

Kyösti Orre/YTL/LONK

LAUSUNTO
19.4.2018

Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunta
Valiokuntaneuvos Mika Boedeker
00102 Eduskunta

HE 180/2017 vp Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Yhteinen Toimialaliitto YTL ry:n (entinen Yleinen Teollisuusliitto) Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta (LONK) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta. Neuvottelukunnan jäseninä ovat henkilö- ja tavaralogistiikan merkittävät toimijat (kauppa, elintarviketeollisuus, infra ja rakennusteollisuus, matkailu- ja ravintolapalvelut, MTK ja Koneyrittäjät sekä Puolustusvoimat). Näiden järjestöjen jäsenten ja yritysten toimintaan liittyvät tiekuljetukset merkittävilta osin ja siksi on tärkeää, että voimme tuoda kantamme esiin asioiden käsittelyssä.

Yleistä

Kokonaisuutena näemme, että tämä suuri lakiuudistus on hyvin valmisteltu ja muutosesitykset tai nykyisten sääntöjen noudattaminen on hyvin perusteltu.

Lain tavoitteena olisi muun muassa vähentää byrokratiaa ja lisätä tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta liikenneturvallisuudesta, liikenteen sujuvuudesta ja ympäristöstä. Yksittäisten säännösten määrää kokonaisuudessa vähennettäisiin. Säännösten kirjoitustapaa täsmennettäisiin, yksinkertaistettaisiin ja nykyaikaistettaisiin. Sääntelyä uudistamalla vastattaisiin paremmin perustuslain, kansainvälisten sopimusten ja EU:n lainsäädännön asettamiin vaatimuksiin. Tieliikenteen nopea tekninen kehitys ja automaatio otettaisiin uudessa lainsäädännössä paremmin huomioon. Liiton käsityksen mukaan edellä mainitut tavoitteet on kokonaisuutena saavutettu hyvin.

Yleiskommenttina haluamme muistuttaa, että raskaan liikenteen kuormaamisessa ja lastaamisessa on liikenneturvallisuuden lisäksi kyse myös

työturvallisuudesta. Olemassa oleva liikenne- ja rakennusinfrastruktuuri aiheuttaa rajoituksia lastaamiseen ja kuormaamiseen. Jakelu ja noutokuljetuksia tehdään yhteiskunnan ja elinkeinoelämän tarpeiden vuoksi. Koska nykyinen infrastruktuuri ei ole kaiken toiminnan kannalta optimaalinen, joudutaan tekemään käytännössä ratkaisuja, jotka ovat kompromisseja liikenne- ja työturvallisuuden yhteisvaikutuksista.

Pykälät, joihin ehdotetaan muutosta

160 - 180 § Liikenne rikkomukset ja liikennevirhemaksu

On iso periaatteellinen muutos, jossa osa liikenne rikkomuksista siirtyisi hallinnollisen maksun piiriin. Näemme muutoksen erittäin kannatettavana. Uusi rangaistusjärjestelmä on entistä oikeudenmukaisempi ja rangaistukset kohtuullisia niiden merkitykseen nähden. Ammattiliikenteen osalta on hyvä, että pienet rikkomukset eivät enää aiheuta tarpeettomasti ajokieltoja.

Ehdotamme myös, että pienet ajo- ja lepoaika rikkomukset voitaisiin saattaa liikennevirhemaksun piiriin. Ehdotamme, että EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen hyvämaineisuutta koskevan säännöksen vakavuusasteeltaan lievimmiksi luokitellut rikkomukset (*EU:n liikenteenharjoittaja-asetusta (1071/2009) täydentävän asetuksen 403/2016 liitteen I mukaiset vakavuusasteeltaan lievimmät rikkomukset (SI)*) voisivat olla pohjana määrittelylle. Kuitenkin siten, että osaa tiukennetaan.

Näin ollen tulisi tieliikennelain 6 lukuun lisätä uusi pykälä 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:

- 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 $10h \leq \dots < 11h$
- Viikoittainen ajoaika ylittyy $56h \leq \dots < 60h$
- Kahden peräkkäisen viikon aikainen kokonaisajoaika ylittyy $90h \leq \dots < 100h$
- Yhtäjaksoinen 4,5 tunnin ajoaika ylittyy ennen taukoa $5h \leq \dots < 6h$

