

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

VIITE: Liikenne- ja viestintävaliokunnan 24.3.2020 esittämä pyyntö HCT-lausunnosta.

Poliisihallituksen asiantuntijan lausunto HE 17/2020 vp eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi; HCT-ajoneuvoyhdistelmiä koskevat säännökset

1 Lausuntopyyntö

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt Poliisihallitukselta asiantuntijalausuntoa eduskunnan käsittelyssä olevasta hallituksen esityksestä laiksi tieliikennelain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 17/2020 vp). Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi tieliikennelakia (729/2018), ajokorttilakia (386/2011), sakon täytäntöönpanosta annettua lakia (672/2002) ja ajoneuvolakia (1090/2002).

Uutta tieliikennelakia muutettaisiin esityksen mukaan liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toteutetun virastouudistuksen vuoksi. Lisäksi lakiin lisättäisiin tieliikennekäyttöön hyväksytyjä niin sanottuja HCT-ajoneuvoyhdistelmiä ja raskaita moottorikelkkoja koskevat säännökset. Lakeihin tehtäisiin samalla myös eräitä muita korjauksia ja täydennyksiä. Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.6.2020.

Liikenne- ja viestintävaliokunta on esittänyt Poliisihallitukselle pyynnön 24.3.2020 saada asiantuntijalausunto kahdessa osassa. Ensimmäinen lausunto on pyydetty 25.3.2020 kello 14.00 mennessä koskien HCT-ajoneuvoyhdistelmien säännöksiä. Toinen lausunto, joka koskee muuta esitystä, on pyydetty saada alkuperäisen aikataulun mukaisesti 27.3.2020 kello 14.00 mennessä.

Tässä lausunnossa on käsitelty pelkästään esityksessä olevia HCT-ajoneuvoyhdistelmiä koskevia säännöksiä.

2 Poliisihallituksen asiantuntijan lausunto

2.1 Tieliikennelain voimaantulo

Poliisihallituksen asiantuntijana välitän liikenne- ja viestintävaliokunnalle Poliisihallituksen huolen tieliikennelain voimaantulosta. Valtioneuvosto on yhteistoiminnassa Tasavallan presidentin kanssa todennut Suomessa poikkeusolot koronavirusepidemian vuoksi. Poikkeusolot ovat nyt voimassa 13.4.2020 asti.

Poikkeusolot ovat poliisissa tarkoittaneet sitä, että poliisi on keskittynyt perustehtäviinsä ja keskeyttänyt vaarallisen tartuntataudin leviämisen estämiseksi tieliikennelain kokonaisuudistuksen koulutukset. Lain voimaantulo on näiltä osin uhattuna, koska poliisi ei toistaiseksi pysty valmistautumaan sillä tavalla kuin liikenteenvalvojan kuuluisi valmistautua.

Esitänkin, että Liikenne- ja viestintävaliokunta arvioisi sen, tulisiko tieliikennelain voimaantulo kokonaisuudessaan siirtää myöhemmäksi kuin 1.6.2020.

2.2 Yleistä esityksen HCT-ajoneuvoyhdistelmiä koskevista säännöksistä

Hallituksen esityksessä olevat HCT-ajoneuvoyhdistelmiä (*High Capacity Transport*) koskevat säännökset perustuvat valtaosaltaan 31.5.2020 asti voimassa olevaan ajoneuvojen käytöstä tiellä annettuun asetukseen (1257/1992) sekä sitä muuttaneeseen ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen muuttamisesta annettuun valtioneuvoston asetukseen (31/2009). HCT-ajoneuvoyhdistelmiä koskevat säännökset tulivat voimaan 21.9.2019 ja niitä on valvottu poliisin raskaan liikenteen valvonnassa osittain myös teemaluonteisesti.

Poliisihallitus lausui laajasti hallituksen esityksen luonnoksesta huomioiden tässä myös poliisilaitosten sekä raskaan liikenteen valvojien näkemykset. Luonnosvaiheessa ei havaittu HCT-säännöksissä mitään sellaista olennaista muutosta, jolla olisi ollut vaikutusta poliisin liikennevalvontaan.

Yleisesti arvioituna nyt tehdyt tarkennukset tieliikennelain 5 lukuun ovat sellaisia, että ne tarkentavat HCT-ajoneuvoyhdistelmien käyttöä liikenteessä. Sen lisäksi sääntelyssä on otettu huomioon se, että niillä osaltaan mahdollistetaan HCT-yhdistelmien hyödyntäminen riittävän laajasti liikenteessä.

Ennen kaikkea sääntelyssä on otettu huomioon HCT-ajoneuvoyhdistelmien vaikutukset liikenneturvallisuuteen. Sääntelyssä on huomioitu pidemmille, painavammille sekä useammasta kuin kahdesta ajoneuvosta muodostuville ajoneuvoyhdistelmille asetettavat vaatimukset liikenneturvallisuusvaatimuksista. Tällaisia ovat kääntyvyyteen, nopeuteen, liukkaan kelin liikkeellelähtoon sekä suurimmasta sallitusta massasta tehtävät poikkeukset silloin, kun sillä parannetaan vetopitoa tiehen.

Yksi asia on kuitenkin mainittava. Raskaan liikenteen valvonta on haastavaa liikennevalvontaa, jossa haastavuutta lisää kansallisen lainsäädännön ja Unionin lainsäädännön soveltaminen. Nyt ehdotetussa esityksessä poliisin valvontaa pyritään helpottamaan sillä, että esimerkiksi kääntymistä koskevat tekniset tiedot olisivat saatavissa sähköisesti. Käytännössä haasteeksi kuitenkin usein nousee se, ettei tietoja kuitenkaan ole mistään saatavilla.

