

## Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

### Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 180/2017 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n aiemmin lakiesityksen luonnosvaiheessa antaman lausunnon muutosesityksiä on hyvin huomioitu tässä hallituksen esityksessä, mutta joiltain osin muutosehdotukset on jätetty huomioimatta. SKAL ottaa tässä erityisesti kantaa tieliikennelaissa olevaan seuraamusjärjestelmään, liikennevirhemaksuun ja ajokorttilain ajokieltoon vaikuttaviin rikkomuksiin. Sen lisäksi SKAL kommentoi myös eräitä muita tieliikennelakiesityksen kohtia ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

#### Liikenne rikkomus ja liikennevirhemaksu

Esityksessä ehdotetaan käyttöön otettavaksi hallinnollista sanktiota, liikennevirhemaksua, joka olisi seuraamuksena lievästä liikenteen rikkomuksista. SKAL kannattaa tätä vahvasti, mutta esittää lisäyksiä ja muutoksia joihinkin liikennevirhemaksua koskeviin kohtiin.

#### Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja vaarallisten aineiden kuljetus (Tieliikennelaki 6 luku)

Liikennevirhemaksun piiriin tulisi ottaa myös tiettyjä tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä (ajo- ja lepoajat) sekä tiettyjä vaarallisten aineiden kuljettamista koskevien säännösten rikkomukset. Näitä olisivat EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen hyvämaineisuutta koskevan säännöksen vakavuusasteeltaan lievimmiksi luokitellut rikkomukset.

Näin ollen tulisi tieliikennelain 6 lukuun lisätä kaksi uutta pykälää seuraavasti:

*xxx § Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevat rikkomukset*

*Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä lain liikenteen palveluista 320/2017 II osan 4 luvussa säädetyn tieliikenteen sosiaalilainsäädännön tahallista tai huolimattomuudesta tapahtuneesta vähäisestä rikkomuksesta xx euron liikennevirhemaksu, jos hän rikkoo ajo- ja lepoaika- tai ajopiirturiasetuksen säädöksiä siten, että rikkomus luokitellaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetusta (1071/2009) täydentävän asetuksen 403/2016 liitteen I mukaisesti vakavuusasteeltaan lievimmäksi rikkomukseksi (SI).*

*xxx § Vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat rikkomukset*

*Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä lain vaarallisten aineiden kuljetuksesta 719/1994 tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta vähäisestä rikkomisesta xx euron liikennevirhemaksu, jos hän rikkoo vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevia säädöksiä siten, että rikkomus luokitellaan EU:n liikenteenharjoittaja-asetusta (1071/2009) täydentävän asetuksen 403/2016 liitteen I mukaisesti vakavuusasteeltaan lievimmäksi rikkomukseksi (SI).*

Kyseisistä lievimmistä (SI) rikkomuksista luettelo lopussa.

### **Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella (Ajokorttilaki 65 §)**

Esityksessä ehdotetaan, että liikennevirhemaksulla rangaistavat teot tiettyjä erikseen lueteltuja tekoja lukuun ottamatta eivät vaikuta ajokieltoon määräämiseen. Tämä on erittäin hyvä uudistus ja poistaa osaltaan tarvetta eduskunnankin jo useamman kerran edellyttämän ajokorttien virhepistejärjestelmän käyttöönotolle.

Kuten edellä todetaan, tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä ja vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevat vähäiset rikkomukset tulee saada liikennevirhejärjestelmän piiriin. Ne eivät myöskään saa olla vaikuttamassa ajokieltoon määräämiseen.

Sen vuoksi ajokorttilain 65 §:n 1 momentin 2) ja 6) kohtiin on lisättävä maininta, että kyseisten kohtien osalta liikennevirhemaksulla rangaistavat rikkomukset eivät ole vaikuttamassa ajokieltoon määräämiseen:

*Ajokorttilaki 65 § Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella*

*Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan:*

-----

*2) liikenteen palveluista annetussa laissa (320 /2017) tarkoitettuun tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen **lukuun ottamatta liikennevirhemaksulla rangaistavia tekoja***

-----

*6) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) 19 §:n 3 momentissa tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukseen **lukuun ottamatta liikennevirhemaksulla rangaistavia tekoja***

## Nopeusrajoitukset

Nopeusrajoitusten rikkomisesta säädettäisiin ehdotetun tieliikennelain 165 §:ssä. Pykälässä ei ole määritelty toleranssirajoja kaikkein pienimmille ylinopeuksille, vaan ehdotuksen 1 momentin 1 kohdan mukaisesti nopeusrajoituksen ollessa enintään 60 kilometriä tunnissa voidaan enintään 5 kilometriä tunnissa ylinopeudesta määrätä 70 tai 100 euron liikennevirhemaksu. Vastaavasti 2 momentin 1 kohdassa säädettäisiin, että nopeusrajoituksen ollessa yli 60 kilometriä tunnissa voitaisiin enintään 5 kilometriä tunnissa ylinopeudesta määrätä 50 euron liikennevirhemaksu.

SKAL katsoo, että liikennevirhemaksun toleranssiraja tulisi määrätä siten, että yli 5 kilometriä tunnissa ja enintään 10 kilometriä tunnissa ylinopeuksista voisi määrätä 70 euron tai 100 euron liikennevirhemaksun nopeusrajoituksesta riippuen. Enintään 5 kilometriä tunnissa ylinopeuksista seuraamuksena olisi huomautus. Tämä siksi, että ajoneuvoa kuljetettaessa ajonopeus vaihtelee luonnostaan hieman, vaikka kuljettaja pyrkisikin säilyttämään tietyn tarkan ajonopeuden nopeusmittaria seuraamalla. Tässä toiminnassa ei näin ollen olisi kyse siitä, että kuljettaja rikkoo tieliikennelakia tahallaan tai huolimattomuudesta, mitä edellytetään teon rangaistavuuden osalta. Ehdottamamme toleranssiraja olisi linjassa nykyisen sakotuskäytännön kanssa ja vähentäisi hallinnollista taakkaa, mitä todennäköisesti muodostuisi, kun enintään 5 kilometrin ylinopeudesta määrättyihin liikennevirhemaksua koskeviin päätöksiin haettaisiin muutosta ehdotetun 160 §:n 4 momentin anteeksiantomahdollisuuteen vedoten.

## Pysäköinnin määritelmä (2 §)

SKAL pitää erittäin hyvänä sitä, että ajoneuvon seisottaminen kuormaamisen ja kuorman purkamisen aikana on lakiehdotuksessa edelleen jätetty pysäköinnin määritelmän ulkopuolelle, mikä on toimivan jakeluliikenteen perusedellytys. SKAL kuitenkin katsoo, että pysäköinnin määritelmää tulisi täsmentää siten, että jakeluliikenteessä olisi oikeus pysäyttää ajoneuvo kuormaamisen ja kuorman purkamisen ajaksi, ja sallittava pysäytyksen kestoajaksi se aika, minkä kuorman turvallinen purkaminen ja lastaaminen vaativat. Valiokunnan mietinnössä tulisikin todeta, että kuormaamisen tai kuorman purkamisen tulee olla jatkuvaa toimintaa, eikä ajoneuvoa saisi seisottaa pysäköintisäädösten vastaisesti esim. tuotteen asentamisen tai purkamisen ajaksi.

## Ajoneuvon pysäyttäminen ja pysäköinti (36 ja 37 §)

SKAL kannattaa esityksen uutta liikennesääntöä, että myös vasemmalle puolelle tietä pysäköinti sallitaan kaksisuuntaisella tiellä taajamassa. Muutos on omiaan parantamaan liikenneturvallisuutta jakeluliikenteessä.

Esityksen mukaan ajoneuvon saisi edelleen pysäyttää ja pysäköidä hetkellisesti jalkakäytävälle ja pyörätielle, mitä SKAL pitää hyvänä asiana, mutta toivoo, että jakeluliikenteen toimintaedellytyksen turvaamiseksi myös linja-autokaistalla tulisi olla mahdollisuus seisottaa ajoneuvoa lyhytaikaisesti ajoneuvon kuormaamista tai kuorman purkamista varten.

## **Rengasvaatimukset (104 ja 105 §)**

Renkaiden kulutuspinnan pääurien syvyyden olisi esityksen 104 §:n mukaan oltava edelleen vähintään 1,6 mm. Nykytilasta poiketen ehdotetaan, että mahdollisuus käyttää paripyörien toisissa pyörissä urasyvyydeltään alle 1,6 mm renkaita poistettaisiin. SKAL vastustaa muutosta, ja toteaa, että ehdotetulle muutokselle ei ole esitetty minkäänlaisia perusteita.

Esityksen 105 §:n mukaan talvirenkaita olisi käytettävä sään tai kelin sitä edellyttäessä marraskuun alusta maaliskuun loppuun myös raskaissa ajoneuvoissa. SKAL ei kannata talviajan rengasvaatimusten laajentamista marras- ja maaliskuulle. Talven keskilämpötila on jo noussut n. 2,5 astetta ja talvet lämpenevät, jolloin talvikausi on lyhentynyt ja lyhenee yhä. Tästä huolimatta ehdotettu muutos pakottaisi yritykset käytännössä varustamaan ajoneuvot talviajan renkailla 5 kuukauden ajaksi silloinkin, kun toiminnallisesti olisi tarkoituksenmukaisempaa käyttää kesärenkaita.

## **Traktorit (121 ja 118 §)**

SKAL kannattaa ehdotusta siitä, että vain liikennetraktoriin voisi kytkeä maa- ja metsätalouden kuljetusten ulkopuolella yli 10 tonnin perävaunun (121 § ja Liite 6 taulukko 7). Muutos on linjassa traktorin ajoneuvoluokan kanssa, ja korostaa traktorin käyttötarkoituksen olevan maa- ja metsätaloudessa, eikä maanteiden tavaraliikenteen kuljetusten suorittamisessa. SKAL kannattaa myös sitä, että traktoriyhdistelmille ollaan säätämässä suurimmat sallitut kokonaismassat (118 § ja Liite 6 taulukko 4).

SKAL korostaa tarvetta rekisteröidä maa- ja metsätalouden ulkopuolisissa kuljetuksissa käytettävät traktoreiden perävaunut, jotta niiden tekniset ominaisuudet ovat kuljettajien ja valvojen tiedossa. SKAL pitää hyvänä muutosta, jossa sellaisen traktoriyhdistelmän, joiden sallituista massoista ei ole tietoa, nopeus olisi enintään 40 km/h. SKAL:n käsityksen mukaan tämä rajaisi omavalmisteisella perävaunulla varustettujen traktoreiden nopeuden enintään 40 kilometriin tunnissa.

## **Väistäminen (24 §)**

Lakiesityksen 24 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaan käännätyssä on väistettävä risteävää tietä ylittävää jalankulkijaa, polkupyöräilijää ja mopoilijaa. Säännös vastaa voimassaolevaa tieliikennelakia. Tämä väistämisvelvollisuus on kuitenkin ongelmallinen raskaan liikenteen näkökulmasta, koska oikealle käännätyssä mahdollisuudet havaita ajoneuvon viereen ajoradalle sijoittunutta polkupyöräilijää tai mopoilijaa ovat käytännössä olemattomat. SKAL esittääkin, että sääntelyä tulisi muuttaa siten, että kun polkupyöräilijä tai mopoilija ryhmittyy ajoradalla ajoneuvon oikealle puolelle ennen risteystä, hän on velvollinen väistämään oikealle kääntyvää ajoneuvoa.

## **Moottori- ja moottoriliikennetie (58 §)**

SKAL kannattaa lakiesityksen 58 §:ssä esitettyä moottori- ja moottoriliikennetien vähimmäisnopeuden nostamista 50 kilometristä tunnissa 70 kilometriin tunnissa. Esitetty muutos parantaa liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta.

## **Ajoneuvon suurin sallittu nopeus (99 §)**

SKAL kannattaa lakiesityksen 99 §:n muutosehdotusta, että pakettiautoille ei enää säädettäisi muita ajoneuvoja alempaa suurinta sallittua nopeutta ja sitä, että kevytperävaunuyhdistelmän suurin sallittu nopeus nostettaisiin tietyin ehdoin 100 kilometriin tunnissa. muutokset parantavat sekä liikenteen sujuvuutta että turvallisuutta.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen  
toimitusjohtaja

Ari Herrala  
johtava asiantuntija

## **Lettelo: Liikenteenharjoittaja-asetuksen hyvämaineisuuteen liittyviä SI-rikkomuksia**

Kyseisiä lievimpiä (SI) rikkomuksia ajo- ja lepoaikojen osalta ovat seuraavat:

- Vuorokautinen 9 tunnin ajoaika ylittyy, kun sen pidentäminen 10 tuntiin ei ole sallittu  $10h \leq \dots < 11h$
- Vuorokautinen 10 tunnin ajoaika ylittyy, kun pidentäminen on sallittu  $11h \leq \dots < 12h$
- Viikoittainen ajoaika ylittyy  $60h \leq \dots < 65h$
- Kahden peräkkäisen viikon aikainen kokonaisajoaika ylittyy  $100h \leq \dots < 105h$
- Yhtäjaksoinen 4,5 tunnin ajoaika ylittyy ennen taukoa  $5h \leq \dots < 6h$
- Riittämätön alle 11 tunnin vuorokautinen lepoaika, kun lyhennettyä vuorokautista lepoaikaa ei sallita  $8h30 \leq \dots < 10h$
- Riittämätön alle 9 tunnin lyhennetty vuorokautinen lepoaika, kun lyhentäminen sallitaan  $7h \leq \dots < 8h$
- Riittämätön alle 3 tunnin + 9 tunnin jaettu vuorokautinen lepoaika  $3h + [7h \leq \dots < 8h]$
- Riittämätön alle 9 tunnin vuorokautinen lepoaika monimiehityksessä  $7h \leq \dots < 8h$
- Riittämätön alle 24 tunnin lyhennetty viikoittainen lepoaika  $20h \leq \dots < 22h$
- Riittämätön alle 45 tunnin viikoittainen lepoaika, kun lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa ei sallita  $36h \leq \dots < 42h$
- Kuusi peräkkäistä 24 tunnin jaksoa edellisestä viikoittaisesta lepoajasta laskettuna ylittyy  $3h \leq \dots < 12h$
- Kaksitoista perättäistä 24 tunnin jaksoa edellisestä säännönmukaisesta viikoittaisesta lepoajasta laskettuna ylittyy  $3h \leq \dots < 12h$
- Viikoittainen lepoaika pidetty kahdentoista perättäisen 24 tunnin jakson jälkeen  $65h < \dots \leq 67h$
- Ajoaika kello 22:n ja 6:n välisenä aikana yli kolme tuntia ennen taukoa, jos ajoneuvo ei ole monimiehityksessä  $3h < \dots < 4,5h$
- Käytetään väärää piirturilevyä tai kuljettajakortti on ajopiirturin väärässä aukossa (monimiehitys)
- Viikoittainen 48 tunnin enimmäistyöaika ylittyy, jos mahdollisuus pidentää se 60 tuntiin on jo käytetty  $56h \leq \dots < 60h$
- Viikoittainen 60 tunnin enimmäistyöaika ylittyy, jos 8 artiklan mukaista poikkeusta ei ole myönnetty  $65 \leq \dots < 70h$
- Ei ole pidetty riittävää pakollista taukoa, jos työaika on 6–9 tuntia  $10 < \dots \leq 20$  min

- Ei ole pidetty riittävää pakollista taukoa, jos työaika on yli 9 tuntia  $20 < \dots \leq 30\text{min}$
- Yötyötä tehtäessä päivittäinen työaika kullakin 24 tunnin ajanjaksolla, jos 8 artiklan mukaista poikkeusta ei ole myönnetty  $11\text{h} \leq \dots < 13\text{h}$

Kyseisiä lievimpiä (SI) rikkomuksia vaarallisten aineiden kuljetusten osalta ovat seuraavat:

- Ajoneuvoa ei valvota asianmukaisesti tai sitä ei ole pysäköity asianmukaisesti
- Kuljetusyksikössä on enemmän kuin yksi perävaunu/puoliperävaunu
- Ajoneuvo ei ole enää hyväksymisvaatimusten mukainen, mutta ei aiheuta välitöntä vaaraa
- Ajoneuvossa ei ole vaadittuja toimivia sammuttimia
- Ajoneuvossa ei ole ADR-määräyksissä tai kirjallisissa ohjeissa vaadittuja varusteita
- Kuljetetaan vahingoittuneita pakkauksia, IBC-pakkauksia tai suurpäälyksiä taikka vahingoittuneita puhdistamattomia tyhjiä pakkauksia
- Kuljettaminen tapahtuu irtotavarana kontissa, joka ei ole rakenteellisesti käyttökelpoinen
- Säiliöitä/säiliökontteja (myös tyhjiä ja puhdistamattomia) ei ole suljettu asianmukaisesti
- Ajoneuvossa ja/tai säiliössä on virheelliset merkinnät, varoituslipukkeet tai suurlipukkeet
- ADR-määräysten mukaisia kirjallisia ohjeita ei ole tai kirjalliset ohjeet eivät koske kuljetettavia aineita