



Liikenne- ja viestintäministeriö  
kirjaamo@lvm.fi  
kimmo.kiiski@lvm.fi, mikko.karhunen@lvm.fi

Viite: Lausuntopyyntö 15.2.2017, LVM/417/03/2013

## **Autotuoajat ry:n ja Autoalan Keskusliitto ry:n lausunto hallituksen esityksestä tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi**

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua tieliikennelain kokonaisuudistusta käsittelevään hallituksen esitysluonnokseen. Uusi tieliikennelaki kokoaisi samaan lainsäädäntöön aiemman tieliikennelain ja -asetuksen sekä asetuksen ajoneuvojen käytöstä tiellä. Liikenteen käyttäytymisen, liikenteen ohjauksen ja liikennevirhemaksujen säädökset kokoava laki yksinkertaistaisi tieliikenteen lainsäädäntöä ja poistaisi erillisten asetusten tarpeita.

Lain tavoitteiksi on asetettu säädösten sujuvoittaminen, digitaalisen kasvuympäristön rakentaminen sekä joulukuussa hyväksytyyn tieliikenteen turvallisuutta koskevan valtioneuvoston periaatepäätöksen toteuttaminen.

Näkemyksemme mukaan on tärkeää koota säännökset saman ajantasaisen lain piiriin. Luonnos sisältää merkittäviä muutoksia, jotka kohdistuvat muun muassa liikennesääntöihin ja liikenne-rikkomusjärjestelmään. Autotuoajat ry ja Autoalan Keskusliitto ry ovat rajanneet lausuntonsa seuraaviin lain kohtiin, jotka ovat olennaisimpia liikenteen muuttuvan toimintaympäristöön varautumisessa autoalan eri toimialojen kannalta:

**36 §** *Pysäyttäminen ja pysäköinti. Ajoneuvon pysäköinti tien suuntaisesti.*

**82 §** *Lisäkilpi 12.12 Vähäpäästöinen auto.*

**85 §** *Pituussuuntaiset merkinnät. Tiemerkinntöjen väri.*

**105 §** *Talviaikana käytettävät renkaat.*

**88 § ja 116 §** *Telin määritelmä ja telille kohdistuva suurin sallittu massa.*

**117 § ja 122 §** *Auton suurin sallittu massa; Auton ja perävaunun yhdistelmän suurin sallittu massa*

Näiden lisäksi nostamme esille muutamia lain perusteluissa olevia taustakysymyksiä, jotka tulisi ottaa huomioon lain jatkovalmistelussa.

### **Lain yleisperustelut**

Lain yleisperusteluissa on esitetty autokannan kehitystä koskevia lukuja ja kuvattu liikennekäytössä olevan autokannan kasvaneen. Henkilö- ja pakettiautokannan kasvu on ollut 2010-luvulla maltillista ja autotiheyden kasvu on Suomessa tasaantunut jo 2010-luvun taitteessa. Kuorma-autokanta on 2010-luvun aikana muutamina vuosina jopa pienentynyt. Pienet uusien autojen ensirekisteröintimäärät ovat johtaneet autokannan keski-ikäen merkittävään kasvuun. Ajoneuvokannan kasvava keski-ikä ja hidas uusiutuminen hidastavat merkittävästi uuden ajoneuvotekniikan mahdollistamaa myönteistä liikenneturvallisuuskehitystä.

Lain yleisperusteluissa on todettu, että automatkoista yleisimpiä ovat lyhyet alle 3 kilometrin pituiset matkat. Tässä yhteydessä on todettava, että liikennetutkimusten perusteella lyhyiden automatkojen irrallaan tarkastelu ilman koko matkaketjua ei ole mielekäs lähestymistapa. Lyhyiden automatkojen taustalla on useimmiten se, että matka jatkuu edellisestä määränpäästä autolla seuraavaan kohteeseen. Lyhyt automatka voi olla esimerkiksi lapsen vieni lähellä sijaitsevaan päiväkotiin, josta matka jatkuu autolla omalle työpaikalle. Vastaavasti työpäivän jälkeen voidaan ajaa pidempi automatka kotiin, mutta matkalla poiketaan kodin läheisessä lähikaupassa, jonka paluumatka kirjautuu liikennetutkimuksessa erilliseksi lyhyeksi automatkaksi. Näin ollen lyhyiden automatkojen siirtäminen jalan ja pyörällä tehtäväksi ei kaikissa tapauksissa ole mielekästä.

Lain yleisperustelujen sanamuodoissa on paikoin tarpeettomasti korostettu kulkutapojen välistä vastakkainasettelua esimerkiksi toteamalla polkupyöräilyn olevan tärkeä kulkutapa. On ilmeistä, että kaikki liikennemuodot ovat tärkeitä ja toimivassa liikennejärjestelmässä kaikkien kulkutapojen edellytykset on otettu huomioon. Yleisperusteluissa tulisi vahvemmin nostaa esille matkaketjuajattelu, joka purkaa perinteisiä kulkutapojen välisiä raja-aitoja.

Autonominen liikenne muuttaa tarvetta säännellä kuljettajan vastuisiin liittyviä kysymyksiä. Luonnoksessa on todettu, että lainvalmistelussa on arvioitu kuljettaja-käsitteen sisällyttämistä lakiin. Näkemyksemme mukaan laissa tehty valinta jättää kuljettajan määritelmä avoimeksi on parempi ratkaisu kuin kuljettajan määritelmän sitominen vielä kehittymässä oleviin autonomisiin järjestelmiin. Erilaisten kuljettajaa avustavien järjestelmien ja autonomiseen ajamiseen tähtäävän teknologian kehitys on nopeaa. On tärkeää, että laki ei rajaa teknologian kehitystä ja toisaalta ohjaa sitä, vaan on luonteeltaan teknologianeutraali.

Mopoautojen määrä on viime vuosikymmenen aikana lisääntynyt. Lain yleisperusteluissa on nostettu esille mopoautojen määrän kasvu – viiden viimeisen vuoden aikana liikennekäytössä olevien mopoautojen määrä on lisääntynyt lähes 14 prosenttia. Mopoautoissa kuljettajaa suojaavat vain muovikori ja putkirunko, joiden antama turva törmäystilanteessa on nimellinen verrattuna nykyaikaisen henkilöauton törmäysturvallisuuteen. Uudet mopoautot ja pienet henkilöautot ovat samassa, noin 10 000 euron hintaluokassa. Erona on, että M1-luokan autossa on ajoneuvolainsäädännön vaatimusten mukaiset turvatyynyt, energiaa kolaritilanteessa sitovat korirakenteet ja ESC-ajonvakautusjärjestelmä. Esitämmekin, että nopeudeltaan rajoitetun pienitehoisen M1-luokan henkilöauton käyttö sallittaisiin 15 vuotta täyttäneelle, jolloin auton rakennetta tulisi muuttaa siten, että se voitaisiin katsoa traktoriksi. Tarvittava ajokortti riippuisi nopeudesta – enintään 40 km/h nopeudelle riittäisi T-luokan ajokortti ja 40–60 km/h maksiminopeudelle edellytettäisiin LT-luokan ajokorttia. Tämä liikenneturvallisuutta merkittävästi parantava muutos edellyttäisi muutoksia ajokorttilakiin sekä ajoneuvolakiin ja sitä tarkentaviin asetuksiin. Lakiluonnoksessa on ehdotettu ajokorttilakiin tehtäviä muutoksia, jotka koskevat ns. kaupunkijunien kuljettamisen ajokorttivaatimuksia ja ajokieltoon määräämisen perusteita. Samanaikaisesti näiden muutosten kanssa olisi mahdollista lisätä lakiin nopeudeltaan rajoitettujen pienitehoisten M1-luokan ajo-oikeutta koskevat säännökset.

Lakiluonnos poistaisi jalankulkijoilta heijastimen käytön velvoitteen ja pyöräilijöiltä velvoitteen käyttää pyöräilykypärää. Esitämme, että näitä merkittävästi liikenneturvallisuutta parantavia velvoitteita ei poistettaisi, vaikka niiden valvonta onkin ollut käytännössä mahdotonta. Velvoitteiden poistaminen olisi väärä signaali tienkäyttäjille ja vähentäisi todennäköisesti selvästi heijastinten ja

pyöräilykypärän käyttöä. Kaupunkipyöräjärjestelmien yleistyminen on ontuva peruste pyöräilykypärän käyttövelvoitteen poistamiselle, sillä kaupunkipyörien osuus koko pyöräliikenteestä on varsin pieni.

