kuorman välisen kitkavoiman tarjoaman pidätyskyvyn saa kuitenkin ottaa huomioon vain,

kun kuorman liikkuminen tärinän vaikutuksesta kuormakoriin nähden on estetty sitomalla, tukemalla tai muulla vastaavalla tavalla”.

SKAL pitää hyvänä, että Liikenne- ja viestintävirasto valtuutettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto antamaan tarvittaessa tarkempia määräyksiä kuorman varmistamisessa käytettävistä menetelmistä ja erityisesti 1 momentissa tarkoitettuihin ajo-tilanteisiin liittyvistä hidastuvuuksien raja-arvoista. SKAL kuitenkin katsoo, että pykälän nojalla annettavissa määräyksissä ei tulisi viitata standardin EN12195-1 mukaiseen kuormanvarmistamiseen, koska standardissa on ristiriitaa perusteluissa mainittujen raja-arvojen kanssa.

Lisäksi SKAL esittää, että Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin valtuus antaa määräyksiä myös 3 momentissa tarkoitetun kitkavoiman tarjoaman pidätyskyvyn huomioimisesta. Valvonnan kannalta on tärkeää, että teknisellä lainsäädännöllä määrätään, miten kitkavoimat lasketaan eri materiaaliparien osalta.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen  
toimitusjohtaja

Ari Herrala  
edunvalvontajohtaja

Herrala Ari  
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry