

**Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
Asiantuntijakuuleminen tiistai 17.2020 klo 12.25**

Päiväys/Datum
16.3.2020

Dnro/Dnr
TRAFICOM/111211/03.03.01/2020

Viite/Referens
Asiantuntijapyyntö: Hallituksen esitys
eduskunnalle laiksi tieliikennelain muutta-
misesta ja siihen liittyviksi laeiksi HE
17/2020 vp

Liikenne- ja viestintäviraston asiantuntijalausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi HE 17/2020 vp

Liikenne- ja viestintävirasto kiittää sille varatusta tilaisuudesta tulla kuulluksi hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 17/2020 vp). Esitys on valmisteltu yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa ja Liikenne- ja viestintävirasto pitää ehdotettuja lainmuutoksia kannatettavina.

Liikenne- ja viestintävirastossa valmistellaan hallituksen esitykseen sisältyvään tieliikennelain muutokseen liittyviä määräysmuutoksia, joihin liittyen Liikenne- ja viestintävirasto esittää vielä tieliikennelakiin eräitä muutoksia.

109 §. Kuorman varmistaminen.

Eduskunnalle annetun hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksessa esitetään muutettavaksi 109 §:n 1 momenttia ja lisättäväksi uusi 5 momentti, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä eräistä pykälässä säädetyistä kuorman varmistamiseen liittyvistä seikoista. Pykälän perustelujen mukaan (s. 46) lakiehdotuksessa esitettäisiin muutoksia myös 109 §:n 3 momenttiin, mutta nämä muutosehdotukset näyttäisivät jääneet pois itse lakiehdotuksesta.

Vahvistetun tieliikennelain 109 §:n 3 momentin mukaan kuormakorin pohjan ja kuorman välisen kitkavoiman tarjoaman pidätyskyvyn saa ottaa huomioon vain, kun kuorman liikkuminen kuormakoriin nähden *pystysuunnassa on estetty sitomalla tai muulla vastaavalla tavalla*.

Vahvistetun lain mukainen 3 momentin säännös kuorman pystysuuntaisen liikkeen estämisestä tarkoittaa käytännössä veloitetta kuorman ylisidontaan, mikä ei ole kaikissa tapauksissa mahdollinen varmistusmenetelmä, vaikka noin puolet kuormanvarmistamiseen tarvittavista voimista syntyy kuormatilan lattian ja kuorman välisestä kitkasta. Olennaista on, että kuorman *liikkuminen tärinän takia on estetty tarkoitukseen sopivalla tuennalla tai sidonnalla*. Tästä syystä Liikenne- ja viestintävirasto esittää, että eduskunta muuttaisi myös 109 §:n 3 momenttia siten, että säännösmuutos mahdollistaisi eurooppalaisen standardin mukaiset menettelyt kuorman varmistamisessa seuraavasti (lisäysehdotus keltaisella):

109 §

Kuorman varmistaminen

Ajoneuvon kuorma ei saa siirtyä siten, että se voi haitata ajoneuvon liikenneturvallista käyttöä. Kuorman on pysyttävä kuormakorissa ja ajoneuvossa paikoillaan kaikissa mahdollisissa kiihdytyksissä ja jarrutuksissa sekä kaarteissa ajettaessa.

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.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä kuorman varmistamisessa käytettävistä menetelmistä ja 1 momentissa tarkoitettuihin ajo-tilanteisiin liittyvistä hidastuvuuksien raja-arvoista. Liikenne ja viestintävirasto voi antaa lisäksi määräyksiä kuorman laadusta johtuvista poikkeuksista 1 momentissa säädetyistä vaatimuksista, jos tämä ei aiheuta vaaraa liikenneturvallisuu-
delle.

Liikenne- ja viestintäviraston nyt ehdottama 109 §:n 3 momentin muutos edellyttäisi sen huomioimista myös lain johtolauseessa.

Liite 6.6 Auton ja perävaunun yhdistelmän suurin sallittu massa (122 §) neljäs selityskohta

Hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksessa liitteen 6.6 neljännessä selityskohdassa Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään säädettäväksi valtuus antaa tarvittaessa määräyksiä siitä, miten ajoneuvoyhdistelmässä olevia tehoon tai vetokykyyn vaikuttavia voimanlähteitä ja järjestelmiä huomioidaan ajoneuvoyhdistelmän tehoa määritettäessä.

Hallituksen esityksessä esitetyn lainkohdan mukaan massaltaan yli 44 tonnin ajoneuvoyhdistelmässä tehon on oltava vähintään 5 kilowattia jokaista yhdistelmämassan tonnia kohden. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa määräyksiä siitä, miten ajoneuvoyhdistelmässä olevia tehoon tai vetokykyyn vaikuttavia voimanlähteitä ja järjestelmiä huomioidaan ajoneuvoyhdistelmän *tehoa* määritettäessä.

Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa, että valtuutta täsmennettäisiin siten, että valtuus koskisi ajoneuvoyhdistelmän tehon määrittämisen sijaan ajoneuvoyhdistelmän *suorituskyvyn* määrittämistä seuraavasti (muutosehdotus keltaisella):

Massaltaan yli 44 tonnin ajoneuvoyhdistelmässä tehon on oltava vähintään 5 kilowattia jokaista yhdistelmämassan tonnia kohden. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa määräyksiä **vaihtoehtoisista tavoista osoittaa ajoneuvoyhdistelmän riittävä suorituskyky siitä, miten ajoneuvoyhdistelmässä olevia tehoon tai vetokykyyn vaikuttavia voimanlähteitä ja järjestelmiä huomioidaan ajoneuvoyhdistelmän tehoa määritettäessä.**

Ajoneuvoyhdistelmissä, joissa voidaan hyödyntää samanaikaisesti useita käyttövoimia, esimerkiksi poltto- ja sähkömoottoria, ei ajoneuvoyhdistelmän suorituskyky aina määräydy suoraan mainittujen voimanlähteiden tehojen summasta, joten todellisen suorituskyvyn määrittäminen kuvaisi paremmin ajoneuvoyhdistelmän etenemiskykyä.

Juhani Puurunen

Erityisasiantuntija