Lakiluonnos sisältää merkittäviä liikennesääntöihin ja liikennekäyttäytymiseen liittyviä muutoksia ja lisää tienkäyttäjän vastuuta omasta liikennekäyttäytymisestään ja -turvallisuudestaan. Lakimuutokseen liittyvä kansalaisviestintä olisikin suunniteltava huolella, sillä esimerkiksi uusien liikennemerkkien ja kaistamerkintöjen tunnettuus jää muuten huonoksi. Esimerkiksi seniori-ikäisille kuljettajille olisi tarpeen suunnitella vapaaehtoisuuteen perustuvia perehdytysjaksoja, jossa ikääntyneet voisivat tutustua uusiin liikennesääntöihin sekä uuden ajoneuvotekniikan ja muuttuvan liikenneympäristön ominaisuuksiin. Trafin tutkimuksen mukaan ikääntyneet kuljettajat olisivat kiinnostuneita osallistumaan uusiin liikennesääntöjä ja uutta ajoneuvotekniikkaa käsitteleville kursseille, jos sellaisia olisi tarjolla.

### **Yksityiskohtaiset muutosesitykset**

#### **36 § Pysäyttäminen ja pysäköinti. Ajoneuvon pysäköinti tien suuntaisesti.**

Lakiluonnoksessa edellytetään, että ajoneuvo on aina pysäköitävä tien suuntaisesti. Tästä tulisi sallia poikkeuksia pienikokoisten kaupunkiautojen pysäköinnissä. Tulevaisuudessa todennäköisesti yleistyvät sähkökäyttöiset yksi- ja kaksipaikkaiset ajoneuvot voitaisiin tilaa säästävimmin pysäköidä poikittain kadun varteen. Poikittaispysäköinti helpottaisi myös ajoneuvojen latausta kadun varren latauspaikoissa.

#### **82 § Lisäkilpi 12.12 Vähäpäästöinen auto.**

Luonnoksessa on esitetty otettavaksi käyttöön uusi vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöön sovellettava lisäkilpi. Vähäpäästöisellä autolla tarkoitetaan luonnoksessa autoa, jonka ajoneuvorekisterissä ilmoitettu yhdistettyä kulutusta vastaava hiilidioksidipäästö on lisäkilven lukemaa pienempi. Päästöjen ilmoittaminen on ongelmallista, sillä mittaustapa muuttuu olennaisesti vuosina 2017–2020, kun ns. yhdistetyn kulutuksen mittaamisessa siirrytään WLTP-mittaustapaan. Ajoneuvojen päästöt ovat uudella mittaustavalla noin 20 % aiempaa suuremmat. Näin ollen ajoneuvoliikennerekisteriin merkittyä tietoa ei ole mahdollista käyttää tarkkarajaisesti vähäpäästöisen ajoneuvon mittarina. Lisäkilven käyttö esimerkiksi vähäpäästöisten autojen pysäköintiin oikeuttavana olisi ongelmallista, sillä vanhemmalla mittaustavalla päästöraja on helpompi saavuttaa. Lisäkilven käyttötarkoitus ja soveltaminen olisi hankalaa, koska mittaustavat muuttuvat tulevaisuudessaakin. Näkemyksemme mukaan lisäkilven käyttöönotto ei ole näistä syistä perusteltua.

#### **85 § Pituussuuntaiset merkinnät. Tiemerkitöiden väri.**

Lainsäädännön tulisi vastata mahdollisimman hyvin autonomiseen liikenteeseen tarpeisiin. Tiemerkitöiden kansainvälisesti käytetyin väri on valkoinen, joten suurin osa kameratekniikkaan nojaavasta teknologiasta on sopeutettu valkoisiin kaistamerkintöihin. Myös tämä seikka puoltaa siirtymistä käyttämään myös Suomessa kaistan erottavan sulkuviivan värinä kansainvälisen käytännön mukaisesti valkoista.

#### **105 § Talviaikana käytettävät renkaat.**

Lakiluonnoksen mukaan talvirenkaita olisi käytettävä ajoneuvoissa marraskuun alusta maaliskuun loppuun, jos sää tai keli sitä edellyttäisi. Näin ollen talvikuukausina ajoneuvossa voisi käyttää myös kesärenkaita, mikäli sää tai keli ei edellyttäisi talvirenkaiden käyttöä. Laki siirtäisi merkittävällä

tavalla vastuuta renkaiden vaihdosta kuljettajalle, sillä se sallisi kesärenkailla ajon talvikuukausinakin sään niin salliessa. Muutos on sinänsä perusteltavissa, koska se sallisi kesärenkailla ajon erityisesti leutoina alkutalven kausina, jolloin talvikelejä ei kaikkina vuosina vielä koko Suomessa esiinny. Laki helpottaisi rengasliikkeissä renkaanvaihtokauden ruuhkahuippuja. Lisäksi se helpottaisi autoliikkeiden siirtoajoja kevään ja syksyn taitekohdissa, joissa kelit saattavat olla vaihtelevia ja autossa voi olla keliin nähden oikeat renkaat, mutta siirtoaika osuu talvikuukausille. Esitämme, että keliin sopeutettu talvirengasvelvoite ulotettaisiin huhtikuun loppuun asti, sillä talvikelit jatkuvat erityisesti Keski-, Itä- ja Pohjois-Suomessa usein pitkälle huhtikuuhun.

Lakimuutoksessa kuluttajaviestinnän merkitys on erittäin tärkeä, jotta kuljettajille ei syntyisi väärää mielikuvaa talvirenkaiden käytön velvoittavuudesta. Lakimuutos ei vaikuttaisi merkittävästi suurimman osan autoilijoista renkaanvaihtoon, sillä pääosin renkaiden vaihto ajoittuu jo nykyisin loka-marraskuulle ja huhtikuulle. Ilman aktiivista kuluttajaviestintää ja liikennevalvontaa osa kuluttajista kuitenkin saattaisi siirtää talvirenkaiden vaihtoa liian pitkälle ja tulkita väärin talvirenkaiden käyttövelvoitteen muutoksen.

Lakiluonnoksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa määräyksiä talvirenkaita koskevista teknisistä vaatimuksista. Ehdotamme, että lumi- ja jääpitovaatimukset otettaisiin jatkossa huomioon renkaita koskevissa teknisissä vaatimuksissa, jotta voitaisiin varmistua siitä, että kuluttajat päätyisivät liikenneturvallisuuden kannalta riittävän laadukkaisiin talvirenkaisiin.

#### ***88 § ja 116 § Telin määrittely ja telille kohdistuvat suurimmat sallitut massat***

Luonnoksessa esitetty telin määrittely johtaa tulkinnallisesti siihen, että yhdessä suurimpia sallittuja massoja koskevan liitteessä 6 esitetyn taulukon 2 kanssa kaksiakselisen telin eli samalla myös kahden etuakselin suurin sallittava etäisyys on ”pienempi kuin 1,8 metriä”. Määrittely johtaa ongelmiin, kun tarkastellaan kahden etuakselin muodostamaa ryhmää tai ”teliä”, sillä Euro VI -päästövaatimukset täyttävissä kuorma-autoissa pakokaasujen jälkikäsitteily-yksikkö on sijoitettu kahden etuakselin väliseen tilaan. Yksikön vaatiman tilan takia kahden etuakselin väli on vähintään 2,5 metriä. Jälkikäsitteily-yksikön sijoittaminen 2. ja 3. akselin väliseen tilaan veisi yksikön kauas moottorista ja hankaloittaisi merkittävästi kuorma-auton päällirakentamista. Näkemyksemme mukaan lain esittämä määrittely ei ole tarpeellinen. Jos ”teli” määriteltäisiin luonnoksessa esitetyn mukaisesti, määritelmä tulisi rajata koskemaan kuorma-auton kahden tai kolmen viimeisen akselin muodostamaa ryhmää. Kahden etuakselin tapaus tulisi käsitellä erikseen ja sitä koskevan määrittelyn tulisi olla erilainen.

