Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Lausunto Hallituksen esityksestä eduskunnalle ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 177/2020 vp)

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Hallituksen esitys eduskunnalle ajoneuvolaiksi ja siihen liittyviksi laeiksi (HE 177/2020 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa

Ajoneuvolaki uudistettaisiin vastaamaan autojen ja niiden perävaunujen EU-puiteasetusta. Ajoneuvolaissa ei enää säädettäisi EU-asetuksen mukaisista hyväksyntä- ja markkinavalvontamenettelyistä. Ajoneuvolaissa säädettäisiin jatkossa lähtökohtaisesti ainoastaan kansallisten ajoneuvoluokkien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta. EU-asetuksen asettamien vaatimusten vuoksi myös ajoneuvojen markkinavalvonnan asemaa vahvistettaisiin säätämällä uudesta seuraamusmaksusta. Muilta osin uusi ajoneuvolaki vastaisi sisällöllisesti pääosin voimassa olevaa ajoneuvolakia. Ajoneuvolain rakennetta kuitenkin selkeytettäisiin, ja lakiin tehtäisiin useita lakiteknisiä korjauksia.

Autojen ja niiden perävaunujen EU-puiteasetus tuli sovellettavaksi 1.9.2020. Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan syksyn 2020 aikana.

Yleistä

SKAL pitää perusteltuna sitä, että ajoneuvolaki muutetaan vastaamaan EU-asetuksia ja pääsääntöisesti hyvänä sitä, että päällekkäisyydet poistetaan. SKAL näkisi kuitenkin hyvänä, että ajoneuvoluokituksen alaluokkien määritelmät kirjattaisiin ajoneuvolakiin, vaikka ne puiteasetuksessa ovatkin. Alaluokkien kautta tulee useita erilaisia vaatimuksia ja vaatimusten rajauksia, joten olisi hyvä, jos rajat olisivat kaikkien helposti löydettävissä myös kansallisesta laista.

13 §: Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet

Lain 13 §:ssä säädettäisiin ajoneuvon rakenteesta, hallintalaitteista ja varusteista. Pykälän 2 momentin 9 kohdassa säädettäisiin pakolliseksi tarpeelliset laitteet ja rakenteet kevyiden ajoneuvojen suojaamiseksi törmäystilanteessa. Kevyellä ajoneuvolla tarkoitettaisiin lähinnä henkilöautoja sekä kaksi- ja kolmipyöräisiä ajoneuvoja. Vaatimus koskisi kaikissa M-, N- ja O-luokan ajoneuvoissa vaadittua alleajosuojaa takana, N- ja O-luokan ajoneuvoissa vaadittua sivusuojaa sekä N-luokan ajoneuvoissa vaadittua alleajosuojaa edessä.

SKAL pitää tarpeettomana ja haitallisena alleajosuojavaatimusta sellaisille puutavara-autoille, jotka on varustettu nosturilla ja joilla haetaan puita metsästä asti. Puutavara-autoja käytetään pääasiassa sellaisilla alueilla ja olosuhteissa, missä ei ole kevyttä liikennettä. Näitä autoja käytetään varsinkin talvella sellaisissa olosuhteissa, että sivusuojat eivät pysy ehjinä eikä paikoillaan ja tällöin ne ovat jopa turvallisuusriski.

Pykälän 7 momentti sisältäisi Liikenne- ja viestintävirastolle osoitetun määräyksenantovaltuuden. SKAL esittää, että valtuutusta ei kirjattaisi ehdollisena, vaan velvoittavana:

”*Liikenne- ja viestintävirasto ~~voi~~ antaa tarkemmat määräykset:*
---- ”

38 §: Erikoiskuljetusajoneuvo

Lakiesityksen 38 §:ssä säädettäisiin erikoiskuljetusajoneuvosta ja erikoiskuljetusajoneuvon liikenteeseen hyväksymisen edellytyksenä olevan poikkeusluvan hakemisesta. SKAL katsoo, että kilpailun tasapuolisuuden vuoksi ei ole syytä vapauttaa tavaraliikenteessä käytettäviä traktorin perävaunuja ja traktoriin kytkettäviä hinattavia laitteita poikkeusluvan hakemisesta.

Poikkeusmenettelyn piiristä esitetään poistettavaksi ajoneuvot, jotka eivät käytännössä ole edellyttäneet Liikenne- ja viestintäviraston tarveharkintaa poikkeusluvan myöntämisessä, vaan poikkeusluvat on myönnetty rutiiniluonteisesti hakemusten mukaisesti. Esityksen mukaan poikkeuslupamenettelyn sijaan vaatimustenmukaisuus voitaisiin varmistaa suoraan katsastus- tai yksittäishyväksyntätoimipaikoilla, joissa ajoneuvo tarkastetaan.

Lakiesityksen lausunnolla olleen luonnoksen perusteluissa todettiin, että Liikenne- ja viestintävirasto tekisi katsastajille ja yksittäishyväksyjille tukimateriaalia, joilla varmistettaisiin, että katsastuksessa ja yksittäishyväksynnässä otetaan huomioon kaikki olennaiset seikat. Tästä hallituksen esityksestä tukimateriaalia koskeva kirjaus on poistettu. SKAL pitää tukimateriaalia tarpeellisena katsastusten ja yksittäishyväksyntöjen yhdenmukaisuuden vuoksi ja esittää tukimateriaalin tekemisvelvoitteen asettamista Liikenne- ja viestintävirastolle.

96 §: Rekisteröintitodistus

Lakiesityksen 96 §:ssä säädettäisiin rekisteröintitodistuksesta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin rekisteröintitodistuksen I osan antamisesta ajoneuvon omistajalle tai haltijalle. Rekisteri-ilmoituksen yhteydessä rekisteröintitodistuksen I osa annettaisiin ainoastaan sellaisten ajoneuvojen ja niiden perävaunujen omistajille tai haltijoille, joiden suurin tieliikenteessä sallittu massa on yli 3 500 kilogrammaa. Tällaisia ajoneuvoja olisivat käytännössä M2-, M3-, N2-, N3-, O3- ja O4-luokan ajoneuvot sekä vastaavat vanhemmat ajoneuvoluokat. SKAL pitää tätä erittäin tarpeellisena muutoksena aiempaan, koska erityisesti raskaassa kalustossa sallitun massan ja kuorman sijoittelun vaatimukset edellyttävät jatkuvaa tietoja ajoneuvon teknisistä ominaisuuksista.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin siitä, että kansainvälisessä liikenteessä rekisteröintitodistuksen I osa on pidettävä mukana ajoneuvossa ajon aikana. Kotimaisessa liikenteessä rekisteröintitodistuksen I osaa ei siis edellytettäisi mukana pidettäväksi.

SKAL esittää, että kuorma-autojen ja niiden perävaunujen osalta palautettaisiin myös kotimaan liikenteeseen edellytys pitää rekisteröintitodistus mukana ajoneuvossa ajon aikana. Toimivista sähköisistä rekistereistä huolimatta erityisesti kuljettajan, mutta myös liikenteen valvojan on vaikea selvittää sallittuja massoja ja erityisesti uusissa pitkissä ajoneuvoyhdistelmissä erilaisia kääntyvyys- ja varustevaatimuksia ilman mukana pidettävää rekisteröintitodistusta.

149 §: Määräaikaiskatsastusvelvollisuus

Esityksen 149 §:n 1 momentissa säädettäisiin siitä, mitkä ajoneuvot on esitettävä määräaikaiskatsastukseen. M-, N-, O2-, O3-, O4-, L6e- ja L7e-luokan ajoneuvojen lisäksi luvanvaraisessa tavaraliikenteessä käytettävä T1b-, T2b- ja T3b-luokan ajoneuvo on esitettävä määräaikaiskatsastukseen.

Katsastusdirektiivin (2014/45/EU) mukaan katsastusvelvollisuus koskee kaikkia T1b-, T2b- ja T3b-luokan ajoneuvoja eli traktoreita, joiden rakenteellinen nopeus on yli 40 km/h. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa direktiivin soveltamisesta maa-, puutarha- tai metsätaloudessa, maanviljelyssä taikka kalataloudessa käytettävät ajoneuvot, joita käytetään vain asianomaisen jäsenvaltion alueella ja pääasiassa tällaisessa tuotannossa olevilla maa-aloilla, myös maa- tai metsätalouskäytössä olevilla teillä taikka pelloilla.

Laki liikenteen palveluista asettaa traktoreilla harjoitettavan tavarankuljetuksen luvanvaraisuuden rajaksi 60 kilometriä tunnissa. Tässä esitetään vain luvanvaraisessa liikenteessä oleville traktoreille katsastusvelvollisuutta, joten traktorit eivät käytännössä olisi lainkaan katsastusvelvollisuuden piirissä, koska yli 60 km/h kulkevia traktoreita ei juurikaan ole käytössä. Kuitenkin arviolta yli 2000 traktoria on sellaisia, jotka on hankittu käytettäväksi tavaraliikenteessä pääosin yleisillä teillä nopeuksilla 40 – 60 km/h. Kun ne tällöin eivät ole direktiivin esittämällä tavalla pääasiallisesti maatalouskäytössä olevia vaan yleisellä tiellä tavaraliikenteessä käytettäviä traktoreita, niille on asetettava katsastusvaatimus.

SKAL katsoo, että esitys, jossa katsastusvelvollisuutta esitetään vain yli 60 km/h traktoreille, vääristää kilpailua kuorma-autokuljetuksiin nähden ja on EU:n katsastusdirektiivin vastainen. Esityksellä vaarannetaan liikenneturvallisuutta, kun jatkuvasti tieliikenteeseen käytetään ajoneuvoja, joita ei katsasteta, eikä niille ole asetettu muutakaan menetelmää, jolla varmistettaisiin niiden tekninen tieliikenteeseen riittävä kunto. SKAL edellyttää, että traktoreiden katsastusvelvollisuus tulee säätää EU:n katsastusdirektiivin mukaiseksi.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen	Ari Herrala
toimitusjohtaja	edunvalvontajohtaja