- Riittämätön alle 11 tunnin vuorokautinen lepoaika, kun lyhennettyä vuorokautista lepoaikaa ei sallita $10h \leq \dots < 11h$
- Riittämätön alle 9 tunnin lyhennetty vuorokautinen lepoaika, kun lyhentäminen sallitaan $8h \leq \dots < 9h$
- Riittämätön alle 3 tunnin + 9 tunnin jaettu vuorokautinen lepoaika $3h + [8h \leq \dots < 9h]$
- Riittämätön alle 9 tunnin vuorokautinen lepoaika monimiehityksessä $8h \leq \dots < 9h$
- Riittämätön alle 24 tunnin lyhennetty viikoittainen lepoaika $22h \leq \dots < 24h$
- Riittämätön alle 45 tunnin viikoittainen lepoaika, kun lyhennettyä viikoittaista lepoaikaa ei sallita $42h \leq \dots < 45h$
- Kuusi peräkkäistä 24 tunnin jaksoa edellisestä viikoittaisesta lepoajasta laskettuna ylittyy $0h \leq \dots < 3h$
- 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 $20 < \dots \leq 30$ min
- Yötyötä tehtäessä päivittäinen työaika kullakin 24 tunnin ajanjaksolla, jos 8 artiklan mukaista poikkeusta ei ole myönnetty $11h \leq \dots < 13h$

78 § Kielto- ja rajoitusmerkit

Merkin C17 (kielletty ajosuunta) sivuuttaminen polkupyörällä voitaisiin sallia lisäksi H12.0 varustettuna tekstillä "Ei koske". Emme kannata, että lisämerkein sallittaisiin polkupyörällä ajo kiellettyyn ajosuutaan. On hyvin vähän paikkoja, jossa näin voisi toimia turvallisesti. Lisäisi varmasti pyöräilijöiden liikenneonnettomuuksia.

105 § ja 106§ Talviaikana käytettävät renkaat ja liukuesteet.

Talvirenkaita on käytettävä sään tai kelin sitä edellyttäessä marraskuun alusta maaliskuun loppuun. Neuvottelukunnan mielestä nykyinen laki on toimiva. Nykyinen laki edellyttää talvirenkaiden käyttämistä joulukuun alusta helmikuun loppuun ja sallii nastarenkaiden käytön marraskuun alusta maaliskuun loppuun tai toista pääsiäispäivää seuraavaan maanantaihin. Lisäksi tarvittaessa saa käyttää nastarenkaita, mikäli sää tai keli sitä edellyttää. Ehdotettu sanamuoto toisi turhia riskejä, koska kaikkina talvikuukausina voisi lähteä liikkeelle kesärenkailla, jos omasta mielestä ei ole talvikeli. Lisäksi sään nopeasti muuttuessa tulisi tarpeettomia riskitilanteita autoilijoista, joilla on kesärenkaat talvella. Toinen näkökohta on, että maaliskuussa voi tavirenkaat vaihtaa kesärenkaisiin jo usein kuun puolivälissä ainakin Etelä-Suomessa. Jos maaliskuun lopussa tulee pieniä lumisateita tulisi vaihtaa talvirenkaat uudestaan alle. Esim. raskaan liikenteen osalta tämä johtaisi mahdottomiin tilanteisiin varsinkin ulkomaalaisille ajoneuvoille. Liitomme käsityksen mukaan nykyinen lainsäädäntö on toimiva ja takaa oikeiden renkaiden turvallisen ja järkevän käytön.

Pykälät, joita kannatetaan esitetyllä tavalla

23 §

Risteyksestä saa poistua sopivinta ajokaistaa käyttäen muu liikenne huomioon ottaen, jos risteävällä ajoradalla olisi kaksi tai useampia ajokaistoja. On hyvä ja kannatettava muutos. Varsinkin raskasliikenne on joutunut käytännössä toimimaan näin jo tähänkin asti.

33 §

Ohituksessa ohitettavan on pysyttävä niin oikealla kuin se muu liikenne ja olosuhteet huomioon ottaen on mahdollista, eikä saa lisätä nopeutta tai muulla tavoin vaikeuttaa ohitusta. Säännös koskisi vain tilanteita, joissa ajosuunnassa on yksi ajokaista. Tämä on hyvä liikenneturvallisuutta lisäävä ehdotus, joka helpottaa myös raskaanliikenteen tekemiä ohituksia.

36 §

Vasemmalle puolelle tietä pysäköinti sallittaisiin kaksisuuntaisella tiellä taajamissa. Tämä on erittäin hyvä muutos tavaraliikenteen jakelu- ja noutokuljetusten

kannalta. Se parantaa turvallisuutta sekä vähentää turhaa ajoa, etsittäessä pysäköintipaikkaa.

37 §

Oh hyvä, että ajoneuvon saa edelleen pysäyttää lyhyeksi aikaa jalkakäytävälle tai pyörätielle ajoneuvon kuormaamista tai kuorman purkamista varten, jos läheisyydessä ei ole muuta paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottava syy. **Tämä kohta on erittäin tärkeä säilyttää näin muuttamattomana.** Suomessa on paljon paikkoja, joissa jakelu ja nouto olisi muuten vaikea tai lähes mahdoton toteuttaa. Jos tämä tilapäinen pysäköinti kiellettäisiin, tarvittaisiin suuria investointeja infrastruktuuriin ja edelleen jäisi jakelupisteitä, kivijalkakauppa portailla, jossa jakelua ei voi tehdä muutoin kuin jalkakäytävällä.

45 §

Pyöräkatu, joka on uusi käsite. Pyöräkadulla saa ajaa autolla, mutta pyöräilijälle annettava etuoikeus tien käyttöön (esteetön kulku). Toiminee, jos käytetään järkevästi. On syytä miettiä, millaisia katuja muutetaan tai rakennetaan tämänlaiseksi. Jos tiellä on säännöllisesti tavarakuljetuksia, on syytä suunnitella siten, että kuorman purkaminen ja lastaaminen voidaan tehdä häiritsemättä pyöräilyä.

58 §

Moottori- ja moottoriliikennetiellä saa ajaa ajoneuvolla, jonka suurin sallittu nopeus on vähintään 70 km/h (ennen 50 km/h). Tämä on hyvä uudistus, koska karsii enimmäisnopeudeltaan 60 km/h kulkevat traktorit ja nopeat mönkijät pois kyyseiltä teiltä. Suuret nopeuserot lisäävät ohituksia ja onnettomuuksia sekä vähentävät tien välityskykyä.

78 §

Uudella merkillä C43 osoitetaan paikka, jossa pysäyttäminen on sallittu vain kuormaavilta ja kuormaa purkavilta ajoneuvoilta sekä matkustajien ottamista ja jättämistä varten. Tämä on hyvä merkki, joita toivottavasti tulee paljon taajamiin. Näitä käyttämällä voidaan vähentää 37 §:n tilapäistä pysäköintiä jalkakäytävälle ja pyöräteille. Kun lähellä on tällä merkillä osoitettu lastaus- ja purkupaikka, ei voi olla tarvetta pysäköidä jalkakäytävälle tai suojatielle.

99 §

Paketti-, ruumis-, huolto- ja matkailuautoille ei säädettäisi enää muita ajoneuvoja alempaa nopeutta. Yli 3500 kg:n matkailuautot sovelletaan linja-auton 80 ja 100 km/h rajoituksia. Ei aiheuta ongelmia nykyiselle ajoneuvokalustolle, koska ne ovat kehittyneet siten, ettei niillä ole poikkeavia riskejä.

111 § Kuormaukseen käytettävän ajoneuvon tai työvälineen kuljetus.

Mahdollisuus kuljettaa tavarankuljetuksessa tarkoitettua ajoneuvon lastaukseen tai purkaukseen tarkoitettua laitetta (esim. haarukkatrukki) siten, että tästä aiheutuu ajoneuville tai ajoneuvoyhdistelmälle yleisesti sallitun pituuden ylittyminen. Ei saa kuitenkaan ylittää leveyttä. Tämä muutos on kannatettava, sillä helpottaa käytännön toimintaa kuljetuksissa.

112 §

Vetoautossa pituuden saa ylittää, jos on kytkettynä perävaunu. Siis esim. kuorma-auto voi olla yli 12 m, kunhan kokonaispituus ei ylitä. On hyvä käytännöllinen muutos, jota voitaneen hyödyntää ainakin raakapuukuljetuksissa.

168 § Ajoneuvon massoja ja mittoja koskevat rikkomukset

Vähäinen rikkomus jää nykyisessä laissa rangaistusjärjestelmän ulkopuolelle, joka on yhtä kuin enintään 5 prosentin ylitys. Yli 5 % ylityksistä tulee päiväsakko ja ylikuormamaksu. Nyt on esitetty, että alle 5 % ylityksistä tulisi liikennevirhemaksu ja suuremmista ylityksistä päiväsakko ja ylikuormamaksu kuten nykyisin. On kannatettava muutos. Ajoneuvojen massoja on suurennettu viime vuosina, joten ylipainoja ei ole syytä hyväksyä. Näin vähennetään tarpeetonta teiden kulumista ja parannetaan liikenneturvallisuutta. Tulisi kuitenkin huomioida talviaikana lumikuorma, jota voi kertyä ajon aikana paljonkin esim. raakapuukuljetuksissa.

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK edustaa kattavasti henkilö- ja tavaralogistiikan kotimaisia asiakasyrityksiä.

Kunnioittavasti

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK



Kyösti Orre

Pääsihteeri