Lisäksi liitteen 6 taulukossa 2 mainittu ”Peräkkäisten etuakselien tai peräkkäisten taka-akselien, jotka eivät muodosta teliä, massa ei saa ylittää vastaavalle telille sallittua massan arvoa” rajoittaa kahden etuakselin suurimmaksi yhteenlasketuksi massaksi 18 tonnia. Koska ohjaava akseli ei voi olla paripyörin varustettu, tätä suurempia 2-akselisten telien massoja ei voida sallia. Osalla ajoneuvoista, esimerkiksi nosturiautoilla, auton etupäähän tulee suuria kiinteitä massoja ja niissä käytetään usein kahta erillistä etuakselia erillisin jousituksin. Tällaiset etuakselit ovat teknisesti sallitulta massaltaan tyypillisesti 10 tonnin akseleita ja niiden yhteenlaskettu tieliikennemassa on 20 tonnia. Luonnos sallisi massaksi vain 18 tonnia. Näkemyksemme on, että ehdotettu lisäys on laissa tarpeeton ja se rajaa kuorma-auton pohjalle rakennettävien erikoisajoneuvojen varustelua.

**117 § ja 122 § Auton suurin sallittu massa; Auton ja perävaunun yhdistelmän suurin sallittu massa**

Luonnos ei sisällä 26.1.2017 hyväksytyjä muutoksia Valtioneuvoston asetukseen ajoneuvojen käytöstä tiellä. Nämä muutokset koskivat kolmiakselisten autojen kokonaismassan korotusta 26 tonnista 28 tonniin, mikäli akseleista kaksi on varustettu paripyörin. Näkemyksemme mukaan 28 tonnin kokonaismassan tulisi sallia myös autoille joissa on kaksi ohjaavaa akselia, eli ns. kääntyvä yksikköpyöräteli. Lisäksi 26.1.2017 hyväksytyssä asetusmuutoksessa vähintään kuusiakselinen yhdistelmä puoliperävaunuyhdistelmän suurin sallittu yhdistelmämassa nostettiin 48 tonnista 52 tonniin.

Luonnos ei sisällä uusinta Valtioneuvoston asetukseen ajoneuvojen käytöstä tiellä ehdotettuja muutoksia (luonnos 16.3.2017), jotka ovat tällä hetkellä lausunnolla. Nämä muutokset koskevat muun muassa 2-akselisten linja-autojen suurimman sallitun kokonaismassan 18 tonnista 19,5 tonniin. Lisäksi vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen suurinta sallittua kokonaismassaa on ehdotettu nostettavaksi enintään 1 tonnilla. Muutoksia on ehdotettu myös raskaiden ajoneuvojen ilmanvastuksen vähentämiseksi sallittujen ylitysten suurimpia sallittuja mittojen sekä 45 jalan konttien kuljetukseen liittyviin säännöksiin. Lisäksi kuormatilojen pituuksien laskenta on ehdotettu muutettavan ulkopituuksien sijasta sisäpituuksiin perustuvaksi. Nämä ehdotukset tulisi sisällyttää myös tieliikennelain uudistukseen.

Kotimaista teollisuutta tukeva mitta- ja massamuutos olisi lisäksi sallia puoliperävaunun viimeisen kääntyvän akselin siirtäminen taaksepäin, jolloin 27 tonnin massa jakaantuisi isommalle alueelle ja myös kääntävyyssäntö täytyisi kääntyvällä taka-akselilla. Myös puoliperävaunuyhdistelmän maksimipituuden kasvattamista 16,5 metristä 17,5 metriin tulisi harkita, jolloin talviolosuhteissa saavutettaisiin parempi painonsiirtomahdollisuus ja sopivien autojen valikoima laajenisi, kun joidenkin vetoautojen rakenteen takia pidentyneet akselivälit eivät rajoittaisi valintaa.

Lisäksi esitämme harkittavaksi, olisiko tarkoituksenmukaisempaa määritellä jatkossa tieliikennelain mittoja ja massoja koskevat lakiluonnoksen liitteessä 6 esitetyt yksityiskohtaiset säännökset osana ajoneuvolakia ja sitä tarkentavia asetuksia (Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista, LVM:n asetus autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista). Mittoja ja massoja koskevaa lainsäädäntöä on ollut viime vuosina tarpeen uudistaa usein ja lakiin kirjatuihin liitetaulukoihin uudistamisprosessista tulee tulevaisuudessa lainsäädännöllisesti hankalaa ja aikaavievää. Teknisluonteiset määräykset olisi tarkoituksenmukaisempaa pitää ajantasaisina asetusluontoisina säädöksinä tai Trafinit antamina erillismääräyksinä.

Kunnioitavasti,



Pekka Rissa



Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry

toimitusjohtaja, Autotuojat ry