Tieliikennelaissa annetaan laaja määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle. Sitä on pidettävä tarkoituksenmukaisena HCT-ajoneuvoyhdistelmien tarkempien säännösten osalta. Näitä koskevat säännökset ovat täsmällisesti ja tarkkarajaisesti määriteltä, minkä lisäksi esitys-

perusteluissa on tarkemmin selostettu sitä, minkälaisia asioita määräyksissä joko pitää tai voi käsitellä.

2.3 Säännöskohtaisia huomioita

88 §. 5 luvun määritelmät. Ei huomioita säännöksen sisältöön poliisitoiminnan kannalta.

100 §. Ohjautuva akseli. Ei huomioita säännöksen sisältöön poliisitoiminnan kannalta. Nopeuden alentaminen edistää liikenneturvallisuutta.

106 §. Ajoneuvon renkaiden liukuesteet. Ei huomioita säännöksen sisältöön poliisitoiminnan kannalta.

107 §. Yleiset kuormaussäännökset. Takaosan peräilytyksen rajaaminen yhteen metriin eräiden HCT-ajoneuvoyhdistelmien osalta on keskeistä liikenneturvallisuuden kannalta.

108 §. Kuorma sijoittaminen. Säännöksessä käytetty edellytys sijoittaa kuorma mahdollisimman eteen, jättää jonkun verran tulkinnanvaraisuutta käytösäännön soveltamisessa, joskin kuorman sijoittamisen tarkoitusta on tarkasti selostettu säännöskohtaisissa perusteluissa. Valittu sanamuoto vastaa nykyisin voimassa olevaa, eikä sen soveltamisessa ole todettu käytännön haasteita.

115 §. ETA-valtiossa rekisteröity tai käyttöön otettu ajoneuvo. Ei huomioita säännöksen sisältöön poliisitoiminnan kannalta.

116 §. ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon akselille ja telille kohdistuva suurin sallittu massa. Säännöksessä on tehty olennaisia muutoksia, jotka selkeyttävät liikennevalvontaa. Liitteeseen viittauksen lisäksi suurimmat sallitut massat voivat olla ajoneuvokohtaisesti määritelty liikenneasioiden rekisterissä.

117 a §. ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun perävaunun suurin sallittu massa. Ei huomioita säännöksen sisältöön poliisitoiminnan kannalta.

122 §. ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun auton ja perävaunun yhdistelmän suurin sallittu massa. Ei huomioita säännöksen sisältöön poliisitoiminnan kannalta.

124 §. ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvoyhdistelmän massaa koskevat poikkeukset vaarallisten aineiden kuljetuksessa. Ei huomioita säännöksen sisältöön poliisitoiminnan kannalta.

125 §. ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun auton, perävaunun ja niiden yhdistelmän suurin sallittu pituus. Säännös liittyy liitteen 7 muutokseen. Ei huomioita säännöksen sisältöön poliisitoiminnan kannalta.

131 a §. Pitkän ajoneuvoyhdistelmän merkinnät. Ei huomioita säännöksen sisältöön poliisitoiminnan kannalta.

132 §. ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun auton ja autolla vedettävän ajoneuvoyhdistelmän kääntymisen. Ei huomioita säännöksen sisältöön poliisitoiminnan kannalta. Säännöksen perusteluissa on viitattu kumottuun Liikenteen turvallisuusviraston erikoiskuljetusmääräykseen TRAFI/4592/03.04.03.00/2015. Uusi Liikenne- ja viestintäviraston määräys TRAFICOM/94450/03.04.03.00/2019, joka on tullut voimaan 5.4.2019, määrittelee erikoiskuljetusten kääntyvyysvaatimuksen myös 120-asteen säännön mukaan.

132 a §. Ajoneuvoyhdistelmän vakaus. Ei huomioita säännöksen sisältöön poliisitoiminnan kannalta. Valvonnan kannalta on välttämätöntä, että vakausvaatimusta koskevat tiedot ovat helposti saatavissa.

134 §. Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvon akselille ja telille kohdistuvat suurimmat sallitut massat. Ehdotettu poikkeus on liikenneturvallisuutta parantava.

150 §. Yleiset kytkentäsäännöt. Ei huomioita säännöksen sisältöön poliisitoiminnan kannalta.

151 §. Autoon kytkettävä hinattava ajoneuvo. Ei huomioita säännöksen sisältöön poliisitoiminnan kannalta.

152 §. Autoon kytkettävän hinattavan ajoneuvon suurin sallittu massa. Ei huomioita säännöksen sisältöön poliisitoiminnan kannalta.

192 §. Eräitä ajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä koskevat poikkeukset. Ei huomioita säännöksen sisältöön poliisitoiminnan kannalta. Ainoa huomio liittyy siihen, että lupaehtojen rikkominen selviää Liikenne- ja viestintävirastolle pääasiassa poliisin liikennevalvonnassa saamien tietojen perusteella.

Poliisilla ei kuitenkaan ole tiedonluovutusvelvollisuutta tällaisessa tilanteessa, joka voi tarkoittaa sitä, ettei lupavalvontaa voida Liikenne- ja viestintävirastossa tehdä tehokkaasti.

195 §. Siirtymäsäännökset. Ei huomioita säännöksen sisältöön poliisitoiminnan kannalta.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 25.03.2020 klo 12:27. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaimosta.