

## Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

### Lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi HE 17/2020 vp

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä hallituksen esitys eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi HE 17/2020 vp. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä on pyydetty kirjallista asiantuntijalausuntoa asiassa. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut esitykseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Esityksen mukaan uutta tieliikennelakia (729/2018) muutettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla jo toteutetun virastouudistuksen vuoksi. Tieliikennelakiin, 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 välttämättömänä, että pitkiä ajoneuvoyhdistelmiä koskevat tammikuussa 2019 voimaan tulleet käyttöasetuksen muutokset siirretään lakiin esitetyllä, nopealla aikataululla siten, että nykyiseen käytäntöön ei juurikaan tule muutoksia. Jos lakimuutosta ei saada tehtyä toukokuun 2020 loppuun mennessä, ei uusien, nyt jo yli vuoden käytössä olleiden säädösten mukaisella kalustolla voisi liikennöidä enää kesäkuussa. Uuden tieliikennelain voimaantulo kumoaa asetuksen ajoneuvojen käytöstä tiellä, ja samalla katoaa lainsäädäntö pitkien HCT-yhdistelmien käytölle.

Tämä tilanne olisi kestävä, koska kuljetukset toimivat jo näiden säännösten mukaan, kuljetusyrityksen ovat laajasti investoineet tammikuussa 2019 voimaantulleeseen asetuksen mukaiseen kalustoon eikä kaluston osalta voida enää palata entiseen. HCT-yhdistelmien lainsäädännön poistuminen aiheuttaisi välittömiä konkurssseja muutoinkin haastavassa tilanteessa olevalla kuljetusalalla. Myös kuljettajista tulisi pula. Lisäksi erikoiskuljetuksia koskevat muutokset ovat erityisen tarpeellisia.

Liikenne- ja viestintävirastolle annetaan useammassakin kohdassa mahdollisuus antaa tarkempia määräyksiä tarvittaessa. SKAL pitää mahdollisuutta hyvänä, mutta katsoo, että olisi parempi kaikissa kohdissa velvoittaa virastoa määräysten antamiseen. Tällöin ei jäisi epäselväksi annetaanko määräystä vai ei ja tulisi selvennää, 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). Esityksessä ehdotetaan siirtymäsäännöstä ennen 1.4.2019 käyttöönotetuille perävaunuille 31.12.2023 saakka, joka on sama kuin 21.1.2019 annetussa käyttöasetuksen muutoksessa.

SKAL esittää, että siirtymäsäännöstä pidennetään mahdollistaen vanhemman perävaunukaluston käytön käyttöaikansa loppuun saakka. Hallituksen esityksen mukainen 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 esitys siirtymäajan pidentämisestä 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**

Esityksen mukaan autoon kytkettävän muun hinattavan ajoneuvon kuin puoliperävaunun massa saisi olla enintään 1,75-kertainen vetoauton suurimpaan rekisteröinnissä ja käytössä sallittuun massaan 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 hyvänä.

### **Tieliikennelain 192 §: Eräitä ajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä koskevat poikkeukset**

Pykälän 1 momentissa päivitetäisiin niiden pykälien luetteloa, 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 esittää, että pykälään lisätään myös perusteluissa mainitut poikkeuslupien myöntämistä koskevat vaatimukset, jotta laissa säädetty tai sen nojalla määrätty turvallisuustaso voidaan saavuttaa, eikä kilpailu vääristy. On tärkeää, että myönnettyillä poikkeuksilla ja sitä kautta saavuttavalla lisäkapasiteetilla ei vääristetä kilpailua kuljetusalalla.

### 3. Erikoiskuljetukset

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

### 4. Kuorman varmistaminen

Kuorman varmistamisesta säädetään tieliikennelain 109 §:ssä. SKAL on katsonut, että pykälän 3 momentin vaatimus kuorman pystysuuntaisen liikkeen estämisestä on tarpeettoman tiukka ja on tämän näkemyksen esittänyt tammikuussa lausunnossaan hallituksen esitysluonnokseen. Hallituksen esityksen perusteissa on huomioitu SKAL:n esitys. Itse pykälätekstiä ei ole kuitenkaan muutettu.

Näin ollen 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 tärkeänä, että Liikenne- ja viestintävirasto valtuutetaan ja veloitetaan antamaan tarkempia määräyksiä kuorman varmistamisessa käytettävistä menetelmistä ja erityisesti 1 momentissa tarkoitettuihin ajotilanteisiin liittyvistä hidastuvuuksien raja-arvoista. SKAL kuitenkin katsoo, että pykälän nojalla annettavissa määräyksissä ei tulisi viitata standardin EN12195-1 mukaiseen kuormanvarmistamiseen, vaan määräykseen tulee kirjata vaadittavat kiihtyvyyden raja-arvot, eikä standardia. Määräyksiin on kirjattava kumottavassa käyttöasetuksessa olevat raja-arvot eli että kuorma ei saisi oleellisesti liikkua kuormakoriin eikä ajoneuvoon nähden, kun kuormaan vaikuttaa eteenpäin voima, joka vastaa kiihtyvyyttä 10 m/s<sup>2</sup>, taikka sivulle tai taaksepäin voima, joka vastaa kiihtyvyyttä 5 m/s<sup>2</sup>. On tärkeää varmistaa se, että kuormanvarmistuksen vaatimuksissa ei synny ristiriitaisuuksia kansallisen lainsäädännön ja standardin soveltamisen välille.

Lisäksi SKAL esittää, että Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin valtuus antaa määräyksiä myös 3 momentissa tarkoitettujen 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