

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi tieliikennelakia, ajokorttilakia, sakon täytäntöönpanosta annettua lakia ja ajoneuvolakia. Uutta, pääosin 1.6.2020 voimaan tulevaa tieliikennelakia muutettaisiin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toteutetun virastouudistuksen vuoksi. Lisäksi lakiin lisättäisiin tieliikennekäyttöön hyväksytyjä niin sanottuja HCT-ajoneuvoyhdistelmiä ja raskaita moottorikelkkoja koskevat säännökset. Lakeihin tehtäisiin samalla myös eräitä muita korjauksia ja täydennyksiä.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.6.2020.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	4
1 Asian tausta ja valmistelu	4
1.1 Tausta	4
1.2 Valmistelu	4
2 Nykytila ja sen arviointi.....	4
2.1 Uuden tieliikennelain pääasiallinen sisältö ja rakenne	4
3 Tavoitteet	5
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	5
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	5
4.1.1 Virastouudistus.....	5
4.1.2 HCT-ajoneuvoyhdistelmä	6
4.1.3 Erikoiskuljetus	6
4.1.4 Raskas moottorikelkka	6
4.1.5 Muutokset uuteen tieliikennelakiin, ajokorttilakiin, sakon täytäntöönpanosta annettuun lakiin ja ajoneuvolakiin	6
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	8
4.2.1 Virastouudistus.....	8
4.2.2 HCT-ajoneuvoyhdistelmä	8
4.2.3 Erikoiskuljetus	15
4.2.4 Raskas moottorikelkka	15
4.2.5 Muut vaikutukset uuteen tieliikennelakiin, ajokorttilakiin, sakon täytäntöönpanosta annettuun lakiin ja ajoneuvolakiin	16
5 Lausuntopalaute	16
6 Säännöskohtaiset perustelut.....	20
6.1 Laki tieliikennelain muuttamisesta	20
6.1.1 Virastouudistus.....	20
6.1.2 HCT-ajoneuvoyhdistelmä	21
6.1.3 Erikoiskuljetus	40
6.1.4 Raskas moottorikelkka	42
6.1.5 Muut muutokset uuteen tieliikennelakiin.....	43
6.1.6 Sädösliite	52
6.2 Laki ajokorttilain muuttamisesta.....	54
6.3 Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta	55
6.4 Laki ajoneuvolain 21 §:n muuttamisesta.....	55
7 Voimaantulo	56
8 Toimeenpano ja seuranta	56
9 Suhde muihin esityksiin.....	56
10 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	57
LAKIEHDOTUKSET	58
tieliikennelain muuttamisesta.....	58
LIITE	82
SÄÄDÖSLIITE	82

ajokorttilain muuttamisesta	114
sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta.....	116
ajoneuvolain 21 §:n muuttamisesta	117
RINNAKKAISTEKSTIT	118
tieliikennelain muuttamisesta	118
ajokorttilain muuttamisesta	160
sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta.....	162
ajoneuvolain 21 §:n muuttamisesta	164

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Eduskunta hyväksyi uutta tieliikennelakia koskevan hallituksen esityksen (180/2017 vp) 10.8.2018. Laki (729/2018) tulee pääosin voimaan 1.6.2020.

Uuden tieliikennelain hyväksymisen jälkeen on tapahtunut lainsäädännöllisiä muutoksia, jotka edellyttävät uuden lain muuttamista vielä ennen sen tuloa voimaan.

Tällaisia muutoksia ovat liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toteutettu virastouudistus (hyväksytyt lait 935/2018 ja 862/2009, Liikenne- ja viestintäviraston sekä Väyläviraston perustaminen), sekä HCT-ajoneuvoyhdistelmän (*High Capacity Transport*) ja raskaan moottorikelkan hyväksyminen tieliikennekäyttöön.

HCT-ajoneuvoyhdistelmät hyväksyttiin tieliikennekäyttöön ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen (1257/1992; jäljempänä *käyttöasetus*) muutoksella 10.1.2019. Uuden tieliikennelain tullessa voimaan 1.6.2020 käyttöasetus kumoutuu ja siksi asetuksen muutokset on sisällytettävä uuteen tieliikennelakiin. HCT-yhdistelmän hyväksyminen edellyttää lisäksi muutoksia erikoiskuljetuksia koskeviin säännöksiin.

Raskas moottorikelkka on uusi moottorikelkkailureitillä käytettävä ajoneuvotyyppi. Eduskunta hyväksyi raskasta moottorikelkkaa koskevan hallituksen esityksen ajoneuvolain 16 ja 64 a §:n sekä eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (185/2018 vp) 28.12.2018. Voimassa olevaan tieliikennelakiin, tieliikenneasetukseen (182/1982) ja käyttöasetukseen tehdyt muutokset, jotka kumoutuvat 1.6.2020, tulee sisällyttää uuteen tieliikennelakiin.

Nyt ehdotettavilla laeilla tehtäisiin joitain korjauksia ja kokonaisuuden yhtenäisyyttä parantavia muutoksia. Uuden tieliikennelain muuttamisen lisäksi ajokorttilakia, sakon täytäntöönpanosta annettuja lakia ja ajoneuvolakia korjattaisiin.

1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä.

Esitysluonnos on ollut lausuttavana 5.12.2019 – 16.1.2020 välisenä aikana. Lausunto on pyydetty 126 taholta (<https://www.lausuntopalvelu.fi/>).

Esitys on käsitelty kuntalain (410/2015) 11 §:n mukaisessa valtion ja kuntien välisessä neuvottelumenettelyssä 5.3.2020.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Uuden tieliikennelain pääasiallinen sisältö ja rakenne

Uusi tieliikennelaksi kokoa yhteen liikenteessä käyttäytymistä koskevat säännökset, kuten liikenteen yleiset periaatteet, liikennesäännöt ja ajoneuvojen käyttämistä tiellä koskevat säännöt.

Laissa säädetään myös liikenteenohjauksesta ja liikenteenohjauksessa käytettävistä laitteista ja merkeistä sekä lain rikkomisesta määrättävästä liikennevirhemaksusta. Laki sisältää säädöslaitteen johon on koottu liikenteenohjauslaitteet kuvineen ja selityksineen sekä luetteloitu ajoneuvojen käyttösääntöjen päämittoja.

Uusi tieliikennelaki vähentää liikenteessä käyttäytymistä koskevien säännösten kokonaismäärää ja keventää hallinnollista taakkaa. Se myös lisää jossain määrin tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta liikenneturvallisuudesta, liikenteen sujuvuudesta ja ympäristöstä. Uusi sääntely vastaa perustuslain, kansainvälisten tieliikenteen sopimusten ja Euroopan unionin lainsäädännön asettamiin vaatimuksiin.

Uudella tieliikennelailla säädetään useista sellaisista tieliikenteessä käyttäytymisen elementeistä, joista aiemmin on säädetty asetustasolla. Tällaisia uusia lain tasolla säädettäviä asioita ovat muun muassa moottorikäyttöisten ajoneuvojen suurimmat sallitut ajoneuvokohtaiset nopeudet, liikennemerkit ja muut liikenteen ohjauslaitteet, ajoneuvolle ja ajoneuvoyhdistelmälle tiellä yleisesti sallitut mitat ja massat sekä ajoneuvon kuormaaminen, kuorman varmistaminen sekä hinaaminen. Kokoamalla nämä säännökset yhteen selkeytetään sääntelyä tienkäyttäjien kannalta.

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta piti hallituksen esityksestä uudeksi tieliikennelajiksi antamassaan mietinnössä 16/2018 vp uutta lainsäädäntöä perusteltuna ja tarpeellisenä päivytyksenä tämän päivän tilanteeseen. Kaikkia tienkäyttäjiä koskettavana on tärkeää, että sääntely on selkeää ja vastaa nykypäivän tarpeita. Valiokunta myös katsoi, että kokonaisuus on omiaan lisäämään liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.

3 Tavoitteet

Uuden tieliikennelain hyväksymisen jälkeen ja ennen sen tuloa voimaan on tieliikenteen lainsäädännössä tapahtunut muutoksia, jotka tulee sisällyttää 1.6.2020 voimaan tulevaan uuteen tieliikennelakiin. Samalla tehtäisiin korjauksia ja parannuksia säännöksiin. Myös ajokorttilakia, sakon täytäntöönpanosta annettua lakia ja ajoneuvolakia korjattaisiin joiltain osin.

Ehdotettava muutokset ovat välttämättömät liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toteutetun virastouudistuksen vuoksi sekä HCT-ajoneuvoyhdistelmän ja raskaan moottorikelkan tieliikennekäyttöön hyväksymisen jälkeen ennen uuden tieliikennelain tuloa voimaan 1.6.2020. Näitä koskevat säännökset sisältyvät voimassa olevaan tieliikennelakiin (267/1981) ja käyttöasetukseen, jotka kumoutuvat uuden tieliikennelain tullessa voimaan.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Virastouudistus

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalla toteutetun virastouudistuksen vuoksi uusi tieliikennelaki muutettaisiin vastaamaan muuttunutta tilannetta toimivaltaisten viranomaisten osalta.

4.1.2 HCT-ajoneuvoyhdistelmä

Käyttöasetuksessa säädetyt HCT-ajoneuvoyhdistelmiä koskevat säännökset siirrettäisiin pääosin uuteen tieliikennelakiin. Joistakin teknisistä yksityiskohdista annettaisiin lakiin kirjattavien valtuuksien nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä. Pääosin kyse on ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien pituuksista.

Liikenneturvallisuuden ylläpitämiseksi esitetään uuteen tieliikennelakiin sisällytettäväksi käyttöasetukseen tällä hetkellä sisältyvät pitkien ajoneuvoyhdistelmien kääntyvyysvaatimukset, kolminivelisen ajoneuvoyhdistelmän vakautta koskevat vaatimukset sekä pisimmille yhdistelmille säädetyt turvalaite- ja –varustevaatimukset. Säännökset säilytettäisiin sisällöltään pääpiirteissään nykyisiä säännöksiä vastaavina, mutta niihin tehtäisiin joitakin, säännöksiä sovellettaessa tarpeelliseksi todettuja tarkennuksia.

4.1.3 Erikoiskuljetus

Erikoiskuljetuksia koskevia säännöksiä ehdotetaan tarkennettavaksi erityisesti sen osalta, milloin kuljetus katsotaan erikoiskuljetukseksi. HCT-ajoneuvoyhdistelmä tieliikennekäyttöön hyväksyminen on lisännyt tarvetta tarkentaa tulkintaa siitä, milloin voidaan soveltaa erikoiskuljetuksia koskevia poikkeuksia kaikkia kuljetuksia koskevista säännöksistä ja milloin kuljetus on merkittävä ja järjestettävä erikoiskuljetusta koskevien säännösten ja määräysten mukaisesti. Erikoiskuljetukseksi voitaisiin katsoa jakamattoman kuorman kuljetus, joka on tarkoituksenmukaista tehdä EU:ssa yleisesti sovellettavista maksimimitoista tai –massoista poikkeavalla kalustolla.

4.1.4 Raskas moottorikelkka

Uuteen tieliikennelakiin lisättäisiin raskasta moottorikelkkaa koskeva sääntely voimassa olevasta tieliikennelaista ja käyttöasetuksesta.

4.1.5 Muutokset uuteen tieliikennelakiin, ajokorttilakiin, sakon täytäntöönpanosta annettuun lakiin ja ajoneuvolakiin

Uutta tieliikennelakia korjattaisiin ja täsmennettäisiin sekä sen yhtenäisyyttä parannettaisiin.

Liikennesääntöjen ja liikenteenohjauksen välistä soveltamissäännöstä muutettaisiin niin, että poliisin sijaan kaikkien liikenteenvalvojien antamaa merkkiä, määräystä tai kieltoa olisi noudatettava ensisijaisesti liikennesääntöihin ja liikenteenohjaukseen nähden.

Suuntamerkin antamista muulla kuin suuntavalaisimella koskevaa säännöstä muutettaisiin vastaamaan vuoden 1968 kansainvälisen tieliikennesopimusta. Tyhjäkäynnin kieltoa säädettäisiin koskemaan vain polttomoottorilla varustettua moottorikäyttöistä ajoneuvoa. Lisäksi sallittaisiin, että polttomoottoria olisi mahdollista pitää käynnissä ennen ajoon lähtemistä enemmän kuin neljä minuuttia, jos ajoneuvon käyttö, esimerkiksi paineilmajarrujen toiminta sitä edellyttää tai jos pakkasta on yli 15 astetta.

Liikenne- ja viestintävirasto valtuutettaisiin antamaan määräyksiä kuorman varmistamisessa käytettävistä menetelmistä, ajotilanteisiin liittyvistä hidastuvuuksien raja-arvojen määrittämisestä sekä kuorman laadusta johtuvista poikkeuksista kuorman varmistamisessa.

Lain muutoksella pantaisiin kansallisesti täytäntöön mitta- ja massadirektiiviin EU-asetuksella (EU) 2019/1242 tehty muutos, jolla pyritään parantamaan päästöttömien, käytännössä sähkökäyttöisten, raskaiden ajoneuvojen kilpailuasemaa. Direktiivin mukaan päästöttömän ajoneuvon massa saa olla suurinta sallittua arvoa suurempi siltä osin kuin valmistaja osoittaa, että massan kasvu johtuu päästöttömän teknologian edellyttämästä lisäpainosta. Direktiivin mukaan lisäys saa olla enintään kaksi tonnia. Muutos on mahdollista toteuttaa niin, että se koskee kaksiakselista kuorma-autoa ja kolmiakselista nivellinja-autoa. Mitta- ja massadirektiiviin toteutettu muutos on tätä laajempi, mutta koska Suomessa on jo ennen muutosta ollut käytössä enimmäismassoja, jotka ovat suurempia kuin mitta- ja massadirektiivissä säädetty, ei direktiiviin tehtyjen muutosten vuoksi ole tarvetta suurempiin muutoksiin.

Koululais- ja päivähoitokuljetusten merkitsemistä koskevaa sääntelyä uudistettaisiin niin, että koulu- ja päivähoitokyytiä osoittava merkinätapa yksinkertaistuu. Myöskään merkin sijoittamisesta ei ole tarpeen säätää tarkasti. Vähimmäisvaatimuksena merkitsemisessä tulisi olla se, että merkintä on sijoittelultaan ja näkyvyydeltään sellainen, että kyytiä odottavat näkevät sen riittävän kaukaa pysäyttääkseen ajoneuvon. Koska merkitsemistä koskeva sääntely olisi laissa yleisempää, Liikenne- ja viestintävirastolle olisi tarpeen antaa toimivalta tarvittaessa antaa tarkempia määräyksiä kilven ja kuvun sijoittamisesta, koosta, väreistä sekä heijastavuus- ja valaisuminaisuuksista. Lisäksi säädettäisiin, että koulu- ja päivähoitokuljetukseen käytettävässä autossa olisi mahdollista käyttää vilkkuvaa varoitusvalaisinta.

Ajoneuvolla ajamista koskevien liikennesääntöjen liikenneerikkomustunnusmerkistöjä tarkennettaisiin ja korjattaisiin. Tällöin myös pykälien sääntelymalli yksinkertaistuisi. Joutokäyntiajan rikkomista koskeva tunnusmerkistö poistettaisiin tieliikennelaista, koska siitä säädetään pysäköintivalvonnasta annetussa laissa.

Poikkeussäännöksiä velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä täsmennettäisiin niin, että tienkäyttäjän velvollisuus noudattaa kaikissa tilanteissa poliisimiehen antamaa merkkiä tai muun liikenteenohjaajan antamaa merkkiä todettaisiin laissa nimenomaisesti. Tällöin muutos vastaisi tavoiteltua nykytilannetta eikä epäselvyyttä liikennesääntöjen ja liikenteenohjauksen välisestä soveltamisesta näissä tilanteissa olisi.

Lakiin lisättäisiin, että poliisille olisi lähetettävä välittömästi tiedoksi tien tilapäistä sulkemista koskeva päätös. Näin varmistettaisiin, että poliisi voisi ennakolta varautua toimintansa kohdentamiseen ja vaihtoehtoisten reittien suunnitteluun.

Siirtymäsäännöksiä myös täydennettäisiin, koska muuten laissa edellytetyt liikenteenohjauksen toimenpiteitä ei ennätettäisi toteuttaa. Siksi on perusteltua, että sulkualue ja varoitusviiva tulisi merkitä lain liitteessä 4.1 säädetyllä tavalla kolmen vuoden kuluessa lain voimaantulosta. Kaksisuuntaisen pyörätien merkinnälle esitetään seitsemän vuoden siirtymäaika lain voimaan tulosta.

Voimassa olevan tieliikennelain ja sen nojalla annettujen säädösten nojalla on myönnetty lupia poiketa eräitä ajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä koskevista vaatimuksista. Näiden lupien voimassaolosta olisi säädettävä voimassa olevan lain kumoutuessa toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi.

Lisäksi ajokorttilain 65 § korjattaisiin vastaamaan pykälän perusteluja ja 72 §:n 3 momenttia muutettaisiin siten, että myös sakkomenettelyn aikana poliisi voisi keskeyttää väliaikaisen ajoikiellon. Sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n soveltamisalasäännökseen lisättäisiin maininta liikennevirhemaksusta. Ajoneuvolain 21 § muutettaisiin vastaamaan lain muutosta 730/2018, jolloin siinä säädettäisiin tarkoitetun mukaisesti myös ensihoitoajoneuvosta.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Virastouudistus

Ehdotettavilla virastojen nimen muutoksilla ei ole vaikutuksia.

4.2.2 HCT-ajoneuvoyhdistelmä

Uuden HCT-ajoneuvoyhdistelmän vaikutuksia on arvioitu laajasti käyttöasetuksen muutoksen yhteydessä. Toteutuneita vaikutuksia ei ole toistaiseksi kattavasti arvioitu, koska uusi yhdistelmiä on ollut yleisesti tieliikennekäytössä vasta jonkin aikaa ja kokonaisvaikutukset näkyvät vasta, kun käytössä olevaa kalustoa on uusittu sen normaalin elinkaaren mukaisesti. Joitakin alustavia arvioita toteutuneista vaikutuksista on kuitenkin ollut jo mahdollista tehdä.

Yritysvaikutukset. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan vuoden 2019 aikana käyttöön otetuissa autoissa on ollut yleisesti 1-2 metriä pidempi kuormatilan sisäpituus. Sisäpituus on mitoitettu tarkasti kuljettavien kuormalavojen tai rullakoiden mukaan. Myös massatavarassa (esimerkiksi hake ja puru) on tehty yleisesti pidempiä autoja, jolloin on saatu ympäri vuoden kantavuuskuormia ja parempi painojakauma. Etenkin talvella huonommissa keliolosuhteissa paremmasta painojakaumasta on merkittävää hyötyä.

Elintarvikekuljetuksissa ja kappaletavararahdissa auton kuormatilan pituus oli ennen mittamuutosta pääsääntöisesti 7,8 metriä ja perävaunun 13,6 metriä (moduulimitat). Vuonna 2019 käytönotetuissa vastaavissa autoissa yli puolessa on ollut vähintään metrin pidempi kuormatila. Alkuun toimitettiin paljon 8,6 metrisellä kuormatilalla olevia autoja, mutta myönteisten kokemusten myötä uusissa tilauksissa 9,6 metrin kuormatilan suosio on lisääntynyt. Yli 10 metrisellä kuormatilalla olevia yli 12 metrisiä autoja on otettu käyttöön yli 20.

Käyttöasetuksen voimaan tulon jälkeen yli 13,6-metrisiä varsinaisia perävaunuja on otettu käyttöön noin 120. Tarkkaa määrää yli 25,25 m pitkistä täysperävaunuyhdistelmistä ei tiedetä, koska eri autoja ja perävaunuja kytetään monin tavoin ristiin. Uudet pidemmät perävaunut muodostavat aina pidemmän yhdistelmän riippumatta siitä, millä niitä vedetään. Kun siihen lisätään pidemmät autot, jotka vetävät vanhoilla mitoilla oleva täysperävaunuja, kokonaismäärä on noin 200.

Arviot kaluston määrän ja laadun kehityksestä vuoden 2019 aikana ovat pitäneet varsin hyvin paikkaansa. Ensimmäiset 1-4 metriä lisäpituutta (5-20 % lisää kuormatilan pituutta) ovat lisänneet kuljetuskapasiteettia hyvällä suhteella kaluston hankinta- ja operointikustannuksiin nähden. Pisimpien täysperävaunuyhdistelmien (5-6 metriä lisäpituutta) kohdalla hankintahinta on kasvanut paljon, mutta operointikustannukset sopivissa kohteissa ovat kasvaneet maltillisesti merkittävään kuljetuskapasiteetin lisääntymiseen nähden.

Merkittävästi suurempaan ja yksikkökustannuksiltaan kalliimpaan HCT-kalustoon investoiminen on hankalaa pienemmällä kuljetusyrittäyksillä ja siksi sitä ole juuri tapahtunut. Suurimmilla logistiikkayrityksillä on paljon sopimusautoilijoita, jotka toimivat alihankkijoina ison konsernin ajojärjestelyn alaisena. Perinteisesti sopimusautoilijoilla on ollut oma auto ja jossain tapauksissa myös perävaunu. Uusien A-tupla yhdistelmien kohdalla sopimusautoilijoilla on pääsääntöisesti vain 68/76 tonnin massaan sopiva rekkaveturi, jolla se vetää ison yrityksen trailereita. Autoilijan kaluston tekniset ominaisuudet voivat olla täysin samat merikonttiliikenteessä, kappaletavaraliikenteessä ja lämpösäädellyissä elintarvikekuljetuksissa. Pidempien HCT-yhdistelmien käyttö ei poista pienten yrittäjien mahdollisuuksia toimintaan, mutta muuttaa luonnollisesti markkinoita suurten logistiikkayritysten ja autoilijoiden rajapinnassa.

Suurimpien sallittujen mittojen kasvattaminen on tuonut ja tuo kuljetusyrittäyksille säästöjä. Suurimmat hyödyt saadaan polttoaine- ja henkilöstökuluissa pitkällä matkoilla. Lähes kaikki tilavuusperusteiset kuljetukset yli 100 kilometrin matkoilla ajettiin ennen HCT-muutosta noin 21 metrin pituisilla kuormatiloilla olevilla täysperävaunuyhdistelmillä tai näitä vastaavilla moduuliyhdistelmillä. Säädosmuutokset ovat tuoneet uusia vaihtoehtoja 19-29 metriä pitkillä kuormatiloilla, jolloin eri käyttötarkoituksissa on mahdollista hyödyntää niihin parhaiten sopivia yhdistelmiä. Tämä parantaa erilaisten kuormien yhdisteltävyyttä ja kuormatilojen täyttöastetta.

Tilastokeskuksen (Tieliikenteen tavarankuljetukset 2016, Tilastokeskus) mukaan vuonna 2016 kuorma-autoliikenteen yhteenlaskettu suorite oli noin 1 876 miljoonaa kilometriä. Tästä suoritteesta 725 miljoonaa kilometriä oli ilman perävaunua tapahtuvaa kuljetusta, johon yhdistelmien pituuden muutoksilla ei ole vaikutusta. Puoliperävaunuyhdistelmillä ajetaan 254 miljoonaa kilometriä, täysperävaunuyhdistelmillä ja moduuliyhdistelmillä 896 miljoonaa kilometriä.

Suurempien mittojen merkitys merikonttien maantiekuljetusten volyymiin on ollut huomattava, koska niiden osalta hyödyt pituuden muutoksesta ovat suurimmat. Merikonttikuljetuksia ajetaan maanteilla vuosittain 60-80 miljoonaa kilometriä, josta reilusti yli puolet tapahtuu puoliperävaunuyhdistelmillä. Suuri osa näistä yhdistelmistä on korvautunut tai korvautuu yhdistelmillä, joilla kuljetetaan kaksi merikonttia kerrallaan. Koska merikonttien massa vaihtelee ja osa kuljetuksista on sellaisia, joissa suurin sallittu massa ei riitä kahden kontin kuljettamiseen pitkäsäkään yhdistelmässä, suoritteen vähenemiseksi arvioidaan noin 10 miljoonaa kilometriä.

Pidempien yhdistelmien käyttö vähentää suoritetta täysperävaunuyhdistelmillä tehtävässä kappaletavaraliikenteessä ja elintarvikekuljetuksissa arvioin mukaan noin 100 miljoonaa kilometriä vuodessa. Metsäteollisuuden tuotekuljetuksissa pelkän pituuden kasvattaminen vähentää suoritetta arvion mukaan noin 10 miljoonaa kilometriä.

HCT-ajoneuvoyhdistelmien hyödyntäminen on edellyttänyt ja edellyttää yrityksiltä muutoksia kaluston lisäksi kuljetustermiinaaleihin, aikatauluihin ja sopimuksiin alihankkijoiden kanssa.

Vaikutukset liikenneympäristöön ja sen ylläpitokustannuksiin. Pitkien yhdistelmien kääntyvyysvaatimusten muutokset ja muut ominaisuudet vaikuttavat liikenneympäristön mitoittamiseen, ja sitä kautta aiheuttavat vaikutuksia liikenneympäristön ylläpitokustannuksiin.

Vuonna 2001 käyttöönotetun tasoliittymien (risteyksien) mitoitusohjeistuksen (Tasoliittymät, TIEH 2100001-01, Tiehallinto 2001 mukaisesti rakennettuihin liittymiin ei tarvita liittymäkulmilla 90-110 gon (100 gon = 90°) välittömiä toimenpiteitä esityksen mukaisen yhdistelmien pidentämisen takia. Vanhempiin, vuoden 1986 ohjeiden (Tasoliittymät, Suunnitteluperiaatteita

ja esimerkkejä, TVH 723844, Tie- ja vesirakennushallitus 1986) mukaisesti rakennettuihin liittymiin voi olla tarpeen tehdä muutoksia, jotta kaikista pisimmät uudet yhdistelmät mahtuvat kulkemaan niissä. Näitä ja vanhempia liittymiä on valtion tieverkolla noin kymmenen tuhatta kappaletta, joista neljäsosa raskaan liikenteen runkoverkolla, josta taas vastaavasti vain osa on raskaan kaluston kannalta merkityksellisiä.

Parannustoimien kustannukset vaihtelevat liittymätyypin mukaisesti. Väyläviraston arvion mukaan vuoden 1986 ohjeistuksen mukaisen niin sanotun tulppaliittymän avartamiskustannukset olisivat noin 2 000 - 10 000 euroa liittymää kohden. Niin sanottujen kanavoitujen liittymien avartamiskustannukset olisivat arviolta noin 26 000 euroa liittymää kohden. Eritasoliittymien kanavoitujen ramppien osalta avartamiskustannusten arvioidaan olevan 25 000 euroa ramppia kohden. Kiertoliittymien avartamiskustannusten arvioidaan olevan noin 30 000 euroa kiertoliittymää kohden. Kokonaiskustannukset riippuvat parannustoimien laajuudesta.

Suomen maantieverkolla on Väyläviraston tietojen mukaan hieman vajaa 12 000 maanteiden keskinäistä liittymää. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tekemän arvion mukaan HCT-yhdistelmien käyttämällä yhteysväleillä on yhteensä 1223 ajoneuvoyhdistelmien liikkumisen kannalta ongelmallista liittymää.

Liittymien korjaustarpeet on määritetty Väylävirastossa 31 metriä pitkällä auton ja varsinaisen perävaunun yhdistelmällä tehdyillä ilmakuvien simulointiajoilla. Liittymien korjauskustannukset on laskettu liittymäkohtaisesti Fore-ohjelmistolla. Yksittäisten toimenpiteiden kustannukset perustuvat toteutuneisiin tierakenne- ja varustekustannuksiin. Tehdyn tarkastelutyön perusteella kaikkien 1223 ongelmaliittymän korjauksen alustava kokonaiskustannusarvio on Väyläviraston arvion mukaan noin 70-75 miljoonaa euroa, josta kattavan verkon osuus on 35-40 miljoonaa euroa ja 585 liittymää. Kattava verkko käsittää TEN-T –väyliä, raskaan liikenteen runkoyhteyksiä, elintarvikekuljetusten reittejä, kappaletavarakuljetusten reittejä ja konttikuljetusreittejä noin 5200 kilometriä.

Maantieverkon lisäksi kuntien katuverkolla on risteys- ja liikenneympyröitä, joihin voi kohdistua vastaavia muutostarpeita. Kuntien tarpeita ei ole arvioitu. Käyttöasetuksen muutoksella toteutetut HCT-muutokset on käsitelty Kuntatalouden ja –hallinnon neuvottelukunnassa 25.9.2018 ja raha-asianvaliokunnassa 10.1.2019.

Sellaisissa kohteissa, joissa liittymän parannustoimet eivät ole kokonaistaloudellisesti kannattavia, mutta joissa heikko kääntyvyys aiheuttaa merkittäviä ongelmia, kunnilla ja muilla tienpitäjällä sekä ELY-keskuksilla on mahdollisuus asettaa HCT-ajoneuvoyhdistelmille liikkumisrajoituksia liikennemerkeillä. Haastavammista kohteista voidaan antaa tietoa etukäteen liikennöitsijöille, jotta niitä voidaan välttää reittien suunnittelussa.

Pidemmät ajoneuvoyhdistelmät edellyttävät muutoksia vartioitujen tasoristeysten varoituslaitteiden hälytysten aloitusaikaan ennen puomien laskeutumista ja junan ohitusta sekä tasoristeysten odotustiloja koskeviin liikennemerkeihin. Muutoksia edellyttävät pääosin suurten teollisuuslaitosten ja satamien läheisyydessä sijaitsevat tasoristeykset.

HCT-kokeilujen perusteella merkittävimmät ongelmat tiestöllä ilmenivät ahtaissa taukopaikoissa. Ongelmat korostuvat talviaikana, kun lumivallit kaventavat risteys- ja vähentävät pysäköintipaikkoja. Käyttöasetuksen muuttamisen yhteydessä ehdotettiin raskaan kaluston taukopaiikkojen mitoitusohjeistuksen muuttamista ja tämä työ on käynnissä.

Käyttöasetusmuutoksista aiheutuviin tienpidon ja rakentamisen kuluihin, esimerkiksi risteysten laajentamistarpeisiin ei myönnetty käyttöasetuksen hyväksymisen yhteydessä määrärahaa vuoden 2019 talousarvioon, eikä sitä ole otettu huomioon omana menoeränä vuoden 2020 talousarviossa tai vuosien 2021-2023 julkisen talouden suunnitelmassa. Asetusmuutoksesta ja esitetävästä laista johtuva edellä kuvattu korjausvelan lisäys katettaisiin edelleen perusväylänpidon momentilta 31.10.20 kehyksen puitteissa. Perusväylänpidon tasoon lisättiin 300 miljoonaa euroa vuosille 2020-2021 korjausvelan vähentämiseksi. Vuodelle 2022 perusväylänpidon määrärahoihin on lisätty yhteensä 400 miljoonaa euroa ja vuodelle 2023 yhteensä 200 miljoonaa euroa.

Vaikutukset polttoainekustannuksiin. Uudet monipuolisemmat vaihtoehdot kaluston mitoituksessa ovat paranteet kuljetusyritysten mahdollisuuksia käyttää kuljetussuoritukseen parhaiten sopivan kokoista kalustoa, mikä nostaa täyttöasteita ja laskee kuljetettuun tavaramäärään suhteutettua polttoaineen kulutusta.

Suuret kuljetusyritykset, joilla on paljon pitkiä yhdistelmiä omassa ajossa tai alihankkijoiden ajossa ovatkin olleet pääsääntöisesti tyytyväisiä HCT-yhdistelmillä saavutettuihin säästöihin polttoaineen kulutuksessa vuoden 2019 aikana. Useiden autojen vertailukelpoisen seurannan perusteella 32-metrinen 11-akselinen single-pyörä -yhdistelmä kuluttaa polttoainetta jopa hieman vähemmän kuin 9-akselinen 25-metrinen paripyöräyhdistelmä. Kielteisten kokemusten taustalla on ollut liian suuren ja tehokkaan moottorin valinta, millä on ollut vaikutusta polttoainetalouteen. Näitä virheitä tapahtui jo HCT-kokeilujen aikana.

Ajosuoritteen kannalta suurimmat säästöt polttoainekustannuksissa saavutetaan enintään 28-tonnisten pitkien merikonttien kuljetuksessa, koska niitä voidaan kuljettaa 32 metrisessä 76 tonnin yhdistelmässä yhden sijaan kaksi. Polttoainekustannuksissa on mahdollista saavuttaa säästöä yli 30 prosenttia perinteiseen puoliperävaunuyhdistelmään verrattuna. Tilavuusperusteisessä kuljetuksessa (esimerkiksi kappaletavara- ja elintarvikekuljetuksissa) on mahdollista saavuttaa 5-15 prosentin säästö tavaralajista ja ajoneuvoyhdistelmän pituudesta riippuen. Tämä tarkoittaa näissä kuljetuksissa arviolta noin 20 miljoonaa litran säästöä. Kevyemmissä metsäteollisuuden tuotteissa säästöjä voi kertyä noin 2,5 miljoonaa litraa ja merikonttikuljetuksissa noin 2,5 miljoonaa litraa. Täysimääräisesti toteutuessaan kuljetusyrityksille tulee kertymään polttoainekustannuksissa säästöä noin 30 miljoonaa euroa vuodessa.

Vaikutukset henkilöstökuluihin. Useissa kuljetustehtävissä suurin yksittäinen kuluerä ovat kuljettajan sekä lastauksiin ja purkuihin osallistuvien työntekijöiden henkilöstökulut. Kuormakoolla on vähäinen vaikutus kuljettajan palkkaan, mutta yhdistelmätyypillä on vaikutus purkamisen ja lastauksen henkilöstökuluihin. Jokainen perävaunun irrotus ja kytKentä kestää noin 15 minuuttia. Tämä johtuu siitä, että auto ja perävaunu ajetaan erikseen lastauslaituriin.

Enintään 150 kilometriä pitkillä kuljetusmatkoilla pitkällä puoliperävaunulla kuluu vähemmän aikaa terminaalilla täysperävaunuyhdistelmään verrattuna, koska kuljettajalla kuluu vähemmän aikaa kuorman purkamiseen ja lastaukseen. Yli 150 km pitkillä kuljetusmatkoilla yli 30-metrinen yhdistelmä säästää kuljettajakustannuksissa, vaikka kuorman purkamiseen ja lastaamiseen terminaalialueella kuluu enemmän aikaa, koska yhdistelmä kuljettaa kerralla neljänneksen enemmän tavaraa pienempiin yhdistelmiin verrattuna.

Suuremmassa mittakaavassa kuljettajien palkkakustannuksissa on arvioitu tilavuusperusteisissa kuljetuksissa säästettävän noin 30 miljoonaa euroa vuodessa. Henkilöstökulujen osalta säästöt kohdentuvat enemmän pisimmille kuljetusmatkoille.

Vaikutukset kuljetuskalustoon. Pitkien yhdistelmien muodostaminen ainoastaan vanhoista ajoneuvoista ilman ajoneuvoihin tehtäviä muutoksia ei pääsääntöisesti ole mahdollista. A-double -yhdistelmässä (kuorma-auton, puoliperävaunun ja varsinainen perävaunun tai kuorma-auton, puoliperävaunun, apuvaunun ja toisen puoliperävaunun yhdistelmässä) on pääsääntöisesti mahdollista hyödyntää vanhoja perävaunuja jälkimmäisenä yksikkönä. Vanhojen puoliperävaunujen akselistoja on usein päivitettävä vetokidan asentamisen lisäksi, jotta ne täyttävät stabiliteettiin ja kääntyvyyteen liittyvät vaatimukset ensimmäisenä perävaununa.

HCT-ajoneuvoyhdistelmien tieliikennekäyttöön hyväksymisen jälkeen pidempiä täysperävaunuyhdistelmiä on alkanut tulla liikenteeseen vetoautokaluston uusiutumisen myötä. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan noin 12 metristen autojen ensirekisteröinneissä tulee HCT-muutoksesta johtuen alkuvaiheessa nopea kasvu. Perinteisellä 7,7 metrisellä kuormatilalla olevat noin 10,3 metriä pitkät autot siirtyvät käytettyjen autojen markkinoiden kautta sellaisille toimijoille, joiden käytössä hieman pidemmästä auton kuormatilasta on vähemmän hyötyä. Nykyiset autot ja perävaunut on mahdollista monilta osin hyödyntää osana uusia pidempiä yhdistelmiä, lyhyitä neliakselisia rahtiautoja lukuun ottamatta. Nämä autot säilyvät edelleen parhaina ratkaisuinä raskaimpien tavaralajien kohdalla.

Uusien ratkaisujen kustannustarkastelussa pitkät puoliperävaunut ja pitkät täysperävaunuyhdistelmät on todettu kustannustehokkaiksi. Puoliperävaunun vetoauto (rekkaveturi) on standardituote, johon on mahdollista asentaa kaikki uudet turvavarusteet ja polttoaineen kulutusta vähentävät ominaisuudet. Kun autossa ei ole kuormatilaa, sitä voidaan käyttää mahdollisimman joustavasti eri perävaunujen vetoon sesonkien mukaan. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan puoliperävaunun pidentäminen noin viidellä metrillä nostaa kustannuksia vain vähän, myös yhden tai kahden ohjautuvan akselin lisääminen on kohtuullisen taloudellinen toimenpide. Yksinkertainen rakenne on kevyt, jolloin yhdistelmään saadaan hyvä kantavuus.

Kahdelle puoliperävaunulle tyypillisen 13,6 metrisen kuormatilan saaminen samaan yhdistelmään mahdollistaa eri tyyppisten kuormien yhdistämisen pitkällä kuljetusväleillä (noin 33 metrin kokonaismitalla). Kuljetusten kustannustehokkuus ja energiatehokkuus paranevat, kun täytöaste on massan ja tilavuuden osalta mahdollisimman korkea koko ajan.

Vuoden 2019 aikana saadut kokemukset uusien säännösten mukaisen kuljetuskaluston käyttöönotosta ja suosiosta ovat olleet odotetun mukaisia. A-tupla yhdistelmän ensimmäiseksi perävaunuksi sopivia puoliperävaunuja on liikenteessä marraskuussa 2019 yli 200. Yhdistelmiä ei ole aivan näin paljoa, koska osa uusista pitkistä yhdistelmistä on muodostettu kahdesta ”HCT-etuvaunusta”. Osa näistä perävaunuista on niin sanotussa vaihtoperävaunuliikenteessä, jossa käytössä on tuplamäärä perävaunuja autoihin nähden ja autot vaihtavat vain perävaunua terminaalilla.

Tällainen yhdistelmätyyppi on herättänyt kiinnostusta myös muualla Euroopassa ja sopivia perävaunuja on saatavilla muiltakin kuin kotimaisilta valmistajilta. Liikenteessä olevien 31-34 metriä pitkien A-tupla yhdistelmien määrä on vuoden 2020 alussa 100-150.

Vaikutukset kotimaiseen ajoneuvoteollisuuteen. Kotimaisen teollisuuden osuus perävaunujen ja kuorma-autojen sekä päällirakenteiden valmistuksessa on merkittävä. Kotimainen teollisuus oli ja on aktiivisesti mukana uusiin pidempiin yhdistelmiin sopivien perävaunujen kehittämisessä, joten yritykset ovat kyenneet tarjoamaan asiakkaiden kanssa yhdessä kehitettyjä ratkaisuja heti pidempien yhdistelmien mahdollistumisen jälkeen. Kotimaisia valmistajia ovat VAK, Ekeri, NTM ja Närke.

Vuoden 2019 ensirekisteröintilastojen perusteella lähes kaikki kotimaiset perävaunuvalmistajat ovat toimittaneet myös pidempiin yhdistelmiin sopivia perävaunuja ja auton päällirakenteita. Pienten toimijoiden tuotanto on taipunut nopeasti uusien tuotteiden valmistukseen. Kotimarkkinat ja Ruotsin markkinat ovat erittäin tärkeitä suomalaisille perävaunuvalmistajille. Mittamuutos on vahvistanut suomalaisten valmistajien asemaa. Ruotsin mittamuutoksen edetessä suomalaisilla valmistajilla on selkeä etulyöntiasema sinne avautuviin markkinoihin, koska tuotteet ovat jo valmiina.

Ympäristövaikutukset. HCT-uudistuksen on arvioitu vähentävä vuotuisia CO₂ päästöjä noin 66 000 tonnia, jos kuljetettavan tavarán määrä säilyy ennallaan. Tämä on noin 0,6 prosenttia (10545 miljoonaa kilogrammaa, josta kuorma-autoliikenne 29,4 %) kaikista tieliikenteen CO₂-päästöistä ja noin kaksi prosenttia kuorma-autoliikenteen CO₂-päästöistä.

Kuorma-autojen haitallisia lähipäästöjä säädellään moottorin tuottaman mekaanisen energian mukaan. Kun yhdistelmän energiatehokkuus paranee, laskevat myös kuljetettavaan tavaramäärään suhteutetut haitalliset lähipäästöt kuten pienhiukkaset ja typenoksidit. Toteutetuilla muutokset nopeuttavat jonkin verran kuorma-autokaluston uudistumista ja lisää nykyaikaisilla saasteenpoistojärjestelmillä varustettujen autojen osuutta.

Mittojen kasvattamisen on edellä arvioitu vähentävän raskaiden ajoneuvoyhdistelmien liikennesuoritetta 25 miljoonaa kilometriä. Tämä tarkoittaa noin joka viidennen ajoneuvoyhdistelmän poistumistaliikennevirrasta pitkän matkan tavaraliikenteessä, mikä vähentää myös kokonaismäärää, vaikka yksittäisen ajoneuvoyhdistelmän melutaso olisi raskaammasta kuormasta johtuen hieman suurempi.

Vaikutukset liikenneturvallisuuteen. Merkittävin liikenneturvallisuudelle koituva hyöty HCT-ajoneuvoyhdistelmästä syntyy siitä, että raskaan liikenteen vuosittainen ajosuorite vähennee. Pidemmille yhdistelmille asetettavilla teknisillä vaatimuksilla pidetään yksittäisen yhdistelmän vakavan onnettomuuden riski enintään samalla tasolla kuin vastaavilla muilla täysperävaunuyhdistelmillä. Liikenneviraston (nykyisin Väyläviraston) teettämän selvityksen (HCT-ajoneuvojen liikennejärjestelmävaikutukset, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 57/2017) perusteella muutos tulee vähentämään liikennekuolemia noin kolmella vuodessa ja vakavia loukkaantumisia noin 20.

Yhdistelmien pituuden kasvu leventää ajolinjoja ja hidastaa yhdistelmän liikkumista risteyksissä ja liittymissä. Kanavoiduissa risteyksissä leveämmällä ajolinjalla liikkuva yhdistelmä ei mahdu kaikissa tilanteissa ryhmittymiskaistalle kokonaan ja perävaunu voi oikaista pientareelle. Tiukoissa käännoksissä pitkien varsinaisten perävaunujen tai puoliperävaunujen takakulman suuri sivuttainen liike ulkokaarten suuntaan menee joissakin tilanteissa oman ajokaistan ulkopuolelle. Yhdistelmien kääntyvyysvaatimuksilla on pyritty varmistamaan se, ettei turvallisuus risteyksissä heikkene merkittävästi.

Kolmenivelisiin HCT-yhdistelmiin liittyy ongelmia vakaiden ja turvallisten ajo-ominaisuuksien osalta. Terävät ohjausliikkeet aiheuttavat kaikissa yhdistelmätyypeissä suurempia sivuttais- ja kiertokulmakiilhtyvyyksiä yhdistelmän takapäähän. Siksi HCT-yhdistelmille edellytetään uusia stabiliteettivaatimuksia. Yleisesti voidaan todeta, että täysperävaunuyhdistelmien korvautumisella pitkällä puoliperävaunuyhdistelmillä on positiivisia vaikutuksia liikenneturvallisuudelle.

HCT-ajoneuvoyhdistelmiltä edellytetään uusimpien ajoneuvojen turvavarusteiden tasoa. Esimerkiksi kaistavahti ja automaattinen hätäjarrutus tukevat kuljettajan toimintaa ja vähentävät vaaratilanteita. Vaatimukset nopeuttavat suurten ajonsuoritteiden yhdistelmien turvallisuustason paranemista.

Ajoneuvojen välisten kytkentöjen irrotukset ja kiinnitykset ovat riski kytkennän irtoamiselle ajon aikana. Auton, puoliperävaunun, dollin ja toisen puoliperävaunun yhdistelmässä on kolme erilaisin vetokytkimin toteutettua liitosta. Terminaaleilla ajoneuvoja irrotetaan ja kytketään toisiinsa monin tavoin perävaunuja vaihdettaessa ja peruutettaessa lastauslaitureihin. Ainoastaan autoon asennetussa vetokidassa on lukituksen tilasta kertova varoitusvalo kuljettajalle. Kaikissa vetokidoissa on mekaaninen varoitusnasta, joka ilmaisee käyttäjälle kytkentälaitteen lukittumisen. Turvallisuusviestinnässä, kuljettajien koulutuksessa ja liikenteenvalvonnassa kiinnitetään erityistä huomiota kytkentöihin, jotta perävaunujen irtoamiset eivät lisääny HCT-yhdistelmien vuoksi.

Yhdistelmän pituuden kasvaessa kuljettajan näkemä heikentyy. HCT-yhdistelmissä on kamerajärjestelmä, joka poistaa peilien jättämiä kuolleita kulmia. Järjestelmät ovat kehittyneet merkittävästi perinteisestä yhdestä peruutuskameran näkymästä. Järjestelmä näyttää kuljettajalle automaattisesti tärkeimpiä näkymiä yhdistelmän ympäriltä.

Liikenne- ja viestintäviraston mukaan HCT-yhdistelmä on ollut tähän mennessä osallisena kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa kaksi kertaa. Molemmissa tapauksissa kyse on ollut tilanteesta, jossa henkilöauto oli ajanut tuntemattomasta syystä rekan keulaan. Näiden lisäksi on ollut muutamia onnettomuuksia, joissa on selvitetty yhdistelmän pituuden vaikutusta.

Vuoden 2019 marraskuussa yli 30 metrisiä yhdistelmiä on liikenteessä noin 200. Suuri osa näistä liikennöi usean kuljettajan toimesta lähes jatkuvasti. Pitkien yhdistelmien liikennettä on jopa 3 miljoonaa kilometriä kuukaudessa ja määrä kasvaa koko ajan. Tämän lisäksi 25,25-30 metriä pitkällä yhdistelmillä on liikennettä yli miljoona kilometriä kuukaudessa. Liikennemäärään nähden vaaratilanteita tai onnettomuuksia HCT-yhdistelmillä on ollut hyvin vähän. Kuljetusala panostaa kuljettajien koulutukseen, toimivaan ajojenjärjestelyyn ja kalustoon, mikä on yhdessä tiukkojen ajoneuvoteknisten vaatimusten kanssa pitänyt turvallisuuden hyvällä tasolla. Ylimalkaan raskas liikenne on liikenneonnettomuuden aiheuttaja harvoin.

Työllisyysvaikutukset. Kuljetusala on huolissaan raskaan liikenteen kuljettajien saatavuudesta. Ajoneuvoyhdistelmien koon kasvaessa kuljettajien tarve vähenee. Kuljettajien tarpeen vähentämisen ja työvoiman heikon saatavuuden keskinäistä suhdetta pitkällä aikavälillä on vaikea arvioida. Kuljetusala ei kuitenkaan ole pitänyt toteutettuja muutoksia tästä näkökulmasta ongelmallisena. Kuljetuskustannusten väheneminen parantaa yleisesti teollisuuden kilpailukykyä ja sitä kautta voi vaikuttaa työllisyyteen myönteisesti.

Vaikutukset kansainväliseen liikenteeseen. Lähtökohta lainsäädännössä on se, että yhdistelmän viimeiseksi ajoneuvoksi kelpaa tyypillinen EU-lainsäädännön mukainen eurooppalainen

puoliperävaunu. Ensimmäinen puoliperävaunu on myös mahdollista toteuttaa siten, että se täyttää kaikkien EU-maiden mittasäännöt. Kääntyvyyteen, stabiliteettiin ja painojakaumaan liittyvät turvallisuusperusteiset vaatimukset eivät kuitenkaan mahdollista minkä tahansa puoliperävaunun käyttämistä yhdistelmän ensimmäisenä puoliperävaununa.

Toteutetut muutokset koskevat vain ETA-valtioihin rekisteröityjä ajoneuvoja.

Vaikutukset rautatieliikenteeseen. Kuorma-autoilla suoritettavien kuljetusten tehokkuuden parantaminen parantaa tieliikenteen asemaa rautatiekuljetuksiin nähden, mikä siirtää kuljetuksia rautateiltä maanteille. Ajoneuvoyhdistelmän pituuden kasvu vaikuttaa pääasiassa kappaletavarakuljetuksiin, elintarvikekuljetuksiin ja merikonttikuljetuksiin. Näitä kuljetuksia suoritetaan Suomessa vain vähän rautateillä, joten mittojen muutoksella ei ole merkittävää vaikutusta rautatieliikennemarkkinoihin.

4.2.3 Erikoiskuljetus

Erikoiskuljetusta koskeviin säännöksiin ehdotettavilla muutoksilla selkeytettäisiin sitä, millä tavalla kuljetus katsotaan erikoiskuljetukseksi. Erikoiskuljetuksilta edellytetään yhtäältä kuljetuksen turvallisuuteen liittyviä erityistoimia, mutta toisaalta erikoiskuljetuksiin käytettävillä ajoneuvoilla ja ajoneuvoyhdistelmillä sallitaan joitain käyttötarkoitukseen perustuvia poikkeuksia kaikkia ajoneuvoja koskevista teknisistä vaatimuksista.

Tarve erikoiskuljetuksen ja tavanomaisen tavarankuljetuksen välisen rajanvedon tarkentamiselle on noussut entistä selvemmin esiin uusien, entistä pitempien ja painavampien puoliperävaunuyhdistelmien tultua yleisesti sallituiksi tavarankuljetuksissa. Säännösten tarkennustarve liittyy erityisesti tilanteisiin, joissa on yleisesti käytetty akselimassoja, jotka ovat tiellä yleisesti sallittuja suurempia, ja tilanteisiin, joissa erikoiskuljetuksiin suunniteltu ajoneuvoyhdistelmä ei täytä normaalikuljetuksille säädettyjä kääntyvyysvaatimuksia.

Ehdotetuissa säännöksissä sallittaisiin erikoiskuljetuksen suorittaminen lähtökohtaisesti samantyyppisellä kalustolla, jota käytetään erikoiskuljetuksiin yleisesti ETA-valtioissa ja jota Suomessa on käytetty erikoiskuljetuksiin jo ennen HCT-yhdistelmien sallimista. Muutoksilla selkeytettäisiin myös ulkomailta tulevan ja ulkomaille menossa olevan erikoiskuljetuksen sääntelyä siten, että tällainen kuljetus olisi aiempaa yksiselitteisemmin erikoiskuljetus myös Suomessa.

4.2.4 Raskas moottorikelkka

Raskasta moottorikelkkaa koskevan sääntelyn vaikutuksia on arvioitu laajasti hallituksen esityksessä 185/2018 vp. Esityksen mukaan eduskunnan hyväksymillä muutoksilla mahdollistettiin moottorikelkkoja suurempien raskaiden moottorikelkkojen käyttö tarkoitukseen soveltuvilla moottorikelkkailureiteillä suuremmalla henkilömäärällä. Raskaan moottorikelkan lisääminen ajoneuvojen joukkoon muun ohella mahdollistaa liikkumisen innovaatioiden ja talvimat-kailupalveluiden uusien mahdollisuuksien täysimääräisen hyödyntämisen.

4.2.5 Muut vaikutukset uuteen tieliikennelakiin, ajokorttilakiin, sakon täytäntöönpanosta annettuun lakiin ja ajoneuvolakiin

Liikennesääntöihin esitettävillä korjauksilla ja täydennyksillä ei arvioida olevan vaikutuksia liikenneturvallisuuden kannalta. Koulu- ja päivähoitokuljetusten merkitsemistä tarkentava sääntely parantaa niihin käytettävien autojen havaittavuutta.

Liikennenerikkomustunnusmerkistöihin tehtävillä korjauksilla ja täydennyksillä ei olisi taloudellisia eikä muita vaikutuksia. Virhemaksujen rahamääriä ei esitetä muutettavaksi.

Kaksisuuntaisen pyörätien merkitsemiseen esitettävä seitsemän vuoden siirtymäaika vaikuttaisi tienpitäjien, erityisesti kuntien mahdollisuuksia parantavasti. Siirtymäajalla olisi myönteisiä vaikutuksia tienpidon kustannuksiin, koska liikennemerkkien lisäämisestä aiheutuvia kuluja olisi mahdollista jakaa useammalle vuodelle. Rahamääräisten vaikutuksia ei ole kyetty arvioidaan esitystä laadittaessa, koska pyörätietä osoittavien liikennemerkkien lukumäärästä ei ole tietoa.

Ajoneuvojen käyttöön liittyvien, voimassa olevan lain perusteella myönnettyjen poikkeuslupien voimassa olon jatkaminen on todettu liiketoiminnan jatkuvuuden kannalta välttämättömäksi uuden lain tultua voimaan. Lupien voimassaolon jatkumisella on yrityksille hallintopäätösten sitovuuteen ja luotettavuuteen liittyvää merkitystä. Tällä on myös merkittäviä taloudellisia vaikutuksia yritystoiminnalle. Taloudellisia vaikutuksia ei ole arvioitu esityksen valmistelun yhteydessä, koska uuden tieliikennelain tavoitteena on ollut ja on näiltä osin nykytilanteen jatkuminen.

Ajokorttilain, sakon täytäntöönpanosta annetun lain ja ajoneuvolain muutoksilla ei ole vaikutuksia.

5 Lausuntopalaute

Hallituksen esitysluonnoksesta saapui liikenne- ja viestintäministeriöön 70 lausuntoa. Sen lisäksi, että lausuttiin esitysluonnoksesta, niissä kommentointiin myös jo hyväksytyjä uutta tieliikennelakia hyvin laajasti. Lausunnoissa ehdotettiin lähes 300 muutosta uuteen tieliikennelakiin. Esitysluonnokseen kuulumattomien ehdotusten ottaminen huomioon jatkovalmistelussa on ongelmallista hankkeen aikataulun vuoksi, koska ehdotukset edellyttävät vaikutusarviointeja ja muuta arviointia sekä uutta lausuntokierrosta. Lausunnoissa on ehdotettu myös useita lakiteknisia ja kielellisiä korjauksia hallituksen esitykseen.

Hallituksen esitysluonnoksesta tehdyt lausunnot ovat saatavilla internet-osoitteissa:

- <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=ae082910-31c4-4f5a-94e0-747cf465a28a>

- <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM005:00/2019>

Tieliikennekäytössä jo tällä hetkellä olevia HCT-ajoneuvoyhdistelmiä kritisoiitiin Kuntaliiton ja joidenkin kuntien lausuntopalautteessa.

Valtiovarainministeriö lausui, että HCT-muutosten taloudelliset vaikutukset on käsitelty Kuntata-louden ja –hallinnon neuvottelukunnassa 25.9.2018 ja raha-asianvaliokunnassa 10.1.2019. Käyttöasetusmuutoksista aiheutuviin tienpidon ja rakentamisen kuluihin, esimerkiksi risteysten laajentamistarpeisiin ei myönnetty käyttöasetuksen hyväksymisen yhteydessä määrärajaa vuoden 2019 talousarvioon, eikä sitä ole otettu huomioon omana menoeränään vuoden 2020 talousarviossa tai vuosien 2021–2023 julkisen talouden suunnitelmassa. Asetusmuutoksesta ja esitetävistä laista johtuva korjausvelan lisäys katettaisiin edelleen perusväylänpidon momentilta 31.10.20 kehyksen puitteissa. Perusväylänpidon tasoon lisättiin 300 miljoonaa euroa vuosille 2020–2021 korjausvelan vähentämiseksi. Vuodelle 2022 perusväylänpidon määrärahoihin on lisätty yhteensä 400 miljoonaa euroa ja vuodelle 2023 yhteensä 200 miljoonaa euroa.

Erikoiskuljetuksia koskevaa lainsäädäntöä uudessa tieliikennelaissa esitetään täydennettäväksi HCT-ajoneuvoyhdistelmän hyväksymisestä johtuvista syistä. Näistä ehdotuksista ei lausuntokierroksella lausuttu. Myöskään raskasta moottorikelkkaa ja liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toteutetun virastouudistuksen vaikutuksista uuteen lakiin ei lausuttu, yksittäisiä kielellisiä korjausehdotuksia lukuun ottamatta.

Uuden ja hyväksytyn tieliikennelain lähtökohta on, että pyörätiet ovat jatkossa yksisuuntaisia. Kaksisuuntaisia pyöräteitä voi edelleen olla, mutta uuden lain mukaan tienpitäjä veloitetaan merkitsemään kaksisuuntainen pyörätie liikennemerkin lisäksi H23.1, H23.2 tai H9.1. Esitysluonnoksessa on esitetty seitsemän vuoden siirtymäaika kaksisuuntaisen pyörätien osoittamiseen.

Kuntaliitto ja eräät muut tahot, esimerkiksi Liikenneturva, Kuntaliitto, Lappeenrannan kaupunki ja Uudenmaan ELY-keskus vastustavat uudessa tieliikennelaissa hyväksyttyä merkitsemisvelvollisuutta siitä seuraavien kustannusten vuoksi. Risteävän kaksisuuntaisen pyörätien merkintää pidetään lausunnossa perusteltuna, mutta tavanomaisen kaksisuuntaisen pyörätien merkitsemistä pidetään useissa lausunnoissa tarpeettomana ja liian kalliina toimenpiteenä. Lausunnonantajat eivät ole arvioineet lausunnossaan esitetyn seitsemän vuoden siirtymäajan vaikutusta kustannuksiin. Pyöräliiton mukaan seitsemän vuoden aika johtaa epämääräisiin merkintöihin. Pyöräliitto esittää siirtymäajaksi kahta vuotta.

Hallituksen esitysluonnoksen ulkopuolella lausuttiin muun muassa seuraavista uuteen tieliikennelakiin liittyvistä asioista:

Uusi, jo hyväksytty tieliikennelaki sallii sen, että moottorikelkkareittejä voivat hyödyntää moottorikelkkailijoiden lisäksi myös muilla ajoneuvoilla liikkuvat kuten polkupyöräilijät ja eläinten vetämän ajoneuvon ohjastajat. Muutos tarkoittaa, että moottorikelkkareiteillä voivat liikkua myös esimerkiksi koiravaljakot. Näiden lisäksi jo tällä hetkellä reiteillä voivat liikkua jalankulkijat, eläinten taluttajat, hiihtäjät ja ratsastajat. Moottorikelkkailureittien monikäytöstä on keskusteltu talven aikana laajasti Lapissa ja siksi asiasta saatiin useita lausuntoja, vaikka kyse onkin jo hyväksytystä muutoksesta.

Monissa lausunnoissa ehdotetaan, että eläimen vetämän ajoneuvon ajaminen moottorikelkkareitillä tulee kieltää (esimerkiksi ympäristöministeriö, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, useat matkailuyritykset, Liikenneturva ja Kuntaliitto). Kuntien näkemykset asiasta eivät ole kuitenkaan yhteneväiset. Muonion kunta on lausunut, että esitetty muutos on hyvä ja se vahvistaa Tunturi-Lapin olemassa olevan käytännön siitä, että moottorikelkkareittejä hyödyntävät kaikkia

liikkujat, eläinten vetämät ajoneuvot mukaan lukien. Perusteluna on tällöin se, että reittien ylläpitäminen on kallista ja siksi niitä tulee hyödyntää mahdollisimman monipuolisesti sekä kesä- että talviaikana.

Monessa lausunnossa on viitattu raskasta moottorikelkkaa koskevaan lainsäädäntöön ja ehdotettu, että myös eläimen vetämä ajoneuvo olisi sallittu moottorikelkkailureitillä vain, jos käyttö sallitaan erillisellä liikennemerkin tekstillisellä lisäkilvellä. Toisin sanoen käyttö olisi tällöin pääsääntöisesti kielletty ja reitinpitäjän päätöksellä joissakin kohdissa liikennemerkin lisäkilvellä sallittua. Logiikka on päinvastainen kuin jo hyväksytyssä laissa, joka sallii liikkumisen, ellei reitinpitäjä rajoita liikkumista liikennemerkillä. Tienkäyttäjryhmän tai ajoneuvon kieltäminen tiellä, esimerkiksi maantiellä, osoitetaan pääsäännön mukaan aina liikennemerkillä.

Autoliitto huomautti lausunnossaan, että pysäköintikiekon käyttöön liittyvä lainsäädäntö ei ole uudessa tieliikennelaissa yksiselitteinen, minkä takia sitä tulkitaan eri puolilla Suomea eri tavoin. Koko maassa tulisi noudattaa sen mukaan lainsäädännössä määriteltävää yhtenäistä käytäntöä.

Uudessa tieliikennelaissa luovutaan pysäköintikiekon käyttövelvollisuudesta. Sen sijaan pysäköintiaika (aika, jolloin ajoneuvo tosiasiallisesti pysäköidään paikalleen) ilmoitetaan ajoneuvossa selvästi havaittavalla tavalla pysäköintikiekon lisäksi esimerkiksi digitaalisella järjestelmällä tai paperilla, johon on merkitty pysäköintiaika kynällä. Pysäköintirajoituksia osoittaviin liikennemerkkeihin tai niiden käyttöön ei näiltä osin uuden lain hyväksymisen myötä tullut muutoksia. Lainsäädäntö on ollut samanlainen 1980-luvulta lähtien. Autoliiton lausunnossa onkin varsinaisesti kyse siitä, kuinka aikarajoitettua pysäköintiaikaa tulisi tulkita eli mistä tuntirajoitettu pysäköintiaika alkaa. Autoliiton huomautus on kuitenkin otettu huomioon jatkovalmistelussa.

Poliisihallitus on lausunnossaan ehdottanut, että tienpitäjän tulisi ilmoittaa tien tilapäisestä sulkemisesta välittömästi poliisille. Tämä olisi tärkeää, jotta poliisilla olisi etukäteen tieto esimerkiksi rallikilpailuista hälytystoimintansa ohjaamiseksi pois suljetuilta teiltä. Myös pelastustöimien kohdentamiseksi tieto olisi tärkeä. Ehdotus on otettu huomioon jatkovalmistelussa.

Oikeusministeriö on ehdottanut, että ajokorttilakia muutettaisiin siten, että poliisi voi määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään myös, jos asia on vireillä tuomioistuimenettelyn ohella sakkomenettelyssä. Asia liittyy sakkomenettelyn uudistamishankkeeseen, jossa ajokieltopäätösten tekeminen siirtyi tuomioistuimilta poliisille 1.6.2019 lukien. Ajokorttilain muutoksella mahdollistettiin se, että poliisi voi asian ollessa vireillä tuomioistuimessa määrätä ajokiellon päättymään, jos tähän on rikosasian käsittelyn kesto, epäillyn liikennenerikoksen vakavuus, ajokorttilain 66 §:n 4 momentissa mainitut vaikutukset tai muut seikat huomioon ottaen painava syy. Ajokorttilain muuttamista koskevassa hallituksen esityksessä arvioitiin, että oikeusministeriön nyt ehdottama ajokiellon keskeyttäminen ei olisi tarpeen. Käytäntö on kuitenkin osoittanut toisin. Sakkomenettelyt saattavat toisinaan venyä, jolloin olisi tarkoituksenmukaista, että poliisi voisi määrätä ajokiellon päättymään myös sakkomenettelyn aikana. Erityisesti tämä on koskenut ajokorttilain 64 §:n 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettua vakavaa piittaamattomuutta koskevia rikoksia. Ajokieltomenettelyn kohteena olevan oikeusturvan kannalta on tärkeää, että poliisi voisi keskeyttää väliaikaisen ajokiellon myös sakkomenettelyn aikana. Ehdotus on otettu huomioon jatkovalmistelussa.

Koululais- ja päivähoitokuljetusten merkitsemistä koskevaa sääntelyä on esitetty esitysluonnoksessa uudistettavaksi niin, että koulu- ja päivähoitokuljetusta osoittava merkintätapa yksinkertaistuu ja kuljetukset tulevat nykyistä näkyvimmiksi. Vähimmäisvaatimuksena koulukuljetuksen merkitsemiselle esitetään, että merkintä on sijoittelultaan ja näkyvyydeltään sellainen, että kyytiä odottavat näkevät sen riittävän kaukaa pysäyttääkseen ajoneuvon. Koska merkitsemistä koskeva sääntely olisi laissa yleisempää, Liikenne- ja viestintävirastolle olisi tarpeen antaa toimivalta tarvittaessa antaa tarkempia määräyksiä kilven ja kuvun sijoittamisesta, koosta, väreistä sekä heijastavuus- ja valaisuominaisuuksista. Lisäksi säädettäisiin, että koulu- ja päivähoitokuljetukseen käytettävässä autossa olisi mahdollista käyttää vilkkuvaa varoitusvalaisinta. Taksiliitto ja Poliisihallitus ovat lisäksi ehdottaneet lausunnoissaan, että koulu- ja päivähoitokuljetusta osoittavan kilven tulisi näkyä ajoneuvosta myös taaksepäin. Ehdotukset on otettu osin huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

Lausunnoissa ehdotetaan lisäksi muun muassa seuraavaa:

MTK Keski-Pohjanmaa ja Koneyrittäjät ovat ehdottaneet useita muutoksia traktoreiden ja niiden yhdistelmien päämittoihin. Ehdotuksia ei ole voitu ottaa aikataulusyystä huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

Poliisihallitus on tehnyt useita tärkeitä lakiteknisiiä korjausehdotuksia uuden tieliikennelain 6 luvussa säädettävään liikennevirhemaksuun. Poliisihallitus esittää lisäksi, että viestintävälineen käyttökielto on ulotettava koskemaan kaikkia liikennetilanteita, ei pelkästään niitä, joissa ajoneuvo liikkuu. Viestintävälinettä käyttäessään kuljettaja ei kykene havainnoimaan valojen vaihtumista vihreiksi, ja liikkeellelähdöt viivästyvät ja tällöin aiheutuu liikennevirtaa tarpeetonta hidastelua. Ehdotusta ei ole otettu huomioon jatkovalmistelussa, koska ehdotus ei ole vuoden 1968 kansainvälisen tieliikennesopimuksen mukainen.

Poliisihallitus on myös huomauttanut, että moottorikelkan avonaisessa perävaunussa ei tulisi sallia henkilönkuljetusta, jossa matkustajat on vapautettu suojakypärän käyttövelvollisuudesta enintään 20 kilometriä tunnissa ajonopeuden perusteella. Matkailu ja ravintolapalvelut MARA ry kuitenkin sen sijaan vaatii, että 93 §:n 2 momenttiin lisätään voimassa olevaa tieliikennelakia vastaavasti erityinen syy, jonka perusteella tyypiltään hyväksytyn suojakypärän käytöstä voidaan pienten lasten kohdalla poiketa. Lisäksi MARA pitää perusteltuna uuden tieliikennelain 93 §:ssä olevaa poikkeusta, jonka mukaan kypärän käyttövelvollisuus ei koske myöskään moottorikelkan avonaisessa perävaunussa olevia matkustajia silloin, kun käytettävä ajonopeus on enintään 20 kilometriä tunnissa ja tämä on osoitettu 102 §:ssä tarkoitetulla nopeuskilvellä. Lasten suojakypärän käyttöön liittyviä ehdotuksia ei ole aikataulusyystä otettu huomioon jatkovalmistelussa.

Poliisihallituksen mukaan nopeuden nosto henkilö- ja pakettiauton sekä enintään 750 kilogramman keskiakseliperävaunun yhdistelmissä tulee perua ja niiden nopeusrajoitus tulisi säilyttää 80 kilometriä tunnissa. Toissijaisesti, jos sallittua nopeutta on kuitenkin välttämättä nostettava, olisi nopeusrajoitus 100 kilometriä tunnissa voimassa vain 1.4.–31.10. välisenä aikana. Ehdotusta ei ole otettu huomioon jatkovalmistelussa.

Muun muassa Kuntaliitto on ehdottanut ajoneuvojen pysäköintiin ja säilyttämiseen kaduilla liittyvään sääntelyn muutoksia ja täsmennyksiä. Ehdotuksia ei ole otettu huomioon jatkovalmistelussa.

Useat lausunnonantajat ovat kiinnittäneet huomiotaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) muutosten vaikutusten huomioon ottamiseen myös tieliikennelaissa. Ehdotukset koskevat maantienpitäjän käsitteen ongelmallisuutta, koska maantienpitäjä on lain muutosten jälkeen Väylävirasto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset Väyläviraston ohjauksessa. Muutosehdotukset on otettu huomioon jatkovalmistelussa.

Kuntaliitto ja eräät kunnat ovat ehdottaneet siirtymäaikaa liikenteenohjauslaitteesta toimitettavalle tiedolle Väylävirastoon. Ehdotusta ei ole otettu huomioon jatkovalmistelussa.

Muun muassa VAK Oy, Air Liquide Finland Oy, Pohjaset Oy ja Tirpe Oy ehdottavat telille ja akselille ajoneuvojen pituudesta johtuvia useita massamuutoksia. Ehdotusta ei ole otettu aikataulusyystä huomioon jatkovalmistelussa.

6 Säännöskohtaiset perustelut

6.1 Laki tieliikennelain muuttamisesta

6.1.1 Virastouudistus

Liikenteen turvallisuusvirasto muutettaisiin virastouudistuksen vuoksi *Liikenne- ja viestintävirastoksi* seuraavissa pykälissä:

- 65 §:n 2 momentin 5 kohdassa
- 65 §:n 5 momentissa
- 67 §:n 1, 5 ja 6 momentissa
- 68 §:n 1 momentissa
- 70 §:n 2-4 momentissa
- 72 §:n 3 momentissa
- 89 §:n 2 momentissa
- 93 §:n 5 momentissa
- 97 §:n 2 momentissa
- 102 §:n 3 momentissa
- 105 §:n 4 momentissa
- 106 §:n 4 ja 10 momentissa
- 109 §:n 2 momentissa,
- 110 §:n 4 momentissa
- 113 §:n 2 momentissa
- 129 §:n 2 momentissa
- 130 §:n 5 momentissa
- 132 §:n 5 momentissa,
- 143 §:n 4 momentissa,
- 150 §:n 5 momentissa
- 156 §:n 4 momentissa
- 158 §:n 3 momentissa
- 159 §:n 2 momentissa
- 190 §:n 2 ja 3 momentissa
- 192 §:n 1 momentissa
- liitteessä 3.3 liikennemerkissä C8 (Vaarallisten aineiden kuljetus)
- liitteessä 3.8 liikennemerkissä H14 (Kielto ryhmän A vaarallisten aineiden kuljetukselle) ja H16 (Tunneliluokka)

- liitteessä 5.1 kohdassa n, sekä

- liitteessä 6.4 kohdassa e

Liikennevirasto muutettaisiin *elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseksi* 191 §:ssä. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus myöntää tällä hetkellä erikoiskuljetusluvan ja sen toimivalta säilyisi. Sen lisäksi Liikennevirasto muutettaisiin Väylävirastoksi 71 §:n 3 momentissa ja 189 §:n 2 momentissa.

6.1.2 HCT-ajoneuvoyhdistelmä

88 §. 5 luvun määritelmät. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin. Puoliperävaunuyhdistelmässä osana kansainvälistä kuljetusta kuljetettavaa, lähtöpaikalla valmiiksi kuormattua merikonttia voitaisiin kontin sisällöstä riippumatta pitää jakamattomana kuormana yhdistelmäpituuteen 23 metriä asti. Hyväksytyssä laissa oleva vastaava raja-arvo on 18 metriä. Raja-arvoa muutettaisiin, koska puoliperävaunuyhdistelmälle tiellä yleisesti sallittua pituutta kasvatettaisiin 23 metriin (125 §). Muutos vastaisi käyttöasetuksen 2 §:n 2 momenttiin tehtyä muutosta, joka tuli voimaan 21.1.2019.

100 §. Ohjautuva akseli. Pykälän 1 momentin vaatimusta ohjautuvan akselin pitämisestä lukituna suoraan ajoa vastaavaan asentoon muutettaisiin siten, että se koskisi yli 40 kilometrin tuntinopeudella ajamista. Aiempi 60 kilometrin tuntinopeutta koskeva raja-arvo on liian korkea erityisesti pidemmille ajoneuvoyhdistelmille. Markkinoilla olevissa tuotteissa on yleensä lukitumisnopeutena noin 30 kilometriä tunnissa. Muutos vastaisi käyttöasetuksen 13 §:n 1 momenttiin tehtyä muutosta, joka tuli voimaan 21.1.2019.

106 §. Ajoneuvon renkaiden liukuesteet. Pykälän 4 momenttiin tehtäisiin kaksi kirjoitusvirheen korjausta.

Pykälän 5 momentin vaatimus ajoneuvoyhdistelmän vetoauton varustamisesta talvirenkaiden käyttöaikana laitteella, jolla voidaan parantaa ajoneuvon liikkeellelähtökykyä liukkaalla tienpinnalla koskisi jatkossakin vain sellaisia yhdistelmiä, joissa ylittyy mitta- ja massadirektiivissä sallittu enimmäispituus tai enimmäismassa. Vaatimusta laajennettaisiin koskemaan kaikkia yli 18,75 metriä pitkiä yhdistelmiä massasta riippumatta, koska huomattava osa ajoneuvojen kiinnijäämisistä tapahtuu tyhjillä tai kevyesti kuormatuilla yhdistelmillä, eikä nykyinen, vain yli 44 tonnin ajoneuvoyhdistelmiä koskeva vaatimus ole tähän riittävä. Vaatimusten täyttäminen voidaan toteuttaa helposti kaikkiin yhdistelmiin myös jälkikäteen esimerkiksi lumiketjuilla. Muutos vastaisi käyttöasetuksen 17 §:n 7 momenttiin tehtyä muutosta, joka tuli voimaan 21.1.2019.

Pykälään lisättäisiin uusi 6 ja 7 momentti, minkä johdosta nykyiset 6-8 momentit muuttuisivat 8-10 momenteiksi.

Uudessa 6 momentissa edellytettäisiin yli 28 metriä pitkään, talviaikana käytettävään ajoneuvoyhdistelmään liikkeellelähtökykyä liukkaalla tienpinnalla parantavat hiekoittimet tai ketjuheittimet vähintään yhdellä vetävällä akselilla silloin, kun vetäville akseleille yhteensä kohdistuva massa on alle 25 prosenttia ajoneuvoyhdistelmän massasta. Pitkiä ajoneuvoyhdistelmiä koskeva vaatimus olisi muita yhdistelmiä koskevaa vaatimusta tiukempi, koska aiempaa pidemmät yhdistelmät joutuvat ajamaan monissa risteyksissä hitaalla vauhdilla, mikä lisää kiinnijäämisen riskiä. Pidemmän yhdistelmän kiinnijäämisestä aiheutuva haitta muulle liikenteelle on myös usein suurempi kuin lyhyen yhdistelmän kiinnijäämisestä aiheutuva haitta. Muutos vastaisi käyttöasetuksen 17 §:n 8 momenttiin tehtyä muutosta, joka tuli voimaan 21.1.2019.

Uudessa 7 momentissa sallittaisiin poikettavan 5 ja 6 momentissa säädetystä vaatimuksista silloin, kun ajoneuvoyhdistelmässä on hitaassa nopeudessa vetäväksi akseliksi kytkettävä akseli, jonka avulla saavutetaan 5 ja 6 momentissa säädettyä vastaava parannus ajoneuvoyhdistelmän etenemiskykyyn liukkaalla tien pinnalla. Edellytyksenä poikkeukselle olisi, että vetäville akselille kohdistuu yhteensä vähintään 25 prosenttia ajoneuvoyhdistelmän massasta. Tähän massaan laskettaisiin mukaan edellä tarkoitettulle vetäväksi akseliksi kytkettävälle akselille kohdistuva massa. Tässä tarkoitettuja, hitaassa nopeudessa vetäväksi akseliksi kytkettäviä aksleita voisi olla ajoneuvoyhdistelmässä useita, jolloin niille yhteensä kohdistuva massa huomioitaisiin mainitun 25 prosentin raja-arvon täyttymistä arvioitaessa. Tässä tarkoitetuksi vetäväksi akseliksi katsottaisiin akseli, jonka vetovoima auttaa merkittävästi ajoneuvoyhdistelmän liikkeellelähtöä liukkaalla tien pinnalla ja joka toimii vetävänä akselina vähintään nopeuteen 15 kilometriä tunnissa asti. Tällainen vetävä akseli voisi olla varustettu esimerkiksi sähkö- tai hydraulimoottorilla.

Muutos vastaisi pääosin käyttöasetuksen 17 §:n 8 momenttiin tehtyä muutosta, joka tuli voimaan 21.1.2019, mutta markkinoille tulossa olevien uusien teknisten toteutusten vuoksi säännöksiä lievennettäisiin siten, että tässä tarkoitettu hitaassa nopeudessa vetäväksi akseliksi kytkettävä akseli voisi olla autossa tai perävaunussa. Tieto siitä, että ajoneuvossa on tässä tarkoitettu vetäväksi akseliksi katsottava akseli, merkittäisiin ajoneuvon rekisteritietoihin liikenteeseen hyväksymisen yhteydessä, jolloin liikenteen valvonnassa olisi yksinkertaista todeta edellä kerrotun 25 prosentin vaatimuksen täittyminen.

Pykälän 10 momenttiin lisättäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä siitä, minkälaisia laitteita voidaan pitää 5 momentissa tarkoitettuina laitteina, joilla voidaan parantaa ajoneuvon liikkeellelähtökykyä liukkaalla tienpinnalla ja siitä, minkälaisia akselia voidaan pitää 7 momentissa tarkoitettuna hitaassa nopeudessa vetäväksi akseliksi kytkettävänä akselina. Valtuuden tarkoituksena on poistaa mahdollisuus kiertää lain säännöksiä asentamalla ajoneuvon laitteita, joilla ei käytännössä ole pitokykyä parantavaa vaikutusta. Valtuutta käytettäisiin, jos ilmenisi tarvetta tarkentaa sitä, minkälainen tekninen toteutus katsotaan 5 momentin mukaisesti pitokykyä parantavaksi. Määräyksillä voitaisiin myös tarkentaa sitä, minkälainen vetokyky on oltava akselilla, jotta sitä voidaan pitää 7 momentissa tarkoitettuna hitaassa nopeudessa vetäväksi akseliksi kytkettävänä akselina.

107 §. Yleiset kuormaussäännökset. Pykälän 3 momenttia muutettaisiin. Siinä olevan yleissäännön mukaan kuorma saa ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelmälle tiellä sallitun pituuden rajoissa ulottua ajoneuvon edessä enintään yhden metrin ja takana enintään kaksi metriä ajoneuvon uloimman osan ulkopuolelle. Momenttiin lisättäisiin vaatimus siitä, että jos ajoneuvoyhdistelmä ei täytä 132 §:n 1 eikä 2 momentissa säädettyä kääntyvyysvaatimusta kuorma saisi ylittää ajoneuvon takaosan enintään yhdellä metrillä. Rajoitus koskisi käytännössä lähinnä eräitä 21.1.2019 voimaantulleiden säännösten mukaisia HCT-yhdistelmiä. Tällaiset, jo kuormaamattomina tavanomaisia yhdistelmiä huomommin kääntyvät yhdistelmät voisivat aiheuttaa kääntymistilanteissa vaaraa, jos kuorman ylitys yhdistelmän takana olisi yhtä metriä pidempi. Muutos vastaisi käyttöasetuksen 45 §:n 2 momenttiin tehtyä muutosta, joka tuli voimaan 21.1.2019.

108 §. Kuorman sijoittaminen. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin vaatimus, jonka mukaan vetoajoneuvon ja useamman perävaunun muodostamassa ajoneuvoyhdistelmässä kuorma tulee sijoittaa mahdollisimman eteen koko yhdistelmä huomioden. Säännöksen tarkoituksena on kieltää sellainen moninivelisen ajoneuvoyhdistelmän vakauden kannalta vaarallinen kuormaami-

nen, jossa paino kohdistuu pääasiassa ajoneuvoyhdistelmän takaosaan. Kuljetettaessa esimerkiksi kahta pitkää merikonttia, olisi raskaamman kontin oltava yhdistelmässä etummaisena. Muutos vastaisi käyttöasetuksen 46 §:n 1 momenttiin tehtyä muutosta, joka tuli voimaan 21.1.2019.

Pykälän 2 ja 3 momentti yhdistettäisiin 2 momentiksi. Muutoksella korjattaisiin säännösten muokausvaiheessa tapahtunut virhe.

115 §. *ETA-valtiossa rekisteröity ja käyttöön otettu ajoneuvo.* Pykälän 1 momentissa korvattaisiin direktiivin koko nimi sille 88 §:ssä määritellyllä nimellä mitta- ja massadirektiivi.

Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että 1 momentissa tarkoitetun ajoneuvon kolmella tai useammalla akselilla varustetun telin muille kuin ohjautuville akseleille kohdistuvien massojen summan olisi oltava vähintään 1,6-kertainen ohjautuville akseleille kohdistuvaan massaan verrattuna. Ehdotettava muutos olisi vähäinen lievennys lain nykyiseen vaatimukseen ja vastaisi käyttöasetuksen 19 b §:n 3 momenttiin tehtyä muutosta, joka tuli voimaan 21.1.2019.

Vaativuudella siitä, että telin massasta valtaosan on kohdistuttava muille kuin ohjautuville akseleille, pyritään varmistamaan, että perävaunu kulkee hallittavasti pienissä nopeuksissa ja oikeenee suoraan asentoon nopeuden kasvaessa. Momentissa säädettyä massasuhdetta koskevaa vaatimusta ei sovellettaisi ajoneuvoon, jonka on osoitettu täyttävän ohjauslaitetta koskevan E-säännön n:o 79 sellaisen version tekniset vaatimukset, jota on sovellettu ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin. Mainitussa E-säännössä säädetään ajoneuvon hallittavuutta koskevista vaatimuksista eikä kansallisille lisävaatimuksille ole perusteita.

Momentista poistettaisiin uuden tieliikennelain 115 §:n säännös, jonka mukaan momentissa tarkoitettuna ohjautuvana akselina ei pidetä ohjautuvaa akselia, joka on lukittuneena suoraan ajaa vastaavaan asentoon nopeuden ollessa yli 30 kilometriä tunnissa. Vanhoihin perävaunuihin sovelletaan niiden käyttöönottoajankohdan mukaisia teknisiä vaatimuksia. Poistettavaksi ehdotettava käyttösäännös yhdistettynä vanhoihin ohjauslaitteiden teknisiin vaatimuksiin ja vaatimustenmukaisuuden osoittamistapoihin aiheuttaisi joidenkin vanhojen perävaunujen muutosten yhteydessä tilanteen, missä niihin voisi toteuttaa vaarallisia ratkaisuja. Muutos vastaisi käyttöasetuksen 19 b §:n 3 momenttiin tehtyä muutosta, joka tuli voimaan 21.1.2019.

Pykälän uudessa 4 momentissa säädettäisiin yhdistelmästä, jossa olisi apuvaunun päälle kytketty puoliperävaunu, jossa on ohjaava akseli, jonka ohjaus perustuu vetoajoneuvon vetopöydän asentoon. Tällainen kytkentä olisi lähtökohtaisesti kielletty, mutta voitaisiin sallia, jos yhdistelmän liikenneturvallisuus olisi riittävällä tavalla osoitettu. Tarve kiellolle on syntynyt HCT-ajoneuvoyhdistelmien sallimisen myötä.

Puoliperävaunun ohjaava akseli saa yleensä ohjausherätteen sitä vetävän ajoneuvon vetopöydän ja puoliperävaunun välisen kulman muutoksesta. Apuvaunussa edellytetään yhdistelmän vakauden vuoksi, että vetopöytä on laakeroitu alustansa, jolloin se ei yleensä käänny apuvaunun ja puoliperävaunun välistä kulmaa vastaavasti. Tämän seurauksena puoliperävaunun ohjaus voisi käyttäytyä arvaamattomasti ja aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tässä lähtökohtaisesti kiellettäviksi ehdotettuja ajoneuvoyhdistelmiä ei tällä hetkellä ole käytössä, joten kiellolla olisi lähinnä ennaltaehkäisevä vaikutus. Jos jatkossa ilmenisi tarvetta tällaiselle kytkennälle, tekniselle toteutukselle olisi mahdollista hakea Liikenne- ja viestintävirastolta poikkeuslupaa ajoneu-

volain nojalla ja ajoneuvoyhdistelmän turvallisuutta voitaisiin arvioida poikkeuslupakäsittelyssä. Kytkenän turvallisesta toteuttamisesta ja tähän soveltuvalta apuvaunulta edellytettävästä rakenteesta voitaisiin tarvittaessa antaa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä ajoneuvolain nojalla.

116 §. ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun moottorikäyttöisen ja hinattavan ajoneuvon akselille ja telille kohdistuva suurin sallittu massa. Pykälän otsikkoon tehtäisiin kirjoitusvirheen korjaus.

Pykälän 2 ja 3 momentissa on viittaus liitteissä 6.1 ja 6.2 säädettyihin suurimpiin sallittuihin akseli- ja telimassoihin. Momentteihin lisättäisiin tarkennus, jonka mukaan akselille ja telille kohdistuva massa ei saa ylittää myöskään liikenneasioiden rekisteriin merkittyä arvoa. Tämä rekisteriin merkitty arvo voi olla tiellä yleisesti sallittua arvoa pienempi esimerkiksi siksi, että ajoneuvoa ei ole teknisesti hyväksytty tiellä yleisesti sallittuihin suurimpiin massoihin asti. Muissa ETA-valtioissa kuin Suomessa tiellä yleisesti sallitut massat ovat usein pienempiä kuin Suomessa. Tästä syystä ulkomaisten ajoneuvojen rekisteröintitodistuksiin on merkitty tiellä sallittuja massoja, jotka voivat olla pienempiä kuin Suomessa sallitut vastaavat. Näitä massoja ei tarvitse soveltaa silloin, kun ETA-valtiossa rekisteröity ajoneuvo ja ajoneuvoyhdistelmä täyttävät Suomessa sovellettavat ajoneuvon käyttöä koskevat vaatimukset. Ajoneuvolle ja ajoneuvoyhdistelmälle teknisesti sallittuja massoja ei kuitenkaan saa ylittää. Muutokset vastaisivat käyttöasetuksen 19 a §:n 1 momenttiin tehtyjä muutoksia, jotka tulivat voimaan 21.1.2019.

Pykälän 3 momentissa tarkennettaisiin ehtoja sille, millä edellytyksillä liukkaalla tienpinnalla voidaan riittävän vetopidon saavuttamiseksi tilapäisesti ylittää tielle yleisesti sallittu akselimassa. Muutokset vastaisivat käyttöasetuksen 19 a §:n 2 momenttiin tehtyjä muutoksia, jotka tulivat voimaan 21.1.2019.

Pykälän uudessa 4 momentissa sallittaisiin se, että ajoneuvon akselille ja telille kohdistuva massa akselinnostolaitetta tai akselinkevennystoimintoa käytettäessä tilapäisesti ylittää suurimman tiellä sallitun massan, jos tämä on välttämätöntä riittävän kääntyvyyden saavuttamiseksi. Ajonopeus saisi tällöin olla enintään 30 kilometriä tunnissa ja akselille kohdistuva massa enintään 12 tonnia. Säännöstä sovellettaisiin esimerkiksi tiukoissa käänöksissä tehtävässä perävaunun kolmiakselisen takatelin viimeisen kiinteän akselin keventämisessä. Markkinoilla on tuotteita, jotka toteuttavat kyseisen toimenpiteen automaattisesti. Suurin sallittu ajonopeus rajattaisiin 30 kilometriin tunnissa siksi, että pienissä nopeuksissa tehtävällä akselimassojen muutoksella ei ole suurta vaikutusta ajoneuvon vakauteen. Myöskään uuteen 132 a §:ään ehdotettuja ajoneuvoyhdistelmän vakauteen liittyviä vaatimuksia ei sovellettaisi, kun tässä tarkoitettuja toiminnollisuuksia käytetään enintään nopeudella 30 kilometriä tunnissa. Muutokset vastaisivat käyttöasetuksen 19 a §:n 3 momenttiin tehtyjä muutoksia, jotka tulivat voimaan 21.1.2019.

117 a §. ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun perävaunun suurin sallittu massa. Uudessa 117 a §:ssä säädettäisiin varsinaisen perävaunun niin sanotusta siltasääntömassasta. Varsinaisen perävaunun massa ei saisi ylittää määrää, joka saadaan lisäämällä 20 tonniin 350 kilogrammaa jokaiselta 0,10 metriltä, jonka perävaunun äärimmäisten akselien välinen etäisyys ylittää 1,80 metriä. Perävaunujen moniakselisten telien suurimpia sallittuja massoja korotettiin käyttöasetuksen muutoksella, joka tuli voimaan 21.1.2019.

Uudet telimassat mahdollistavat enimmäismassaltaan aiempaa suurempien perävaunujen hyväksymisen liikenteeseen, minkä vuoksi perävaunuille oli tarpeen asettaa vastaava siltasääntö

kuin viisiakselisella autolla on. Liikenteessä on tällä hetkellä pieni määrä lyhyitä ja raskaita perävaunuja joiden suurinta massaa uusi säännös rajoittaisi. Nämä perävaunut aiheuttavat useille silloille liian suuren rasituksen. Ilman tässä ehdotettua uutta siltasääntöä, näille silloille jouduttaisiin lisäämään neli- tai useampiakselisia perävaunuja koskevia painorajoituksia, jotka koskisivat lyhyiden ja raskaiden perävaunujen lisäksi myös kaikkia muita neli- tai useampiakselisia perävaunuja ja rajoittaisivat siten osaksi turhaan sallittuja massoja.

Käyttöasetuksen muutoksella säädetyn siirtymäsäännöksen mukaan vaatimus koskee ennen 1.4.2019 käyttöön otettua perävaunua vasta 1 päivästä tammikuuta 2024. Siirtymäsäännös ehdotetaan säädettäväksi saman sisältöisenä tämän lain 195 §:ssä. Tässä tarkoitettut lyhyet ja raskaat perävaunut ovat pääosin varsin iäkkäitä ja ehdotetun siirtymäajan jälkeen normaalin käytöikänsä lopussa. Erityistapauksissa perävaunun käyttöä voitaisiin jatkaa sille aiemmin hyväksytyllä massalla Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä poikkeusluvalla perävaunun normaalin käyttöiän loppuun asti sellaisilla reiteillä, joilla ei ole kriittisiä siltoja. Pykälä vastaisi käyttöasetuksen 22 §:ää, joka tuli voimaan 21.1.2019.

122 §. *ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun auton ja perävaunun yhdistelmän suurin sallittu massa.* Pykälään lisättäisiin säännökset siitä, että ajoneuvoyhdistelmän massa ei saa ylittää niitä massoja joihin asti se on teknisesti hyväksytty eikä niitä massoja, jotka sille on merkitty liikenneasioiden rekisteriin enimmäismassoiksi. Lisäyksellä selkeytettäisiin sitä, että lain liitteessä 6.6 mainittuja arvoja voi soveltaa vain sellaisiin yhdistelmiin, joille tällaiset massat on hyväksytty. Ajoneuvoyhdistelmälle sallittu enimmäismassa merkitään yleensä vetoauton rekisteritietoihin, koska useat tekniset, esimerkiksi yhdistelmän jarrujen suorituskykyyn liittyvät vaatimukset koskevat yhdistelmän vetoautoa. Muutokset vastaisivat käyttöasetuksen 19 a §:n 1 momenttiin tehtyjä muutoksia, jotka tulivat voimaan 21.1.2019.

Pykälässä viitattaisiin autolla vedettävälle ajoneuvoyhdistelmälle sallittujen massojen osalta jatkossakin *liitteeseen 6.6*, johon tehtäisiin muutoksia, jotka pääosin vastaisivat käyttöasetuksen 23 §:ään tehtyjä muutoksia, jotka tulivat voimaan 21.1.2019.

Liitteeseen 6.6. tulisi paljon muutoksia ja siksi se annettaisiin kokonaan uudelleen.

Liitteen 6.6 a kohdassa säädettäisiin auton ja keskiakseliperävaunun yhdistelmän suurimmasta sallitusta massasta. Kohta muuttuisi hyväksytyyn lakiin verrattuna siten, että tällaisen yhdistelmän suurin sallittu massa olisi laissa säädetyn 44 tonnin sijaan 50 tonnia. Massa vastaisi Norjassa ja Ruotsissa vastaavalle yhdistelmälle sallittua enimmäismassaa, mikä helpottaisi rajat ylittäviä kuljetuksia. Muutos vastaisi käyttöasetuksen 23 §:n 1 momentin a kohtaan tehtyä muutosta, joka tuli voimaan 21.1.2019.

Liitteen 6.6 b kohdassa säädettäisiin muun autolla vedettävän ajoneuvoyhdistelmän kuin a kohdassa tarkoitetun auton ja keskiakseliperävaunun yhdistelmän suurimmasta sallitusta massasta. Kohdassa ei enää lueteltaisi kaikkia vaihtoehtoisia ajoneuvoyhdistelmätyyppejä, joten samoja, ensisijaisesti akselimäärästä riippuvia enimmäismassoja sovellettaisiin kaikkiin muihin kuin a kohdassa tarkoitettuihin autolla vedettäviin ajoneuvoyhdistelmiin. Sallituista autolla vedettävistä ajoneuvoyhdistelmätyypeistä säädettäisiin 151 §:ssä. Koska liitteen 6.6 b kohdassa säädettävät massat koskisivat jatkossa myös auton ja puoliperävaunun yhdistelmää, laskisi tällaisen viisiakselisen yhdistelmän teoreettinen suurin sallittu massa 48 tonnista 44 tonniin. Muutos vastaisi käyttöasetuksen 23 §:n 1 momentin b kohtaan tehtyä muutosta, joka tuli voimaan

21.1.2019. Tällaisille yhdistelmille sallittiin käyttöasetuksen siirtymäsäännöksessä viiden vuoden määräaika soveltaa asetuksen voimaan tullessa voimassa olleita enimmäismassoja, jos perävaunu on otettu käyttöön ennen 1.4.2019.

Käyttöasetuksen kumoamisen johdosta lain 195 §:n 8 momentiksi lisättäisiin mainittua käyttöasetuksen siirtymäsäännöstä vastaava siirtymäsäännös. Useiden erilaisten, aiempaa pidempien ja raskaampien puoliperävaunuyhdistelmien tullessa mahdolliseksi ei ole enää perusteltua säädellä auton ja puoliperävaunun sekä auton ja varsinaisen perävaunun muodostamien yhdistelmien enimmäismassoja erikseen. Lisäksi yhdistelmät, jotka saattoivat ennen 21.1.2019 voimaan tulleita säädösmuutoksia saada 48 tonnin massan, ovat pääasiassa lyhyitä maa-ainesten kuljetukseen käytettäviä yhdistelmiä. Käytännössä yhdistelmän siltasääntö rajaa tällaisten yhdistelmien suurimman sallitun massan enintään 44 tonniin, joten auton ja puoliperävaunun viisiakselisen yhdistelmän suurimman sallitun massan alentamisella on hyvin vähän käytännön vaikutusta. Liitteen 6.6 b kohdassa säädettävät massat neliakselisen yhdistelmän massasta yhdeksänakselisen yhdistelmän massaun säilyisivät edellä kerrottuja muutoksia lukuun ottamatta ennallaan. Koska useista ajoneuvoista kootuissa pidemmissä yhdistelmissä on enemmän akseleita, akselikohtaiset kuormitukset jäävät aiempaa pienemmiksi. Tästä syystä liitteen 6.6 b kohtaan lisättäisiin säännökset suurimmista sallituista massoista 10- ja 11-akselisille yhdistelmille, joiden perävaunuja ei välttämättä ole varustettu paripyörin. Muun auton ja perävaunun tai perävaunujen kuin liitteen 6.6 a kohdassa tarkoitettua auton ja keskiakseliperävaunun yhdistelmän suurin tiellä sallittu massa olisi 10-akselisena 74 tonnia ja vähintään 11-akselisena 76 tonnia. Muutokset vastaisivat käyttöasetuksen 23 §:n 1 momentin b kohtaan tehtyjä muutoksia, jotka tulivat voimaan 21.1.2019.

Liitteen 6.6 ensimmäistä selityskohtaa muutettaisiin. Liitteessä tarkoitettua akselien lukumäärää laskettaessa kuusi- tai useampiakselisissa yhdistelmissä ei otettaisi huomioon ilmaan nostettua akselia eikä akselia, jolle tiellä yleisesti sallittu massa on pienempi kuin viisi tonnia. Säännös muuttuisi siten nykyisestä, sillä nykyisen säännöksen mukaan akselien lukumäärää laskettaessa kuusi- tai useampiakselisissa yhdistelmissä ei oteta huomioon akselia, johon kohdistuva massa on pienempi kuin viisi tonnia. Muutoksen seurauksena ei enää olisi merkitystä sillä, mikä akselille todellisuudessa kohdistuva massa on vaan sillä, mikä on akselille tiellä yleisesti sallittu massa. Säännös on alun perin tarkoitettu estämään viisiakselisen yhdistelmän suurinta sallittua massaa koskevan säännöksen kiertäminen asentamalla sellainen lisäakseli, jonka merkitys on käytännössä olematon. Kevyemmissä, enintään kuusiakselisissa yhdistelmissä on kuitenkin joskus tilankäytöllisistä syistä tarpeen käyttää yhtä pienipyöräistä akselia, jonka suurin sallittu massa on tyypillisesti noin neljä tonnia. Käytännössä tällaisella ratkaisulla voidaan esimerkiksi mahdollistaa yhden ylimääräisen auton kuljettaminen ajoneuvonkuljetusyhdistelmässä. Lisäksi uusissa pitkissä moniakselisissa yhdistelmissä syntyy osakuormalla helposti tilanteita, joissa useille akseleille kohdistuu painoa vain 3-5 tonnia, vaikka koko yhdistelmän massa on noin 60 tonnia. Tällaisia tilanteita ei ollut huomioitu aiemmassa säännöksessä. Muutokset vastaisivat käyttöasetuksen 23 §:n 2 momenttiin tehtyjä muutoksia, jotka tulivat voimaan 21.1.2019.

Liitteen 6.6 ensimmäiseen selityskohtaan lisättäisiin ajoneuvoyhdistelmän eri ajoneuvoissa olevien peräkkäisten akseliryhmien sallittua massaa eli niin sanottua siltasääntömassaa koskeva säännös, jonka mukaan vetävän ajoneuvon takimmaiselle telille ja perävaunun etummaiselle telille kohdistuvien massojen summa ei saisi ylittää määrää, joka saadaan lisäämällä 20 tonniin 350 kilogrammaa jokaiselta 0,10 metriltä, jonka telien äärimmäisten akselien välinen etäisyys ylittää 1,80 metriä. Säännöksessä sovellettava laskentakaava vastaisi viisiakselisen auton siltasääntömassan laskentaa.

sääntömassan laskentakaavaa ja uudessa 117 a §:ssä säädettäväksi ehdotettavaa perävaunun siltasääntömassan laskentakaavaa. Tyypillinen siltoja erityisesti kuormittava rakenne on auton 27-tonninen teli ja sitä lähellä oleva perävaunun 18-tonninen teli. Aiempi kolmen metrin vaatimus näiden telien välille ei riittävästi rajaa kuormituksia. Siltarasitusten kannalta kahden peräkkäisen telin välinen etäisyys ja massa ovat merkitseviä riippumatta siitä, ovatko telit samassa ajoneuvossa vai peräkkäisissä ajoneuvoissa. Tämän vuoksi siltasääntömassan enimmäisarvoa sovellettaisiin jatkossa myös vetävän ajoneuvon viimeisen telin ja vedettävän ajoneuvon ensimmäisen telin välisiin etäisyyksiin ja telimassojen summaan. Säännös koskisi myös peräkkäisten perävaunujen teleille kohdistuvia massoja. Tällaisia tilanteita on esimerkiksi lyhyissä ja raskeissa, auton ja kahden puoliperävaunun muodostamissa niin sanotuissa B-link-yhdistelmissä. Vaatimus koskisi myös apuvaunun ja puoliperävaunun yhdistelmää, jolloin vaatimus olisi yhtenäinen 117 a §:ään ehdotetun perävaunun siltasääntöä koskevan säännöksen kanssa. Muutokset vastaisivat käyttöasetuksen 23 §:n 3 momenttiin tehtyjä muutoksia, jotka tulivat voimaan 21.1.2019. Tällaisille yhdistelmille sallittiin käyttöasetuksen siirtymäsäännöksessä poikkeus, jonka mukaan, jos ajoneuvoyhdistelmässä on ennen 1.4.2019 käyttöön otettu ajoneuvo, sovelletaan siltasääntömassaa koskevaa vaatimusta 1.1.2024 lukien. Käyttöasetuksen kumoamisen johdosta lain 195 §:n 9 momentiksi lisättäisiin mainittua käyttöasetuksen siirtymäsäännöstä vastaava siirtymäsäännös.

Liitteen 6.6 toiseen selityskohtaan tehtäisiin viittausmuutos liitteen 6.6 a ja b kohtaan ehdotettujen muutosten vuoksi.

Liitteen 6.6 kolmatta selityskohtaa muutettaisiin. Siinä säädettäisiin, että auton ja yhden tai useamman perävaunun yhdistelmän vetäville akseleille tulee aina kohdistua vähintään 15 prosenttia ajoneuvoyhdistelmän massasta. Lain 106 §:n 5 momentissa edellytetään talvikuukausina käytettävän vetopitoa parantavaa laitetta, kun alle 18 prosenttia yhdistelmän massasta kohdistuu vetäville akseleille. Tämän vaatimuksen lisäksi tarvitaan kaikille yhdistelmille vähimmäisvaatimus vetäville akseleille kohdistuvasta massasta, jotta ne pystyvät etenemään liukkaalla tienpinnalla. Liitteen 6.6 kolmannessa selityskohdassa säilytettäisiin ennallaan säännös, jonka mukaan yli 68 tonnin ajoneuvoyhdistelmässä yhdistelmän massasta vähintään 20 prosenttia tulee kohdistua vetäville akseleille. Tällaisessa yhdistelmässä edellytettäisiin, että vetoauton ohjaaville akseleille kohdistuu vähintään 9 prosenttia ajoneuvoyhdistelmän massasta. Erityisesti pitkien, puoliperävaunun vetoautolla vedettävien yhdistelmien ohjattavuuden varmistamiseksi säädettäisiin vaatimus myös ohjaavalle akselille tai ohjaaville akseleille kohdistuvan massan prosenttiosuudesta, jotta yhdistelmiä ei mitoiteta liiaksi pelkän vetopidon perusteella. Muutokset vastaisivat käyttöasetuksen 23 §:n 6 momenttiin tehtyjä muutoksia, jotka tulivat voimaan 21.1.2019.

Liitteen 6.6 kolmanteen selityskohtaan lisättäisiin mahdollisuus poiketa edellä kerrotuista massojen prosenttiosuuksista kuorman purkuun tai lastaukseen liittyvissä lyhyissä siirtoajoissa silloin, kun ajoradan kitkaominaisuuksista ei muodostu riskiä liikenneturvallisuudelle eikä kuljetuksen suorittamiselle. Poikkeuksella helpotettaisiin esimerkiksi lastaustermiinalin pihalla ja lähellä toisiaan olevien terminaalien välillä hitaalla ajonopeudella tehtäviä osittain kuormatun yhdistelmän siirtoja silloin, kun tien pinnan kitka on niin hyvä tai kun korkeuserot ovat niin pieniä, ettei ole riskiä kiinnijäämisestä eikä hallittavuuden menettämisestä. Poikkeus olisi uusi.

Liitteen 6.6 kolmanteen selityskohtaan lisättäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarvittaessa määräyksiä siitä, minkälaisista akselia pidetään tässä tarkoitettuna vetävänä akselina,

jolle kohdistuva massa voidaan huomioida vetäville akseleille kohdistuvaa massaa määritettäessä. Koska vaatimuksilla pyritään varmistamaan etenemiskyky ja vähentämään liikennettä haittaavia kiinnijäämisiä liukkaalla tien pinnalla, voitaisiin vetävänä akselina pitää muutakin akselia kuin sellaista, jota käytetään vetävänä akselina jatkuvasti. Markkinoilla on esimerkiksi hydraulisesti toimivia vetäviä etuakseleita, joilla parannetaan ajoneuvojen etenemiskykyä vain pienissä nopeuksissa. Määräyksissä voitaisiin pitää vetävänä akselina myös perävaunussa olevaa, vetäväksi kytkettävää akselia silloin, kun akseli parantaa merkittävästi yhdistelmän etenemiskykyä. Tällainen akseli voisi olla esimerkiksi jarrutusenergiaa talteen ottava, sähkömoottorilla varustettu akseli silloin, kun sähkömoottorien teho ja energiavarastot olisivat riittäviä. Tieto tässä tarkoitetuksi vetäväksi akseliksi hyväksytystä akselistä merkittäisiin ajoneuvon rekisteritietoihin ajoneuvon liikenteeseen hyväksymisen yhteydessä, joten tulkintaa ei tarvitsisi tehdä liikennevalvonnan yhteydessä. Uudella valtuutussäännöksellä voitaisiin ottaa huomioon nopeasti kehittyvä ajoneuvoteknologia.

Liitteen 6.6 neljättä selityskohtaa muutettaisiin. Siitä kumottaisiin säännös, jonka mukaan ajoneuvoyhdistelmää, jonka massa on yli 60 tonnia, saa käyttää 30.4.2018 saakka, jos auton moottorin teho ylittää arvon, joka saadaan kaavasta: $300 \text{ kilowattia} + 2,625 \text{ kilowattia/tonnia} \times (\text{yhdistelmä-massa tonneina} - 60 \text{ tonnia})$. Säännöksen soveltaminen on päättynyt 1.5.2018, joten kyseiselle vetoauton moottorin tehon siirtymäsäännökselle ei ole enää tarvetta. Selityskohdassa ei myöskään enää puhuttaisi auton moottorin tehosta, vaan yleisemmin yhdistelmän tehosta. Muutoksella mahdollistettaisiin uudentyyppisten teknisten ratkaisujen hyödyntäminen vaadittua minimitehoa määritettäessä ja voitaisiin poistaa tarve polttomoottorin ylimitoitukselle silloin, jos osa yhdistelmän tarvitsemasta tehosta tuotetaan muulla voimanlähteellä. Selityskohtaan lisättäisiin lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarvittaessa määräyksiä siitä, minkä tyyppiset voimanlähteet voidaan ottaa huomioon yhdistelmän tehoa määritettäessä. Tällainen voimanlähde voisi olla esimerkiksi perävaunussa oleva vetävä akseli, joka ottaa talteen jarrutusenergiaa. Määräyksillä voitaisiin tarkentaa sitä, minkälainen tällaisen akselin tuottaman vetovoiman tulisi olla ja, miten paljon energiaa sen pitäisi voida varastoida, että se huomioitaisiin yhdistelmän suorituskyvyssä. Määräyksiä ei välttämättä annettaisi heti lain tullessa voimaan, koska tällaiset ratkaisut ovat vasta tulossa markkinoille. Tieto tässä tarkoitetuksi akseliksi hyväksytystä akselistä ja sen antamasta suorituskyvystä merkittäisiin ajoneuvon rekisteritietoihin ajoneuvon liikenteeseen hyväksymisen yhteydessä, joten tulkintaa ei tarvitsisi tehdä liikennevalvonnan yhteydessä.

Liitteen 6.6 viidennestä selityskohdasta kumottaisiin säännös, jonka mukaan puoliperävaunuyhdistelmän suurinta sallittua massaa koskevia raja-arvoja sovelletaan myös moniosaisen ajoneuvoyhdistelmän osana olevaan auton ja puoliperävaunun ajoneuvoyhdistelmään. Säännöksen tavoitteena oleva tie- ja siltakuormitusten rajoittaminen toteutuisi liitteen 6.6 ensimmäisen ja toisen selityskohdan säännöksillä, joten toinen, käytännön merkitykseltään lähes samanlainen säännös lisäisi turhaan esimerkiksi liikenteenvalvojen ja kuljetusyrittäjien työtä.

Liitteen 6.6 viidenteen selityskohtaan lisättäisiin säännös, jonka mukaan vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävän ajoneuvoyhdistelmän massa saisi olla liitteen 6.6 taulukossa säädettyä suurinta sallittua arvoa suurempi siltä osin kuin valmistaja osoittaa, että massan kasvu johtuu vaihtoehtoisen käyttövoiman edellyttämästä lisäpainosta. Massa saisi kuitenkin ylittää säädetyn suurimman arvon enintään yhdellä tonnilla. Muutoksen myötä auton osalta 7.5.2017 voimaan tullutta käyttöasetuksen 21 §:n 6 momentin mukaista säännöstä (240/2017) voisi hyödyntää myös yhdistelmässä, jolloin hyötykuorma ei pienene vaihtoehtoisen käyttövoiman käytön seurauk-

sena. Muutokset vastaisivat käyttöasetuksen 23 §:n 8 momenttiin tehtyjä muutoksia, jotka tulivat voimaan 21.1.2019. Selityskohtaan lisättäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä siitä, minkälaisia teknisiä toteutuksia voidaan pitää tässä tarkoitettuina ajoneuvoyhdistelmän vaihtoehtoisina käyttövoimina. Vaihtoehtoinen käyttövoima on määritelty lain 88 §:ssä viittauksella mitta- ja massadirektiivin vastaavaan säännökseen. Tarve määritelmän tarkentamiselle kansallisella määräyksellä voi syntyä, koska direktiivissä oleva säännös koskee vain autoa ja laissa tarkoitettuna yhdistelmän vaihtoehtoisena käyttövoimana voitaisiin vastaavin ehdoin pitää myös perävaunussa olevaa voimanlähdettä. Vetoautolle teknisesti hyväksytyn suurimman yhdistelmämassan saisi ylittää, jos perävaunussa oleva vaihtoehtoinen voimanlähde lisää yhdistelmän tehoa, mutta vain siltä osin kuin vetoauton moottoriteho rajoittaa vetoautolle teknisesti hyväksyttyä yhdistelmämassaa. Tieto siitä, että ajoneuvo on hyväksytty tässä tarkoitetuksi vaihtoehtoista käyttövoimaa käyttäväksi ajoneuvoksi ja siitä, miten paljon yleisesti sallitun yhdistelmämassa saisi tästä syystä ylittyä, merkittäisiin ajoneuvon rekisteritietoihin ajoneuvon liikenteeseen hyväksymisen yhteydessä, joten tulkintaa ei tarvitsisi tehdä liikennevalvonnan yhteydessä.

124 §. *ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvoyhdistelmän massaa koskevat poikkeukset vaarallisten aineiden kuljetuksessa.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin. Pykälässä säädetään liitteessä 6.6 säädettyistä ajoneuvoyhdistelmien suurimmista sallituista massoista poikkeavista yhdistelmämassoista, joita sovelletaan silloin, kun kuljetukseen sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia. Ajoneuvoyhdistelmän rakenteesta ja akselien lukumäärästä johtuvat suurimmat sallitut vaarallisten aineiden kuljetuksessa sovellettavat massat esitettäisiin selkeyden parantamiseksi luettelomuodossa. Luettelossa lueteltaisiin ne yhdistelmämassat, joiden osalta poiketaan liitteessä 6.6 säädettyistä, tiellä yleisesti sallituista yhdistelmämassoista. Momentin 1 kohdassa säädettyä 60 tonnin enimmäismassarajaa sovellettaisiin jatkossakin vähintään seitsemänakseliseen yhdistelmään silloin, kun 2–4 kohdassa säädetty edellytykset eivät täyty. Momentin 3 kohdassa sallittaisiin jatkossakin 68 tonnin yhdistelmämassa auton ja perävaunun muodostamalle ajoneuvoyhdistelmälle silloin, kun vetoautossa on vähintään neljä akselia ja perävaunussa on vähintään neljä akselia. Momentin 4 kohdassa sallittaisiin jatkossakin 68 tonnin yhdistelmämassa vetoauton ja kahden puoliperävaunun muodostamalle ajoneuvoyhdistelmälle. Momentin 2 kohdaksi lisättäisiin säännös, jonka mukaan vaarallisten aineiden kuljetuksissa käytetyn kolmiakselinen vetoauton ja vähintään viisiakselisen puoliperävaunun muodostaman yhdistelmän suurin sallittu massa olisi nykyisen 60 tonnin sijaan 64 tonnia. Muutoksella tasapuolistettaisiin vakaudeltaan ja polttoainetaloudeltaan tyypillisesti hyvän pitkän puoliperävaunuyhdistelmän kilpailuasemaa muihin yhdistelmätyyppeihin nähden ja mahdollistettaisiin uudentyypisten moniakselisten puoliperävaunujen tehokas käyttö myös vaarallisten aineiden kuljetuksessa. Muutos vastaisi käyttöasetuksen 23 a §:n 1 momenttiin tehtyä muutosta, joka tuli voimaan 21.1.2019, mutta säännöksiä selvennettäisiin mainitussa muutoksessa tarkoitettun mukaisesti siten, että 2 kohtaa sovelletaan, kun vetoautossa on kolme akselia. Jos vetoautossa on enemmän kuin kolme akselia, voidaan soveltaa 3 kohtaa, vaikka kyseessä olisi auton ja puoliperävaunun yhdistelmä.

Pykälän 2 momentin alkuun tehtäisiin pieni tekstimuotoilun selvennys. Momentin alussa oleva enintään-sana poistettaisiin. Lain muut säännökset rajaavat 2 momentin soveltamista niin, että sitä ei sovelleta yhdistelmään, jossa on vähemmän kuin kahdeksan akselia, joten maininta enintään kahdeksanakselisesta yhdistelmästä on turha. Momentin säännöksiä sovelletaan vain kahdeksanakseliseen yhdistelmään. Muutoksella ei olisi vaikutusta säännöksen sisältöön.

125 §. *ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun auton, perävaunun ja niiden yhdistelmän suurin sallittu pituus.* Pykälässä viitataan ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun auton, perävaunun ja niiden yhdistelmän suurimman sallitun pituuden osalta *liitteeseen 7.1*, johon tehtäisiin paljon muutoksia. Siksi liite annettaisiin uudelleen. Suurimmat sallitut ajoneuvoyhdistelmien pituudet ovat maksimiarvoja, joihin ei käytännössä läheskään aina päästäisi, koska pitkille yhdistelmille 132 §:ään ehdotetut kääntyvyyttä ja takakulman sivusiirtymää koskevat säännökset usein rajaisivat yhdistelmän pituutta. Muutokset vastaisivat käyttöasetuksen 24 §:ään tehtyjä muutoksia, jotka tulivat voimaan 21.1.2019.

Liitteen 7.1 e kohdassa säädettäisiin muun auton kuin linja-auton tiellä yleisesti sallitusta suurimmasta pituudesta. Enimmäispituutta esitetään muutettavaksi 12 metristä 13 metriin. Erityisesti metsäteollisuuden tuotekuljetuksissa on pakkauskoja, joiden kuljettamiseen noin kymmenen metrin kuormatila on optimaalinen. Auton kuormatilan kasvattaminen mahdollistaisi myös paremmat painojakaumat auton ja perävaunun välillä täysperävaunuyhdistelmissä. Muutos vastaisi käyttöasetuksen 24 §:n 1 momentin 2 kohtaan tehtyä muutosta, joka tuli voimaan 21.1.2019.

Liitteen 7.1 f kohdassa säädettäisiin perävaunun suurimmasta tiellä sallitusta pituudesta. Puoliperävaunun ja yli 22,00 metrin pituisessa ajoneuvoyhdistelmässä käytettävän varsinaisen perävaunun pituutta vetotapin pystyakselistä tai etuakseliston kääntöpisteestä perävaunun perään muutettaisiin säädetyistä 12 metristä. Puoliperävaunun kohdalla vetopituus olisi 18,00 metriä.

Liikenteen turvallisuusviraston myöntämien poikkeuslupien nojalla toteutetuissa kokeiluissa on saatu hyviä kokemuksia pitkistä puoliperävaunuista monenlaisessa rahdin ajossa. Pitkien puoliperävaunujen stabiliteetin on teoreettisten mallien ja käytännön kokeiden perusteella todettu olevan merkittävästi parempi kuin täysperävaunujen. Lisäksi niillä saavutetaan pienempi polttoaineenkulutus sekä parempi työturvallisuus purku- ja lastauspaikoilla. Toisaalta puoliperävaunuyhdistelmän kääntyvyys on heikompi kuin saman kokoluokan täysperävaunuyhdistelmän, mikä heikentää turvallisuutta tiukoissa risteyksissä.

Varsinaisen perävaunun puoliperävaunun vetopituutta vastaavasta pituudesta säädettäisiin uudessa *liitteen 7.1 g kohdassa*. Varsinaisen perävaunun pituus etuakseliston kääntöpisteestä perävaunun perään olisi 16,00 metriä. Pitkien yhdistelmien riittävästä turvallisuudesta pyritäisiin varmistumaan 132 §:ssä säädettävillä kääntyvyyttä ja takakulman sivuttaissiirtymää sekä muita teknisiä ominaisuuksia koskevilla vaatimuksilla. Liitteen 7.1 f ja g kohtaan ehdotetut muutokset vastaisivat käyttöasetuksen 24 §:n 2 momenttiin tehtyjä muutoksia, jotka tulivat voimaan 21.1.2019.

Liitteen 7.1 k kohdassa ei enää säädettäisi N₃-luokan kuorma-auton ja puoliperävaunun yhdistelmästä, koska siitä säädettäisiin l kohdassa.

Liitteen 7.1 l kohdassa säädettäisiin N₃-luokan kuorma-auton ja puoliperävaunun yhdistelmän suurimmasta sallitusta pituudesta. Pituutta kasvatettaisiin 16,50 metristä 23,00 metriin. Muutoksella mahdollistettaisiin liitteen 7.1 f kohdassa ehdotetun mukaisen pitkän puoliperävaunun käyttö ajoneuvoyhdistelmässä. Muutos vastaisi käyttöasetuksen 24 §:n 3 momentin 3 kohtaan tehtyä muutosta, joka tuli voimaan 21.1.2019.

Liitteen 7.1 n kohdassa säädettäisiin kuorma-auton ja keskiakseliperävaunun muodostaman yhdistelmän suurimmasta sallitusta pituudesta. Yhdistelmän pituus olisi aiemman 18,75 metrin

sijasta 20,75 metriä. Muun auton kuin kuorma-auton ja keskiakseliperävaunun muodostaman ajoneuvoyhdistelmän enimmäispituus olisi jatkossakin liitteen 7.1 j kohdassa säädetyn mukaisesti 18,75 metriä. Enintään 20,75 metriä pitkä kuorma-auton ja keskiakseliperävaunun yhdistelmät on sallittu ajoneuvojen kuljetuksissa. Tämän pituuden rajaaminen pelkkiin ajoneuvojen kuljetuksiin ei ole perusteltua ja tekisi sääntelystä monimutkaisempaa. Kyseisen kohdan alakohtat, joissa säädetään vetoauton ohjaamon takana olevien kuormatilojen sisäpituuksien enimmäismitasta ja suurimmasta sallitusta etäisyydestä vetoauton kuormatilan etupäästä perävaunun kuormatilan takapäähän kumottaisiin tarpeettomina. Kuormatilan mittoja ei ole tarpeen säätää, jos ehdotettavat pidemmät ajoneuvot ja siten pidemmät kuormatilat sallitaan. Muutokset vastaisivat käyttöasetuksen 24 §:n 3 momentin 4 kohtaan tehtyjä muutoksia, jotka tulivat voimaan 21.1.2019.

Liitteen 7.1 o kohdassa säädettäisiin muun kuin k, l, m tai n kohdassa tarkoitetun kuorma-auton ja yhden tai useamman perävaunun yhdistelmän suurimmasta sallitusta pituudesta. Mainitussa kohdassa ei enää luettelaisi kaikkia mahdollisia ajoneuvoyhdistelmiä, koska kuorma-autolla vedettävistä sallituista ajoneuvoyhdistelmistä säädettäisiin 151 §:ssä. Suurin tiellä sallittu pituus muuttuisi 25,25 metristä 34,50 metriin, josta mitasta vetoauton ohjaamon takana olevien kuormatilojen sisäpituuksien summa muuttuisi *liitteen 7.1 p kohdassa* säädetyn johdosta nykyisestä 21,42 metristä 29,24 metriin. Kuormatilojen suurin sallittu sisäpituus perustuu mitta- ja massadirektiivissä säädettyjen enimmäismittojen puitteissa suurimpien mahdollisten kuormatilojen yhdistelyyn direktiivissä tarkoitetun moduuliperiaatteen mukaisesti. Ehdotetut enimmäismitat perustuisivat kahden 7,82 metrin ja yhden 13,6 metrin pituisen kuormatilan yhteenlaskettuun pituuteen. Muutokset vastaisivat käyttöasetuksen 24 §:n 3 momentin 5 kohtaan tehtyjä muutoksia, jotka tulivat voimaan 21.1.2019.

131 a §. Pitkän ajoneuvoyhdistelmän merkinnät. Uudessa pykälässä säädettäisiin yli 15,5 metrin pituisessa kuorma-auton ja perävaunun tai perävaunujen muodostamassa ajoneuvoyhdistelmässä edellytettävistä pitkän ajoneuvoyhdistelmän merkinnöistä. Pykälän 1 momentti sisältäisi vaatimukset yli 15,5 metriä pitkässä ajoneuvoyhdistelmältä vaadittavasta tunnuskilvestä. Vaatimukset vastaisivat liitteen 7.1 kolmannessa osassa säädettyjä vaatimuksia, jotka ehdotetaan kumottaviksi.

Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto antamaan tarvittaessa määräyksiä merkinnöistä, joilla parannetaan mitta- ja massadirektiivissä säädettyjä enimmäispituuksia pitempien ajoneuvoyhdistelmien havaittavuutta. Valtuutta käytettäisiin määräyksiin, joilla korvattaisiin nykyiset, teknisesti melko yksityiskohtaiset käyttöasetuksen 51 b §:n 2 ja 3 momentin säännökset. Määräyksiä päivitetäisiin tarvittaessa pitkien ajoneuvoyhdistelmien käytöstä saatavien kokemusten ja teknisten ratkaisujen kehittymisen pohjalta. Mainittujen käyttöasetuksen säännösten mukaan yli 18,75 metrin pituiseen kuorma-auton ja puoliperävaunun yhdistelmään sekä muuhun yli 25,25 metrin pituiseen ajoneuvoyhdistelmään vaaditaan 1 momentissa säädetyn lisäksi ajoneuvojen sivuille heijastavat ääriiviamerkinnot sekä ylimääräiset takaäärivalaisimet (viiksivalot) ajoneuvoyhdistelmän viimeisen perävaunun takakulmiin parantamaan yhdistelmän havaittavuutta kuljettajalle ja muulle liikenteelle. Yli 25,25 metrin pituisessa ajoneuvoyhdistelmässä tulee asetuksen mukaan olla vähintään 0,45 neliömetrin suuruisen, väriltään ja heijastuvuusominaisuudeltaan E-säännön n:o 70 vaatimuksia vastaava kilpi, johon on vähintään 200 millimetrin korkuisin kirjaimin merkitty sana ”PITKÄ” taikka sitä vastaava ruotsin- tai englanninkielinen sana ”LÅNG” tai ”LONG”. Kilvessä saa olla yli 15,5 metriä pitkässä yhdistelmässä edellytettyä kilpeä vastaavasti musta ajoneuvoyhdistelmän kuva, jonka

alla saa olla merkintä yhdistelmän pituudesta. Tarkoituksena on, että takana tulevalle liikenteellä olisi mahdollista ohitustarpeen ja -mahdollisuuksien arvioimista varten tieto ohitettavan ajoneuvoyhdistelmän pituudesta. Yli 25,25 metriä pitkässä yhdistelmässä edellytettävällä kilvellä saa asetuksen mukaisesti korvata yli 15,5 metriä pitkältä yhdistelmältä 1 momentin mukaisesti edellytettävän kilven, mikä mahdollistaa esimerkiksi taiteltavien muunneltavien kilpien käytön perävaunuissa. Koska samoja perävaunuja käytetään eripituisissa yhdistelmissä, sallittaisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä edellä kuvattujen merkintöjen käyttö jonkin verran nykyistä vapaammin, jotta välttyään turhilta merkintöjen vaihtamisilta silloin, kun yhdistelmän pituuteen tulee pieni muutos. Merkintöjä voitaisiin myös jaotella nykyistä enemmän niin, että yhdistelmäpituuksien rajamitat erilaisten merkintöjen välillä olisivat samoja, joita käytetään muissa pitkien yhdistelmien teknisissä lisävaatimuksissa, esimerkiksi 20 ja 28 metriä. Merkinnoilla ei kuitenkaan jatkossakaan saisi antaa väärää kuva yhdistelmän pituudesta.

132 §. *ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun auton ja autolla vedettävän ajoneuvoyhdistelmän kääntäminen.* Pykälään muutettaisiin kokonaisuudessaan.

Pykälän 1 momentti muutettaisiin koskemaan vain mitta- ja massadirektiivissä määritellyjä kuorma-auton ja perävaunun yhdistelmiä. Se koskisi enintään 16,50 metrin pituista auton ja puoliperävaunun yhdistelmää ja enintään 18,75 metrin pituista auton ja keskiakseliperävaunun tai varsinaisen perävaunun yhdistelmää. Muutokset vastaisivat sisällöllisesti käyttöasetuksen 26 §:n 1 momenttiin tehtyjä muutoksia, jotka tulivat voimaan 21.1.2019, mutta lakiin ei otettaisi laskentakaavaa, jolla voitaisiin osoittaa vaatimusten täyttyminen. Vaatimusten täyttymisen osoittamisesta annettaisiin 6 momentin valtuuden mukaisesti Liikenne- ja viestintäministeriön määräyksiä, joissa voitaisiin mainitun laskentakaavan lisäksi määrätä esimerkiksi siitä, miten perävaunussa olevien ohjaavien ja ohjautuvien akselien vaikutus ajoneuvoyhdistelmän kääntävyyskykyyn voidaan huomioida vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin mitta- ja massadirektiivin mitat ylittävälle ajoneuvoyhdistelmille vaihtoehtoinen kääntävyysvaatimus. Vaatimus olisi vaihtoehtoinen kaikille yli 18,75 metriä pitkille yhdistelmille ja ainoa kääntävyysvaatimus yli 16,50, mutta enintään 18,75 metriä pitkälle auton ja puoliperävaunun yhdistelmälle.

Pykälän 2 momentin mukaista kääntävyysvaatimusta 360 asteen käännöksestä kahden sellaisen samankeskisen ympyrän välisellä alueella, joiden säteet ovat 12,5 metriä ja 2 metriä, ei voida soveltaa yhdistelmien pituuden kasvaessa merkittävästi. Noin 33 metriä pitkä yhdistelmä törmäisi 2 momentin mukaisessa 360 asteen käännöksessä omaan takakulmaansa.

Eräille erikoiskuljetusyhdistelmille on Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä (TRAFI/4592/03.04.03.00/2015) otettu käyttöön 120 asteen käännökseen perustuva kääntävyysvaatimus. Tällainen 120 asteen käännös erittelee varsin hyvin yhdistelmiä niiden kääntävyyskyvyn mukaan ja vastaa todellista haastavaa liikennetilannetta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin muussa kuin erikoiskuljetuksissa käytettäville pitkille ajoneuvoyhdistelmille vaihtoehtoisesta kääntävyysvaatimuksesta, joka perustuisi 120 asteen käännökseen, mutta olisi selvästi vaativampi kuin mainittu erikoiskuljetuksissa sovellettava vaatimus. Vaatimus annettaisiin kuvaajana liitteessä 9. Kuvaaja havainnollistaisi tekstimuotoilua paremmin sen, miten yhdistelmä saapuu tässä tarkoitettulle ympyräsektorille ja miten se siltä poistuu. Kuvaajan avulla on tarkoituksena säätää, että auton ja yhden tai useamman perävaunun yli 18,75 metriä pitkä yhdistelmä sekä auton ja puoliperävaunun yli 16,50 metriä pitkä yhdistelmä

saa olla siten kääntyvä, että yhdistelmä voi kääntyä kumpaankin suuntaan 120 asteen käännöksen kahden samankeskisen ympyräsektorin välisellä alueella siten, että uloimman etukulman kulkiessa 12,50 metrin säteisen ympyrän kaarta pitkin sisäsivu kulkee vähintään 4,00 metrin säteistä kaarta pitkin. Mainittu käännös olisi aloitettava ja lopetettava siten, että ennen kaarroksen alkua ja kaarroksen loputtua mikään yhdistelmän osa ei ylitä tässä tarkoitettulle 12,50 metrin säteiselle ympyrälle käännöksen alku- ja loppupisteisiin ajateltua ympyrän tangenttia. Perävaunun takaosa saisi kuitenkin kaarroksen alettua ylittää mainitun tangentin enintään 0,80 metrillä.

Jos edellä tarkoitettu perävaunun takaosan sivusiirtymä olisi alle 0,80 metriä, saisi yhdistelmän sisäsivu kulkea mitan 0,80 metriä alittavan mitan verran 4,00 metrin säteistä kaarta pienempisäteistä kaarta pitkin. Yhdistelmän sisäsivun tulisi kuitenkin kulkea vähintään 3,70 metrin säteistä kaarta pitkin. Edellä tarkoitettua takaosan sivusiirtymää koskevaa vaatimusta ja mitasta 4,00 metriä tehtävää vähennystä määritettäessä otettaisiin huomioon kaikki yhdistelmässä olevat perävaunut, mutta ei otettaisi huomioon vetoauton takaosan sivusiirtymää, koska vetoauton on täytettävä EU-asetuksessa (EU) N:o 1230/2012 säädetty ajoneuvon takaosan pyyhkäisyetäisyyttä koskeva vaatimus.

Varsinaista kääntyvyysvaatimusta koskeva vaatimus olisi edellä kerrotulla tavalla lievempi, jos perävaunun takakulman sivusiirtymä alittaisi säädetyn maksimiarvon, koska yhdistelmällä, jossa on pienempi takakulman sivusiirtymä voi lähteä käännökseen ulommalla ajolinjalla, jolloin ajoura siirtyy kauemmaksi kaarteeseen keskipisteestä. Tässä tarkoitettu takakulman sivusiirtymää koskeva raja-arvo koskisi käytännössä perävaunun takaosan sivusiirtymää. Uusien pidempien perävaunujen ja yhdistelmien tullessa yleisesti liikenteeseen myös tälle on syytä asettaa raja, jotta liikenteeseen ei tule perävaunuja joiden takakulman sivuttaissiirtymä käännöksessä, olisi vaarallisen suuri, esimerkiksi siten että takakulma siirtyisi viereisen ajokaistan puolelle. Pykälän 3 momentin säännökset vastaisivat sisällöllisesti käyttöasetuksen 26 §:n 3 momentin alkuosan säännöksiä, jotka tulivat voimaan 21.1.2019.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin myös kuljetuksen suorittajan ja kuljettajan vastuusta liittyen pitkän ajoneuvoyhdistelmän mahdollisuuteen liikkua turvallisesti valitulla kuljetusreitillä. Jos yhdistelmään sovellettaisiin 3 momenttiin ehdotettua kääntyvyysääntöä, olisi kuljetuksen suorittajan ja kuljettajan varmistettava, että kuljetuksen suorittaminen käytettävällä kuljetusreitillä on mahdollista ilman riskiä osumisesta ajoradan sivuilla oleviin rakenteisiin. Tällä pyritäisiin varmistamaan, että kaikkein pisimpiä ja huonoimmin kääntyviä ajoneuvoyhdistelmiä ei käytetä sellaisilla tie- ja katuosuuksilla, joilla liikennöiminen ei ole turvallisesti mahdollista, vaikka tätä ei olisi liikennemerkillä erikseen estetty. Tällaisessa kuljetuksessa tulisi myös pitää mukana 3 momentissa tarkoitettun kääntyvyysvaatimuksen täyttymisen osoittamiseksi tarvittavat ajoneuvon ja yhdistelmän tekniset tiedot. Kääntyvyysvaatimuksen täyttyminen tulee voida osoittaa kuljetuksen aikana mukana pidettävien teknisten tiedoin esimerkiksi ajoneuvojen rekisteritiedoista tai ajoneuvon kiinnitetystä valmistajan antamasta kilvestä. Jotkut tarvittavista tiedoista ovat sellaisia, että niitä ei ole kirjattu kaikkien ETA-valtioiden käyttämiin rekisteröintitodistuksiin, joten joissain tapauksissa kuljettaja joutuu pitämään ajossa mukana erillistä, juuri tähän tarkoitukseen laadittua asiakirjaa. Ajoneuvon teknisistä vaatimuksista säädetään ajoneuvolaissa, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä myös tässä tarkoitetuista ajoneuvon ominaisuuksista. Pykälän 4 momentin säännökset vastaisivat sisällöllisesti käyttöasetuksen 26 §:n uuden 3 momentin loppuosan säännöksiä, jotka tulivat voimaan 21.1.2019.

Pykälän uudessa 4 momentissa säädettäisiin mitta- ja massadirektiivissä tarkoitettujen aerodynaamisten lisäosien ja aerodynaamisten ohjaamojen aiheuttamien äärimittojen kasvamisen huomioimisesta, kun sovelletaan pykälän aiempia momenteja. Direktiivissä tarkoitettun mukaisesti, kun määritetään ajoneuvon mitta soveltuvan kääntyvyyssäännön valitsemiseksi, ei otettaisi huomioon liitteessä 7.1 tarkoitettuja mitta- ja massadirektiivin mukaisesti sallittuja pituuksien ylityksiä. Aerodynaamisilla lisäosilla ja edessä olevalla ohjaamolla varustetun mitta- ja massadirektiivin mittojen mukaisen yhdistelmän olisi siten täytettävä tämän pykälän 1 momentissa ja myös mitta- ja massadirektiivissä säädetty kääntyvyysvaatimus.

Pykälän 5 momentissa säädettyä virastolle annettavaa määräysvaltuutta tarkennettaisiin. Määräyksiä antavaksi viranomaiseksi säädetty Liikenteen turvallisuusvirasto muutettaisiin lain antamisen jälkeen toteutetun virastouudistuksen vuoksi Liikenne- ja viestintävirastoksi. Määräyksissä sallittaisiin nykyistä selkeämmin sellaisia akselistoratkaisuja, jotka pienentävät tyhjänä kuljetettavan ajoneuvon vierintävastusta ja parantavat ajoneuvon etenemiskykyä liukkaalla, vaikka ajoneuvoyhdistelmä ei kaikissa akselinnosto- ja kevennyslaitteiden asennoissa täyttäisi säädettyjä kääntyvyysvaatimuksia. Kääntyvyysvaatimukset koskevat niin jyrkkiä käännöksiä, että niitä voidaan tehdä vain pienissä nopeuksissa. Tästä syystä vaatimuksissa ei tarvitse ottaa huomioon niitä akselistojen asentoja, joita käytetään vain maantienopeuksissa. Määräyksissä voidaan myös sallia se, että yhdistelmä täyttää kääntyvyysvaatimuksen vain tietyllä akselinnosto- ja kevennyslaitteiden asennolla, jos kyseinen asento on tarkoitettu juuri jyrkissä käännoksissä käytettäväksi ja jos käänнос voidaan myös tiellä yleisesti sallittuun enimmäismassaan kuormatulla yhdistelmällä tehdä ylittämättä tässä tilanteessa sallittuja akseli- ja telimassoja. Vain vetopitoa liukkaalla tien pinnalla parantamaan tarkoitettuja akselinnostolaitteiden asentoja ei tarvitsisi huomioida kääntyvyyttä määritettäessä, koska ne ovat tarkoitettut vain poikkeustilanteissa käytettäväksi. Liikenne- ja viestintäviraston antamissa määräyksissä ei kuitenkaan sallittaisi poikkeuksia liikenneympäristön mitoituksen perustana yleisesti käytettävistä, laissa säädettyistä raja-arvoista. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa määräyksiä myös vaihtoehtoisista tavoista osoittaa tässä pykälässä tarkoitettujen kääntyvyysvaatimusten täyttyminen. Määräykseen otettaisiin esimerkiksi käyttöasetuksen 26 §:n 1 momentin lopussa oleva laskentakaava, jolla voitaisiin osoittaa lain 126 §:n 1 momentin vaatimusten täyttyminen sekä käyttöasetuksen 26 §:n 2 momentin lopussa olevat säännökset, joissa tarkennetaan mainitun 2 momentin ja lain 126 §:n 2 momentin soveltamista.

132 a §. *Ajoneuvoyhdistelmän vakaus.* Lakiin lisättäisiin uusi pykälä, jossa säädettäisiin 21.1.2019 voimaan tulleiden käyttöasetuksen muutosten myötä tiellä yleisesti sallituiksi tulleiden, aiempaa pitempien kolminivelisten ajoneuvoyhdistelmien turvallisesta käyttäytymisestä maantienopeuksissa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ajoneuvoyhdistelmän vakautta koskevista todentamismenettelmistä ja niihin liittyvistä raja-arvoista. Säännökset vastaisivat sisällöltään käyttöasetuksen 32 b §:n säännöksiä, jotka tulivat voimaan 21.1.2019. Vaatimukset koskisivat niin sanottuja kolminivelisiä yhdistelmiä, jotka lueteltaisiin lain 151 §:n 4 momentin 7–11 kohdassa.

Liikenteen turvallisuusviraston poikkeuslupakäsittelyjen yhteydessä ja tutkimuksissa on selvitetty kolminivelisten yhdistelmän vakauteen eli stabiliteettiin vaikuttavia tekijöitä. Näiden selvitysten ja tarkentavien simulointien pohjalta on johdettu tekniset vaatimukset, joilla määritettäisiin tällaiselle ajoneuvoyhdistelmälle hyväksyttävä stabiliteetti. Ajoneuvoyhdistelmien oikealla mitoituksella pyritään varmistamaan se, että yhdistelmä ei kaadu ääritilanteissa, ei lähde

liukkaalla liian helposti luisuun eikä sillä ole taipumusta niin sanottuun linkkuuntumiseen. Suurimpaan tiellä yleisesti sallittuun massa- ja kuormatun ajoneuvoyhdistelmän tulisi ehdotettujen säännösten mukaan olla sellainen, että ISO-standardin 14791 mukaisissa ajokokeissa (kaksoiskaistanvaihtokoe) tai niitä vastaavissa simuloinneissa ajoneuvon nopeuden ollessa 80 kilometriä tunnissa ja kuorman painopisteen ollessa 1,30 metrin korkeudella kuormatilan lattiasta, mitattu pystykiertymäkulmanopeuden vahvistumisarvo yhdistelmän ensimmäisen ja viimeisen ajoneuvon välillä on enintään 1,90 ja sivuttaiskiihtyvyyden vahvistumisarvo yhdistelmän ensimmäisen ja viimeisen akselin välillä on enintään 4,00. Yhdistelmän pituussuuntaisen painopisteen voisi valita vapaasti tiellä yleisesti sallittujen akseli- ja telimassojen puitteissa. Ehdotetut raja-arvot ovat hieman korkeammat kuin tyypillisellä liikenteessä käytettävällä noin 25 metriä pitkällä auton ja varsinaisen perävaunun yhdistelmällä saavutettavat vastaavat suoritusarvot. Raja-arvot ovat kuitenkin tiukempia kuin kuorma-autosta, puoliperävaunusta ja keskiakseliperävaunusta muodostettujen yhdistelmien sekä lyhyiden kuorma-autosta ja varsinaisesta perävaunusta muodostettujen yhdistelmien tyypilliset edellä kerrotulla tavalla määritellyt suoritusarvot. Ehdotetut raja-arvot vastaavat tyypillisen nykyaikaisen 4+5 -akselisen (kuorma-auto + varsinainen perävaunu) puutavarayhdistelmän ajovakautta kuvaavia arvoja. Ajoneuvolain 27 a §:n 2 momentin 1 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa tarkemmat tekniset määräykset ajoneuvon rakennetta ja ominaisuuksia koskevista vaatimuksista. Mainitusta käyttöasetuksen 32 b §:n mukaisesta vakausvaatimuksesta annetaan tarkemmat määräykset Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä TRAFI/47451/03.04.03.00/2018. Määräyksessä on ajoneuvoyhdistelmän ajoneuvojen mittoihin perustuvia laskentakaavoja ja taulukoita, joiden avulla voi yleisimpien kolminivelisten yhdistelmien osalta todeta edellä kerrottujen vakausvaatimusten täyttyminen. Määräystä muutettaisiin käyttöasetuksen kumoamisen ja lain voimaantulon vuoksi teknisesti niin, että sillä tarkennettaisiin tässä tarkoitettujen säännösten mukaisia vaatimuksia.

Pykälän 2 momentin mukaan vakausvaatimuksen täyttyminen tulisi voida osoittaa tien päällä ajoneuvojen teknisillä tiedoilla, koska vakausvaatimuksen täyttymistä on vaikea muutoin valvonnassa todeta. Osoittaminen voisi tapahtua esimerkiksi rekisteriin merkittyjen tietojen perusteella tai sellaisen ajoneuvon kiinnitetyn lisäkilven avulla, jossa valmistaja ilmoittaa yhdistelmän stabiiliteettin vaikuttavat mitat. Säännökset vastaisivat käyttöasetuksen 32 b §:n 2 momentin säännöksiä, jotka tulivat voimaan 21.1.2019. Laissa sallittaisiin lisäksi vaihtoehtoinen vaatimustenmukaisuuden osoittamistapa. Osoituksena vaatimustenmukaisuudesta hyväksyttäisiin myös todistus kyseiselle tai sitä mitoitukseltaan ja rakenteeltaan vastaavalle ajoneuvoyhdistelmälle tehdyistä 1 momentissa tarkoitetuista ajokokeista tai niitä kuvaavista simuloinneista. Tätä osoittamistapaa voisi käyttää esimerkiksi silloin, kun yhdistelmän mitoitusta poikkeaa tavanomaisesta eikä sille ole saatavilla edellä tarkoitettua mittoihin perustuvaa osoitusta vaatimusten täytymisestä.

Pykälän 3 momentissa tarkennettaisiin yhdistelmän ajoneuvoissa olevien akselinnosto- ja kevennystoimintojen käyttöä osoitettaessa 1 momentissa säädettyjen vaatimusten täyttymistä. Koska tarkoituksena on varmistaa ajoneuvoyhdistelmän turvallinen ajettavuus maantienopeuksissa, vaatimuksia ei tarvitsisi täyttää sellaisilla akselinnosto- ja kevennystoimintojen asennoilla, joita voidaan käyttää vain nopeuden ollessa enintään 30 kilometriä tunnissa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa määräykset ajoneuvoyhdistelmän vakauden määrittämisessä käytettävistä simulointimenetelmistä. Määräyksiä on annettu 1 momentin perusteluissa kerrotun mukaisesti ajoneuvolaissa säädetyn, melko yleisen määräysvaltuuden nojalla, mutta tarkemmalla, nimenomaisesti ajoneuvoyhdis-

telmän vakauden määrittämisen simulointimenetelmiin kohdistetulla valtuudella selkeytettäisiin asiaa ja velvoitettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto antamaan tässä tarkoitetut määräykset niin, että ne kattaisivat tässä pykälässä tarkoitetut, yleisesti käytössä olevat kolminiveliset yhdistelmät.

134 §. *Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvon akselille ja telille kohdistuvat suurimmat sallitut massat.* Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jonka mukaan ajettaessa liukkaalla tien pinnalla ajoneuvon akselille ja telille kohdistuva massa saisi akselinostolaitetta tai akselinkevennystoimintoa käytettäessä tilapäisesti ylittää suurimman tiellä sallitun akseli- ja telimassaan, jos se on välttämätöntä riittävän vetopidon saavuttamiseksi eikä siitä aiheudu vahinkoa tielle. Säännös vastaisi 116 §:n 3 momentin säännöstä, mutta ulotettaisiin tässä koskemaan myös muuta kuin ETA-valtiossa rekisteröityä tai käyttöön otettua ajoneuvoa. Täällä tarkoitettujen ajoneuvojen akselimassat eivät ole korkeampia kuin vastaavien ETA-valtiossa rekisteröityjen ajoneuvojen, joten tällaisen kiinnijäämistä estävän rakenteen käytön kieltämiselle ei ole perusteita.

150 §. *Yleiset kytkentäsäännöt.* Pykälään lisättäisiin uusi 3-5 momentti, minkä seurauksena nykyinen 3-5 momentti muuttuisi 6-8 momentiksi.

Uudessa 3 momentissa säädettäisiin yli 20 metriä pitkässä kuorma-auton ja puoliperävaunun yhdistelmässä, 151 §:n 7-11 kohdassa tarkoitetussa yhdistelmässä sekä muussa yli 28 metriä pitkässä yhdistelmässä vaadittavista lisävarusteista, joilla parannettaisiin pitkien ajoneuvoyhdistelmien turvallisuutta. Vaatimukset vastaisivat käytännössä käyttöasetuksen 33 §:n 2 momentin vaatimuksia, jotka tulivat voimaan 21.1.2019, mutta lain tasolla säädettäisiin teknisistä lisävaatimuksista vain yleisellä tasolla. Lisäksi säännöstä tarkennettaisiin siten, että se koskisi kaikkia kolminivelisiä yhdistelmiä pituudesta riippumatta. Tällaisia yhdistelmiä ei käytännössä toistaiseksi ole muodostettu alle 28 metrin pituisina, mutta vaatimuksia yhtenäistettäisiin tämän mahdollisuuden varalta. Muutoksella ei siten olisi vaikutusta nykyisiin yhdistelmiin.

Teknisistä lisävaatimuksista määrättäisiin tarkemmin lakiin lisättävän valtuuden nojalla annettavilla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä. Määräykset vastaisivat alkuvaiheessa mainittuja käyttöasetuksen säännöksiä, mutta niitä voitaisiin päivittää käytännössä huomattujen tarpeiden ja yleisesti saatavilla olevan tekniikan kehittymisen johdosta. Laissa edellytettäisiin, että yli 20 metriä pitkässä kuorma-auton ja puoliperävaunun yhdistelmässä sekä muussa yli 28 metriä pitkässä ajoneuvoyhdistelmässä olisi oltava sähköohjattu paineilmatoinen jarrujärjestelmä yhdistelmän kaikissa ajoneuvoissa sekä sellaiset epäsuoran näkemisen mahdollistavat laitteet ja kuljettajaa avustavat järjestelmät, joilla varmistetaan pitkän ajoneuvoyhdistelmän turvallisuus. Tällaisen yhdistelmän vetoautossa olisi oltava E-säännössä n:o 131 tarkoitettu kehittynyt hätäjarrutusjärjestelmä, E-säännössä n:o 130 tarkoitettu kaistavahtijärjestelmä sekä E-säännössä n:o 13 tarkoitettu elektroninen ajonvakautusjärjestelmä ja sähköohjatut jarrut kaikissa yhdistelmän ajoneuvoissa. Nykyiset, uusiin ajoneuvoihin vaiheittain pakolliseksi tulevat aktiiviset turvavarusteet kuten kaistavahti ja automaattinen hätäjarrutus tunnistavat kuljettajan hetkellisestä keskittymisen herpaantumisesta johtuvia virheitä ja varoittavat niistä ennen tilanteen kehittymistä vaaralliseksi. Kyseisten varusteiden hyödyt suhteessa kustannuksiin on arvioitu hyviksi muun muassa unionin lainsäädännön valmistelussa. Suurempien yhdistelmien kohdalla varusteiden hinta muihin kustannuksiin nähden jää selkeästi pienemmäksi. HCT-yhdistelmien ajoneuvot ovat jo uusien mittasäännösten vuoksi uusia, joten niissä voidaan edellyttää uusiin ajoneuvoihin yleisesti saatavilla olevan turvatekniikan käyttöä ilman suuria lisäkustannuksia. Ennen HCT-

yhdistelmien sallimista yleisesti liikenteeseen toteutetuissa kokeiluissa tutkittiin erilaisia kamerajärjestelmiä, joilla voitiin poistaa peilien jättämiä kuolleita kulmia. Järjestelmät ovat viime vuosina kehittyneet merkittävästi perinteisestä yhden peruutuskameran näkymästä. Järjestelmä näyttää kuljettajalle automaattisesti liikenneturvallisuuden kannalta tärkeimpiä näkymiä yhdistelmän ympäriltä. Uusilla digitaalisilla ratkaisuilla pyritään vähentämään taajamaliikenteessä raskaan kaluston ja kevyen liikenteen välisiä onnettomuuksia, vaikka ajoneuvoyhdistelmien koko kasvaa.

Kehittynyttä hätäjarrutusjärjestelmää, kaistavahtijärjestelmää ja elektronista ajonvakautusjärjestelmää ei EU-lainsäädännössä edellytetä neli- tai useampiaskeliselä autolta eikä N₃G-luokan ajoneuvolta, joten varusteiden heikon saatavuuden vuoksi niitä ei tässä vaiheessa määrättäisi näihin pakollisiksi. Näistä vaatimuksista annettaisiin poikkeus myös kuorma-auton ja kahden puoliperävaunun yhdistelmälle. Tällainen yhdistelmä on rakenteeltaan nykyisistä yhdistelmistä vakain pitkä yhdistelmätyyppi, joten mainitut turvavarusteet eivät ole kyseisessä yhdistelmätyypissä välttämättömiä. Määräykseen sisällytettäisiin sisällöltään nykyisenkaltaisena käyttöasetuksen siirtymäsäännöksillä säädetty poikkeus, jonka mukaan tässä tarkoitettussa yhdistelmässä käytettävään apuvaunuun, joka on otettu käyttöön ennen 1 päivää huhtikuuta 2019, sovelletaan vaatimusta elektronisesta ajonvakautuksesta 1 päivästä tammikuuta 2024.

Uudessa 4 momentissa edellytettäisiin, että kuljettajalla tulisi olla käytössään tieto kullekin yksittäiselle akselille ja telille kohdistuvasta massasta. Tiedon voisi saada esimerkiksi yleisesti käytetyn, ilmajousituksen painetta tunnistavan järjestelmän avulla. Vetoajoneuvon etuakselin osalta tieto sille kohdistuvasta massasta tulisi olla kuitenkin vain, jos akseli on ilmajousitettu. Etuakselilla käytetään useammin kuin muilla akseleilla ilmajousituksen sijasta perinteistä teräsjousitusta, jonka yhteyteen ei ole saatavilla yksinkertaisesti toteutettua massanilmaisujärjestelmää. Etuakselimassa ei kuitenkaan kuormauksen seurauksena muutu yhtä paljon kuin muiden akselien massa, koska sille kohdistuu aina moottorin ja ohjaamon massa. Tieto kuljettajalle tarvittaisiin, koska etenkin sekalaisten kappaletavarakuormien kohdalla on suuremmissa yhdistelmissä käytännössä mahdotonta seurata massojen pysymistä sallituissa rajoissa ilman apuvälineitä. Kuljettajalla tulisi yhdistelmää tiellä kuljetettaessa olla käytössään selvitys 3 momentissa edellytetyistä varusteista, koska varusteiden olemassaoloa ja vaatimustenmukaisuutta voi olla mahdotonta todeta liikennevalvonnassa. Suomen rekisterissä olevien ajoneuvojen tiedot voidaan merkitä liikenneasioiden rekisteriin. Uusien autojen kohdalla lisätietojen merkintä rekisteriin yksittäishyväksynnän tai rekisteröintikatsastuksen yhteydessä ei lisää hallinnollista työtä. Muiden ETA-valtioiden rekisterissä olevien ajoneuvojen kohdalla vastaava tieto voidaan antaa valmistajan todistuksella. Vaatimukset vastaisivat käyttöasetuksen 33 §:n 2 ja 3 momentin vaatimuksia, jotka tulivat voimaan 21.1.2019.

Uudessa 5 momentissa sallittaisiin, että kuorma-auton ja siihen tai sen perävaunuun kytketyn perävaunun kuorman purkuun tai lastaukseen liittyvissä lyhyissä siirtoajoissa voitaisiin käyttää autoon asennettua, muuta kuin tyyppihyväksyttyä kytkentälaitetta. Tarve tällaiselle ylimääräiselle vetokytkimelle on esimerkiksi puoliperävaunun vetoautossa, jota käytetään myös muun kuin puoliperävaunun siirtämiseen lastaustermiinalin pihalla tai lähellä toisiaan olevien termiinalien välillä. Tarve liittyy erityisesti HCT-yhdistelmien kuormaamiseen, joka edellyttää usein yhdistelmän katkaisemista lastaustermiinalin pihalla ja perävaunujen siirtämistä lastauspaikalla toisistaan irrotettuina. Kuljetuksen aikana ei saisi ylittää nopeutta 30 kilometriä tunnissa. Nopeusrajoituksella vähennettäisiin riskiä yhdistelmän yllättävästä käyttäytymisestä ja osaltaan ehkäistäisiin tällaisen yhdistelmän käyttöä pitemmissä siirroissa. Ajoneuvoyhdistelmän ei täl-

laisissa kuorman purkuun tai lastaukseen liittyvissä lyhyissä siirtoajoissa tarvitsisi täyttää akselleille kohdistuvien massojen minimiarvoja koskevia säännöksiä, koska voitaisiin soveltaa liitteeseen 6.6 ehdotettuja poikkeuksia. Kytkentälaitteen läheisyyteen olisi asennettava kilpi, josta ilmenisi selvästi ainakin kytkentälaitteen käyttöön liittyvä suurin sallittu ajonopeus. Kilvellä varmistettaisiin, että kytkentälaitetta ei epähuomiossa käytettäisi muussa kuin edellä kerrotussa tarkoituksessa ja helpotettaisiin valvontaa. Ajoneuvoissa, joiden kytkennässä käytettäisiin tällaista kytkentälaitetta, tulisi olla lukkiutumaton jarrujärjestelmä. Lukkiutumaton jarrujärjestelmä olisi välttämätön kaikissa tällaisen yhdistelmän ajoneuvoissa, koska kytkettävien ajoneuvojen jarruja ei useinkaan ole sovitettu toisiinsa ja ilman vaatimusta seurauksena voisi olla jarrujen yllättävästä lukkiutumisesta johtuvia vaaratilanteita. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarvittaessa määräyksiä edellä tarkoitetun kytkentälaitteen ja kilven vaatimuksista. Määräykset annettaisiin autojen ja niiden perävaunujen teknisiä vaatimuksia koskevassa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä. Pienestä sallitusta nopeudesta ja rajoitetusta käytöstä johtuen tässä tarkoitetun kytkentälaitteen kiinnityksineen ei välttämättä tarvitsi olla tyyppihyväksytty, jos kytkentälaitteen ja sen kiinnityksen turvallisuudesta voidaan muuten varmistua. Määräyksissä sallittaisiin asennus niin, että tällaista kytkentälaitetta ei tarvitsisi ottaa huomioon ajoneuvojen jarrujen sovituksessa. Sähköohjattujen jarrujen sähköliitännän voisi toteuttaa autoon asennetulla erillisellä pistokkeella tai vetoauton varsinaisen kytkentälaitteen käytön yhteydessä käytettävään sähköpistorasiaan kytkettävällä jatkojohdolla. Edellä tarkoitetun kilven vaatimuksista ei välttämättä annettaisi määräyksiä, ellei synny epäselvyyttä siitä, minkälainen kilpi on tähän tarkoitukseen riittävä.

151 §. *Autoon kytkettävä hinattava ajoneuvo.* Pykälän 4 ja 5 momenttia muutettaisiin.

Pykälän 4 momentissa säädetään kuorma-autoon kytkettäväksi sallituista hinattavista ajoneuvoista. Kuorma-autoon kytkettäväksi sallittujen perävaunujen listaa laajennettaisiin käyttöasetuksen 32 §:n 3 momenttiin 21.1.2019 voimaan tulleita muutoksia vastaavasti. Asetusmuutosta edeltävien kokeilujen sekä niiden yhteydessä tehtyjen simulaatioiden ja koeajojen perusteella laadittiin käyttöasetuksen muutokset, joilla sallittiin liikenteeseen yhdistelmät, joita voidaan samassa yhteydessä säädettyjen mittavaatimusten sekä stabiliteetti- ja kääntävyysvaatimusten täytyessä käyttää turvallisesti liikenteessä. Momentin 1-6 kohta vastaisi ennen asetusmuutoksen voimaantuloa voimassa olleita säännöksiä. Hyväksytyssä laissa oleva säännös yhdistelmän vähimmäispituudesta poistettaisiin, koska joihinkin käyttötarkoituksiin soveltuvien lyhyiden moniosaisten yhdistelmien kieltämiselle ei ole perusteita. Momentin 7 ja 8 kohta koskisi auton, puoliperävaunun ja varsinaisen perävaunun yhdistelmää sekä auton, puoliperävaunun ja apuvaunun avulla kytketyn puoliperävaunun yhdistelmää, eli niin sanottua Duo2- tai A-double-yhdistelmää. Momentin 9 kohdan mukaan sallittaisiin kuorma-auton, apuvaunun ja kahden puoliperävaunun yhdistelmä. Momentin 10 kohdan mukaan sallittaisiin kuorma-auton, varsinaisen perävaunun ja puoliperävaunun yhdistelmä. Momentin 11 kohdan mukaan sallittaisiin kuorma-auton ja kolmen puoliperävaunun yhdistelmä, eli niin sanottu B-triple-yhdistelmä. Muutokset vastaisivat käyttöasetuksen 32 §:n 2 momenttiin tehtyjä muutoksia, jotka tulivat voimaan 21.1.2019.

Pykälän 5 momenttiin tehtäisiin pieni kielellinen tarkennus, jolla yhtenäistettäisiin tekstiä vastaamaan 4 momentissa olevaa, sisällöltään vastaavaa tekstiä.

152 §. *Autoon kytkettävän hinattavan ajoneuvon suurin sallittu massa.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin, pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, minkä seurauksena nykyinen 2 momentti muuttuisi 3 momentiksi.

Pykälän 1 momentin 4 kohtaa muutettaisiin. Autoon kytkettävän muun hinattavan ajoneuvon kuin puoliperävaunun massa saisi olla enintään 1,75-kertainen vetoauton suurimpaan rekisteröinnissä ja käytössä sallittuun massaan verrattuna. Hyväksytyssä laissa ja sitä vastaavassa, käyttöasetuksessa olevassa säännöksessä on luvun 1,75 tilalla luku 1,7. Muutoksella sallittaisiin käytännössä kolmiakselisen vetoauton ja kuusiakselisen varsinaisen perävaunun yhdistelmälle sama, enintään 76 tonnin yhdistelmämassa kuin muillekin yhdeksänakselisille yhdistelmille. Voimassa oleva säännös rajaa massan enintään 75,6 tonniin. Näiden massojen välinen 0,4 tonnin ero on käytännössä punnituksen epätarkkuuksien sisällä. Pienen eron poistamisella yksinkertaistettaisiin sääntelyä ja yhtenäistettäisiin vaatimuksia niin, että auton ja varsinaisen perävaunun yhdistelmälle sallittava massa olisi sama kuin vastaavilla akselimäärillä toteutetulle auton, apuvaunun ja puoliperävaunun yhdistelmälle sallittava massa. Uusi säännös helpottaa tienvarsitarkastusten suorittamista.

Uudessa 2 momentissa säädettäisiin puoliperävaunun telille kohdistuvan massan ja puoliperävaunua vetävän auton massan välisestä suhteesta. Puoliperävaunun telille kohdistuva massa saisi olla enintään 1,75 kertaa vetoauton suurin tiellä yleisesti sallittu massa. Raja-arvo koskisi myös moniosaisessa yhdistelmässä olevaa puoliperävaunua. Käyttöasetukseen 21.1.2019 tehtyjen muutosten myötä sallituiksi tulleet neljä- ja viisiakseliset telit mahdollistavat suurempia perävaunumassoja myös puoliperävaunuyhdistelmiin, jolloin niille olisi yhdistelmän hallittavuuden varmistamiseksi asetettava vastaavia vaatimuksia kuin täysperävaunuyhdistelmille. Ehdotettu säännös vastaisi käyttöasetuksen 32 a §:n 2 momentin säännöstä, joka tuli voimaan 21.1.2019, mutta siihen tehtäisiin säännösten yhtenäisyyden parantamiseksi edellä 1 momenttiin ehdotettua muutosta vastaava muutos, jolla massojen välistä suhdetta kuvaava luku 1,7 muutettaisiin luvuksi 1,75. Muutos olisi vaikutuksiltaan yhtä pieni kuin 1 momenttiin ehdotettu vastaava muutos.

192 §. *Eräitä ajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä koskevat poikkeukset.* Pykälän 1 momentissa päivitetäisiin niiden pykälien luetteloa, joiden säännöksistä Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää poikkeuksia yksittäiselle ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelmälle. Luetteloon lisättäisiin HCT-muutosten vuoksi lakiin lisättäväksi ehdotetut 117 a, 131 a ja 132 a § sekä ehdotettu raskaan moottorikelkan sallittua leveyttä koskeva 130 a §. Poikkeuksia voitaisiin siten myöntää esimerkiksi uuden tekniikan kokeiluihin myös perävaunun suurimmasta sallitusta massasta, raskaan moottorikelkan ja siihen kytketyn reen leveydestä, ajoneuvoyhdistelmän vakaudesta sekä pitkän ajoneuvoyhdistelmän merkinnöistä. Tässä tarkoitettujen poikkeuslupien myöntämistarve on merkittävästi vähentynyt pitkien HCT-yhdistelmien tultua yleisesti tiellä sallituiksi käyttöasetuksen 21.1.2019 voimaan tulleiden muutosten myötä. Poikkeuslupia voitaisiin kuitenkin jatkossakin myöntää esimerkiksi uusien teknisten ratkaisujen kokeiluihin, jos laissa säädettyä ja sen nojalla määrättyä vastaava turvallisuustaso voidaan saavuttaa eikä kilpailua vääristetä. Muutokset vastaisivat käyttöasetuksen 52 pykälään tehtyjä muutoksia, jotka tulivat voimaan 21.1.2019.

195 §. *Siirtymäsäännökset.* Siirtymäsäännöksiä muutettaisiin lisäämällä säännökset, jotka sisällöllisesti vastaavat HCT-muutosten yhteydessä säädettyjä käyttöasetuksen siirtymäsäännöksiä, jotka tulivat voimaan 21.1.2019. Pykälään lisättäisiin *uusi 9-11 momentti*.

Pykälän 7 momentti olisi siirtymäsäännös ehdotetun 117 a §:n soveltamiselle.

Pykälän 8 ja 9 momentti olisivat siirtymäsäännöksiä 122 §:ään ehdotetuille muutoksille.

6.1.3 Erikoiskuljetus

2 §. Määritelmät. Pykälän 23 kohdan määritelmää erikoiskuljetuksesta muutettaisiin. Määritelmästä poistettaisiin tarpeettoman jyrkkä ja määritelmään kuulumaton rajausta, jonka mukaan tiellä yleisesti sallittuja mittoja tai massoja koskevista säännöksistä poikkeamisen on oltava välttämätöntä, että kuljetus voidaan katsoa erikoiskuljetukseksi. Siitä, milloin kuljetus luokitellaan erikoiskuljetukseksi, säädettäisiin ehdotetussa 157 a §:ssä.

88 §. 5 luvun määritelmät. Pykälään lisättäisiin uusi 12 kohta, jossa määriteltäisiin jakamaton esine. Samalla korjattaisiin 11 kohtaa teknisesti. Määritelmää käytettäisiin ehdotetussa 157 a §:ssä ja lain nojalla annettavissa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksissä. Jakamaton esine olisi esimerkiksi pitkä putki, joka yksin aiheuttaa tiekuljetuksessa sallitun enimmäispituuden ylityksen. Tällaisia jakamattomia esineitä voitaisiin kuljettaa samassa erikoiskuljetuksessa useita, jos ei ylitetä tiellä yleisesti sallittua massaa eikä usean jakamattoman esineen kuormamisella lisätä tiellä yleisesti sallitun mitan ylittymistä. Tällainen kuorma ei olisi 2 §:n 23 kohdassa määritelty jakamaton kuorma, mutta kuljetus katsottaisiin kuitenkin erikoiskuljetukseksi tiellä yleisesti sallitun mitan ylittymisen vuoksi. Jakamattomaksi esineeksi katsottaisiin myös kuormana oleva esine, jonka kuormaaminen aiheuttaa mitta- ja massadirektiivissä sallitun mitan ylittymisen, mutta joita voi kuormata useita niin, että ei ylitetä tiellä yleisesti sallittua massaa eikä usean jakamattoman esineen kuormamisella lisätä mitta- ja massadirektiivissä sallitun mitan ylittymistä. Yhden tai useamman jakamattoman esineen kuljetus voitaisiin siten ehdotetussa 157 a §:ssä säädettävien edellytyksien katsoa erikoiskuljetukseksi, vaikka kuljetuksessa ei ylitettäisi suurimpia tiellä yleisesti sallittuja mittoja eikä massoja.

157 a §. Kuljetuksen luokittelu erikoiskuljetukseksi. Lakiin lisättäisiin uusi pykälä, jossa tarkennettaisiin sitä, milloin kuljetus katsotaan 2 §:n 23 kohdassa määritellyksi erikoiskuljetukseksi. Pykälässä täsmennettäisiin rajaa erikoiskuljetuksen ja pitkällä puoliperävaunun yhdistelmällä tehtävän normaalikuljetuksen välillä sekä selkeytettäisiin ulkomailta tulevan ja sinne menevän erikoiskuljetuksen kohtelua Suomessa. Pykälässä luokiteltaisiin erikoiskuljetukseksi jakamattoman kuorman taikka yhden tai useamman jakamattoman esineen kuljetus, joka tehdään samantyyppisellä kalustolla, jota käytetään erikoiskuljetuksiin yleisesti ETA-valtioissa ja jota Suomessa on käytetty erikoiskuljetuksiin jo ennen HCT-yhdistelmien sallimista. Kuljetus ei kuitenkaan jatkossakaan olisi erikoiskuljetus eikä siihen sovellettaisi erikoiskuljetuksia koskevia säännöksiä eikä määräyksiä silloin, kun kuljetuksessa ei ylitetä mitään tiellä yleisesti sallittua mittaa eikä massaa. Tällaisina yleisesti sallittuina mittoina pidettäisiin myös esimerkiksi 132 §:ssä säädettyjä kääntyvyysvaatimuksia ja 107 §:ssä säädettyjä rajoituksia kuormatilan ääriarvot ylittävälle kuormalle. Ehdotetuilla säännöksillä selkeytettäisiin myös ulkomailta tulevan ja ulkomaille menossa olevan, ulkomailla erikoiskuljetukseksi luokiteltavan kuljetuksen sääntelyä siten, että tällainen kuljetus olisi aiempaa yksiselitteisemmin erikoiskuljetus myös Suomessa. Tällä estettäisiin tilanteita, joissa voitaisiin tulkinnasta riippuen joutua siirtämään kuorma toiseen ajoneuvoon rajan ylityksen yhteydessä.

Pykälän 1 momentin luettelossa säädettäisiin vaihtoehtoisista edellytyksistä kuljetuksen luokittelemiselle erikoiskuljetukseksi.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa olisi pääsääntö jakamattoman kuorman tai jakamattomien esineiden kuljetuksesta. Tällainen kuljetus olisi jatkossakin erikoiskuljetus, jos kuljetusta ei jakamattomasta kuormasta tai jakamattomasta esineestä johtuen voi suorittaa niin, että ei ylitetä tiellä yleisesti sallittua mittaa tai massaa.

Pykälän 1 momentin 2 kohdassa luokiteltaisiin erikoiskuljetukseksi kuljetus, jossa jakamattomasta kuormasta tai jakamattomasta esineestä johtuen ylitetään mitta- ja massadirektiivissä sallittu mitta tai massa. Säännöksellä sallittaisiin aiempaa yksiselitteisemmin se, että kuljetus voidaan tehdä tällaisiin kuljetuksiin yleisesti käytettävällä erikoiskuljetuskalustolla, vaikka kuljetus voitaisiin tehdä esimerkiksi HCT-yhdistelmällä niin, että ei ylitetä tiellä yleisesti sallittua mitta- eikä massaa. Säännöksellä myös selkeytettäisiin tulkinnanvaraista tilannetta, joka syntyy, kun toisesta ETA-valtiosta tuodaan erikoiskuljetusajoneuvoksi hyväksytyllä ajoneuvolla kuorma, joka voitaisiin Suomessa kuljettaa ylittämättä Suomessa kansallisesti sallittuja mittoja tai massoja. Tilanne olisi useimmissa tapauksissa samanlainen myös esimerkiksi Venäjältä Suomeen tulevista, Venäjällä erikoiskuljetuksiksi luokiteltavissa kuljetuksissa, koska Venäjällä kansallisesti sovellettavat mitta- ja massasäännökset ovat raja-arvoiltaan melko lähellä mitta- ja massadirektiivin vastaavia. Lain 159 §:ssä säädetystä seuraisi, että vaikka kuljetuksessa ylitetäisiin jokin mitta- ja massadirektiivissä sallittu massa, sille ei tarvitsisi hakea 159 §:ssä tarkoitettua erikoiskuljetuslupaa, jos kuljetuksessa ei ylitetäisi mitään tiellä yleisesti sallittua massaa.

Pykälän 1 momentin 3 kohdassa luokiteltaisiin erikoiskuljetukseksi kuljetus, jossa kuljetettava kuorma on sen rakenteen tai muodon vuoksi taikka kuljetuksen turvallisuuden varmistamiseksi kuormattava niin, että ylitetään tiellä yleisesti sallittu mitta tai massa taikka mitta- ja massadirektiivissä sallittu mitta tai massa. Säännöksellä tarkoitetaan esimerkiksi sellaista kuormaa, joka on kuljetettavan tavaran rakenteen vuoksi syytä kuormata tiettyyn asentoon tai kuljettaa useiden esineiden toisiinsa kiinnitettynä nippuna, vaikka kuorma esimerkiksi yksittäin vinossa asennossa kuljettuna voitaisiin kuljettaa tiellä yleisesti sallittujen mittojen mukaisesti. Tällaisessa kuljetuksessa olisi annetun lain 158 §:n 2 momentin mukaisesti ensisijaisesti vältettävä sallitun leveyden ylittämistä ja toissijaisesti korkeuden ylittämistä. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi 158 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä tässä tarkoitetuista, erikoiskuljetuksessa sallittavista kuormista.

Pykälän 1 momentin 4 kohdassa luokiteltaisiin erikoiskuljetukseksi ajoneuvo, joka sen käyttötarkoituksen vuoksi ylittää kuormaamattomana tiellä yleisesti sallitun mitan tai massan taikka mitta- ja massadirektiivissä sallitun mitan tai massan. Autojen ja niiden perävaunujen osalta sallittaisiin siten erikoiskuljetusajoneuvoja koskevien poikkeusten soveltaminen ajoneuvon, jossa käyttötarkoituksen vuoksi ylitetään kuormaamattomana joku mitta- ja massadirektiivissä säädetty mitta tai massa, vaikka ei ylitetäisi mitään Suomessa kansallisesti sovellettavaa vastaavaa arvoa. Tällaisen ajoneuvon käyttämiseen tiellä sovellettaisiin esimerkiksi erikoiskuljetuksia koskevia merkintäsäännöksiä ja -määräyksiä. Säännöksellä selkeytettäisiin esimerkiksi erikoiskuljetusajoneuvoksi EY-tyyppihyväksytyn ajoneuvon käyttöä Suomessa. Liikenne ja viestintävirasto antaisi 158 §:n 3 momentin nojalla tarkempia määräyksiä siitä, mitä tällaisessa ajoneuvossa saa olla kuormana. Jos kyseessä olisi muu kuin 1 momentin 1-3 kohdassa tarkoitettuun kuljetukseen tarkoitettu ajoneuvo, olisi ajoneuvoa kuljetettava tiellä lähtökohtaisesti kuormaamattomana. Määräyksillä kuitenkin sallittaisiin nykyiseen tapaan esimerkiksi nostotyössä tarvittavien vastapainojen tai kaapelikelalle kelatun kaapelin kuljettaminen ajoneuvossa mukana.

Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto antamaan tarvittaessa tarkempia määräyksiä kuljetuksen luokittelemisesta erikoiskuljetukseksi. Valtuutta käytettäisiin, jos 1 momentin säännösten tulkinnasta olisi epäselvyyttä esimerkiksi liikenteen valvonnassa taikka jos säännösten tulkinta johtaisi kilpailun vääristymiseen tai turvallisuuden vaarantumiseen.

6.1.4 Raskas moottorikelkka

78 §. *Kielto- ja rajoitusmerkki.* Liitteeseen 3.3 liikennemerkkiin C7 (Moottorikelkalla ajo kielletty) lisättäisiin, että merkillä osoitettu kielto koskisi myös ajamista raskaalla moottorikelkalla.

79 §. *Määräysmerkki.* Liitteeseen 3.4 liikennemerkkiin D8 (Moottorikelkkailureitti) lisättäisiin uusi kolmas virke: Raskaalla moottorikelkalla ajo moottorikelkkailureitillä on sallittu, jos se osoitetaan tekstillisellä lisäkilvellä "Sallittu raskaalle moottorikelkalle".

93 §. *Poikkeukset turvavyön ja suojakypärän käyttövelvollisuudesta.* Pykälän 3 momentin 2 kohtaan lisättäisiin säännös siitä, että tieliikennelaissa säädetty velvollisuus käyttää suojakypärää ei koske myöskään raskaan moottorikelkan avonaisessa perävaunussa olevaa matkustajaa silloin, kun käytettävä ajonopeus on enintään 20 kilometriä tunnissa ja tämä on osoitettu 102 §:ssä tarkoitetulla nopeuskilvellä.

96 §. *Moottorikelkan hätäkatkaisin.* Pykälään lisättäisiin se, että myös raskaan moottorikelkan hätäkatkaisimen käyttökytkin olisi kiinnitettävä kuljettajaan ennen moottorin käynnistystä, jos hätäkatkaisimen toimintaperiaate edellyttää kiinnittämistä, ja että hätäkatkaisin on pidettävä kiinnitettynä ajon ajan. Säännös vastaisi käyttöasetuksen 12 §:ää, joka kumoutuu uuden tieliikennelain tullessa voimaan 1.6.2020.

99 §. *Ajoneuvon suurin sallittu nopeus.* Pykälän 4 momentissa tarkoitettuun taulukkoon 5.1 lisättäisiin, että myös raskaan moottorikelkan suurin sallittu nopeus ilman perävaunua on moottorikelkkailureitillä 60 kilometriä tunnissa. Pykälän 5 momentissa tarkoitettuun taulukkoon 5.2 lisättäisiin, että myös raskaaseen moottorikelkkaan suurin sallittu nopeus on 40 kilometriä tunnissa, jos perävaunussa kuljetetaan ihmisiä. Moottorikelkkailureitillä on myös reittikohtaisia ja paikallisia nopeusrajoituksia, joita on noudatettava. Säännös vastaisi käyttöasetuksen 3 §:n 1 momentissa säädettyä, joka kumoutuu uuden tieliikennelain tullessa voimaan 1.6.2020.

Raskaalle moottorikelkalle ei esitetä moottorikelkan nopeusrajoituksesta poikkeavia nopeusrajoituksia, koska eri nopeusrajoitukset voisivat vaikeuttaa moottorikelkkailureitillä tapahtuvaa liikennettä ja lisäisivät mahdollisesti ohitustilanteita. Säännös vastaisi käyttöasetuksen 3 §:n 4 momentin 3 kohtaa, joka kumoutuu uuden tieliikennelain tullessa voimaan 1.6.2020.

130 a §. *ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun moottorikelkan, raskaan moottorikelkan ja siihen kytketyn hinattavan ajoneuvon leveys.* Lakiin lisättäisiin uusi 130 a § moottorikelkkojen, raskaiden moottorikelkkojen ja niiden perävaunujen enimmäisleveydestä. Säännös vastaisi kumoutuvan käyttöasetuksen 25 §:n 2 momenttia.

Lähes kaikki nykyiset moottorikelkat ovat leveydeltään alle 1,3 metrisiä ja moottorikelkkailureitit on suunniteltu tämän leveyden mukaisesti. Ajoneuvolaissa säädetyn moottorikelkan luokittelun perusteella moottorikelkka on moottorireki, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdelle henkilölle ja jonka omamassa on enintään 0,5 tonnia. Moottorikelkan painoraja ja henkilömäärän raja ovat käytännössä johtaneet siihen, ettei leveys ole juurikaan muodostunut edellä mainittua 1,3 metriä leveämmäksi. Koska raskaat moottorikelkat ovat ajoneuvoluokittelun perusteella moottorikelkkoja suurempia, käyttöasetuksessa säädetään moottorikelkoille ja raskaille moottorikelkoille sekä näiden perävaunuille suurimmaksi moottorikelkkailureitillä sallituksi leveydeksi 1,7 metriä. Nykyisten moottorirekien, jotka ajoneuvolain muutoksen jälkeen olisivat luokiteltavissa raskaiksi moottorikelkoiksi, leveyden arvioidaan olevan

pääasiassa alle 1,7 metriä. Suurimman leveyden rajaamisella pyritään vähentämään kohtaamis-
onnettomuuksien riskiä moottorikelkkailureiteillä. Moottorikelkan, raskaan moottorikelkan ja
siihen kytkettävän hinattavan ajoneuvon enimmäispituudesta ja enimmäiskorkeudesta ei ole
katsottu tarpeelliseksi säätää, koska tällaisten ajoneuvojen rakenne ja käyttötarkoitus asettavat
rajoituksia niiden pituudelle ja korkeudelle.

149 §. Henkilökuljetus perävaunussa. Pykälän 3 momenttia muutettaisiin siten, että moottori-
kelkan perävaunua vastaavasti myös raskaan moottorikelkan perävaunulla saa kuljettaa henki-
löitä. Säännökseen lisättäisiin kuitenkin liikenneturvallisuuksista rajoitukseksi se, että perä-
vaunussa ei saa kuljettaa henkilöitä muulla tiellä kuin moottorikelkkailureitillä eikä muuta tietä
kuin moottorikelkkailureittiä ylitettäessä. Koska momentissa säädetään henkilökuljetuksesta
perävaunussa vain tiellä, henkilökuljetus perävaunussa on mahdollista 89 §:ssä säädetyllä ta-
valla maastossa. Säännös vastaisi käyttöasetuksen 44 §:n 4 momenttia, joka kumoutuu uuden
tieliikennelain tullessa voimaan 1.6.2020.

6.1.5 Muut muutokset uuteen tieliikennelakiin

2 §. Määritelmät. Pykälään lisättäisiin uusi 24 kohta, jossa määritellään liikenneasioiden rekis-
teri. Sillä tarkoitettaisiin liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 216 §:ssä tarkoitettua
rekisteriä, johon sisällytetään tietoja muun muassa ajoneuvoista.

3 §. Tienkäyttäjän yleiset velvollisuudet. Pykälän 2 momentin toinen virke siirrettäisiin 20 §:n
3 momentiksi. Siirto tehtäisiin, koska kieltoasäännöksessä on kyse enemmän liikennesäännöstä
eikä yleisestä periaatteesta.

5 §. Turvallinen ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettaminen. Pykälän otsikko korjattaisiin muutta-
malla kuljettaminen ajamiseksi. Sen lisäksi pykälän 2 momenttia muutettaisiin niin, että ajo-
neuvo ja raitiovaunu on voitava pysäyttää edessä olevan tien näkyvällä osalla ja kaikissa enna-
koitavissa tilanteissa. Voimassa olevan 2 momentin mukaan pysäyttäminen on tehtävä ennalta
arvattavissa tilanteissa. Muutos korostaisi sitä, että liikennettä tulee pyrkiä ennakoimaan, ei ar-
vaamaan, mitä liikenteessä voi mahdollisesti olla tulossa.

6 §. Ajoneuvon käyttäminen. Pykälän otsikkoon lisättäisiin ajoneuvon lisäksi raitiovaunu.

8 §. Liikennesääntöjen noudattaminen ja liikenteenohjaus. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin
niin, että poliisimiehen sijaan kaikkien 181 §:ssä säädettyjen liikenteenvalvojien antamaa merk-
kiä, määräystä tai kieltoa olisi noudatettava ensisijaisesti lain soveltamisalalla. Poliisimiehen
ohella rajavartio- ja tullimies tekevät poliisin rinnastettavaa liikenteenvalvontaa ja joissakin ti-
lanteissa myös liikenteenohjausta omilla toimialoillaan. Siksi soveltamisalan täsmennys on
näiltä osin tärkeää.

20 §. Ajoneuvojen välinen etäisyys. Lain 3 §:n 2 momentin toinen virke siirrettäisiin pykälän 3
momentiksi. Siirto tehtäisiin, koska kieltoasäännöksessä on kyse enemmän liikennesäännöstä
eikä yleisestä periaatteesta.

39 §. Liikkumisesteisen pysäköintitunnus. Pykälän 1 momenttia korjattaisiin nykytilanteen mu-
kaiseksi niin, että siihen lisätään voimassa olevan tieliikennelain 28 c §:n mukainen maininta
ulkomaalaisesta pysäköintitunnuksen kelpoisuudesta Suomessa. Ulkomaalaisessa tunnuksessa
tulisi olla kansainvälinen vammaisen tunnus.

EU:ssa pysäköintitunnuksen taustalla on neuvoston suositus (98/376/EY) vammaisten pysäköintiluvasta, jonka tarkoituksena on vastavuoroisesti tunnustaa jäsenvaltioiden yhdenmukaiset pysäköintitunnukset.

40 §. *Pysäköinnin alkamisajan ilmoittaminen.* Pykälän otsikko muutettaisiin vastaamaan paremmin pykälän sisältöä, samalla pykälän perusteluja täsmennettäisiin.

Pykälän 2 momentin mukaan pysäköinnin alkamisajaksi merkitään aika, jolloin ajoneuvo on pysäköity paikalleen. Alkamisaika merkitään pykälän 3 momentissa säädetyllä tavalla, vaikka pysäköinnin enimmäisajan rajoitus on voimassa vain osan pysäköintiajasta. Tämä tarkoittaa myös sitä, että kun enimmäisajan rajoitus tulee uudelleen voimaan, esimerkiksi seuraavan vuorokauden puolella, edellisen aikarajoituksen aikana käytetty aika ei vähennä pysäköintiaikaa.

41 §. *Ajoneuvon pysäyttämiseen liittyvät toimet.* Pykälän otsikkoa korjattaisiin niin, että pysäyttämisen lisäksi otsikossa mainitaan pysäköintiin liittyvät toimet.

48 §. *Suuntamerkki.* Pykälän 2 momenttia korjattaisiin vastaamaan kansainvälisen tieliikennesopimuksen 14 artiklan 3 kohtaa. Tällöin vain suuntavalaisimella annettun suuntamerkin tulisi kestää toimenpiteen ajan. Muualla tavalla annettu suuntamerkin tulisi olla näkyvä ja ymmärrettävä ja se olisi annettava hyvissä ajoin ennen tarkoitettua toimenpidettä

49 §. *Valojen käyttö ajettaessa.* Pykälän 5 momenttia korjattaisiin niin, että poliisiauto ja poliisin moottoripyörä korvattaisiin ajoneuvolain 20 §:n 2 momentissa määritellyllä poliisiajoneuvolla. Poliisiajoneuvo on poliisin käyttöön erityisesti valmistettu tai varustettu ajoneuvo, jolla tarkoitetaan muun ohella poliisiautoja ja -moottoripyöriä.

55 §. *Moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeettoman joutokäynnin kieltö.* Pykälän 1 momenttia korjattaisiin niin, että tyhjäkäynnin kieltö koskee vain polttomoottorilla varustettua moottorikäyttöistä ajoneuvoa. Esimerkiksi sähkömoottorilla varustetussa ajoneuvossa ei ole joutokäyntiä ja siksi joutokäyntiä ei ole tarpeen kieltää. Pykälän 1 momentissa sallittaisiin lisäksi se, että moottoria pidetään käynnissä ennen ajoon lähtemistä enintään neljä minuuttia, jos pakkasta on enemmän kuin 15 celsiusastetta. Moottoria saisi lisäksi pitää käynnissä ennen liikkeelle lähtemistä tai ajoneuvolla tehtävän työn alkamista ajoneuvon toimintavalmiiksi saattamiseen tarvittavan ajan. Käytännössä tällä tarkoitettaisiin aikaa, joka vaaditaan ajoneuvon jarrujärjestelmän energiavarastoina toimivien ilmasäiliöiden täyttymiseen ja mahdollisten ilmajousien täyttymiseen. Ajoneuvojen tyyppihyväksyntävaatimuksissa sallitaan tähän pidempi aika kuin neljä minuuttia, joten ajan rajoittaminen käytösäännöksissä tätä lyhyemmäksi olisi kohtuutonta. Päivittäisessä ajossa olevaa ajoneuvoa, jossa ei ole edellä tarkoitettuihin järjestelmiin liittyviä vikoja, ei teknisistä syistä tarvitse käyttää tyhjäkäynnillä ennen ajoon lähtemistä, mutta paineilmajärjestelmissä on usein pieniä vuotoja, jolloin pitempään käyttämättä olleen ajoneuvon on oltava ennen ajoon lähtöä joskus useitakin minutteja käynnissä, että jarrut ja jousitus toimivat tarkoitettulla tavalla.

58 §. *Sallittu ajoneuvoliikenne moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä.* Pykälää edeltävää väliotsikko korjattaisiin niin, että kuljettaa-verbi muutetaan yhdenmukaisuuden vuoksi ajaa-verbiksi.

58 §. *Sallittu ajoneuvoliikenne moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä.* Pykälän otsikkoa muutettaisiin niin, että pykälässä säädettäisiin sallitun ajoneuvoliikenteen sijaan ylimalkaan sallitusta liikenteestä moottori- ja moottoriliikennetiellä. Koska vain moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajaminen olisi sallittua moottori- ja moottoriliikennetiellä, esimerkiksi jalankulku olisi näillä teillä kiellettyä.

63 §. *Raitiovaunun paikka tiellä.* Pykälän kolmessa virkkeessä kuljettaa-verbi korjattaisiin yhdenmukaisuuden vuoksi ajaa-verbiksi.

65 §. *Liikenteenohjaaja.* Maantienpitäjä muutettaisiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muutosten vuoksi 2 momentin 4 kohdassa Väylävirastoksi ja Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseksi.

71 §. *Liikenteenohjauslaitteen asettaminen.* Pykälän 1 momentin 1 kohdassa muutettaisiin liikenteenohjauslaitteen asettaja maantiellä vastaamaan voimassa olevan tieliikennelain 51 §:n 1 momenttia sekä uudistettua liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettua lakia. Maantielle asettaisi liikenteenohjauslaitteen toimivaltainen Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus Väyläviraston ohjauksessa.

Pykälän 4 momentissa muutettaisiin 1 momentista ilmenevillä perusteluilla liikenteenohjauslaitteen poistavaksi tahoksi se, jolla on tämän lain mukaan oikeus asettaa liikenteenohjauslaite.

72 §. *Poikkeukset liikenteenohjauslaitetta asetettaessa.* Pykälän 1-3 momentissa maantienpitäjä muutettaisiin 71 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetuksi tienpitäjäksi. Lain 5 momenttia korjattaisiin myös niin, että siihen lisätään myös maininta liitteessä 3.6 mainitusta opastusmerkistä. Muutos vastaisi tällöin nykytilannetta. Lain 71 §:ssä tarkoitettu tienpitäjä voisi siten päättää, että hakija saa pystyttää kustannuksellaan tämän lain liitteessä 3.6 ja 3.7 tarkoitetun opastusmerkin.

73 §. *Häiritsevän tai luvattoman laitteen asettaminen tielle.* Pykälän 2 momentissa tienpitäjäksiä muutettaisiin vastaamaan 71 §:n 1 momentissa säädettyä.

78 §. *Kielto- ja rajoitusmerkki.* Pykälän 2 momenttia korjattaisiin. Momenttiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan kielto- ja rajoitusmerkkiä voi käyttää ennakkomerkkinä 81 §:n opastusmerkeissä. Korjauksella momentti saataisiin vastaamaan nykytilannetta.

85 §. *Pituussuuntaiset merkinnät.* Pykälän 3 momentista poistettaisiin korjauksena sana ”ensisijaisesti”. Jos samanaikaisesti tiellä on näkyvissä keltaisia ja valkoisia pituussuuntaisia merkinöitä, olisi noudatettava aina keltaisia merkinöitä.

89 §. *Maastoliikenne ja sotilasajoneuvot.* Pykälän 1 momentin soveltamisalasäännös muutettaisiin vastaamaan nykytilannetta. Maaston lisäksi 90 ja 92–96 §:n turvalaitteita ja suojalaitteita koskevia säännöksiä sekä 141 ja 144–149 §:n henkilökuormitusta koskevia säännöksiä sovellettaisiin muualla. Momenttiin lisättävä ilmaisu ”muualla” varmistaisi sen, että ajoneuvoa kuljetettaessa ja niillä matkustettaessa turva- ja suojalaitteita sekä henkilökuljetusmääräyksiä noudatetaan kaikkialla mukaan lukien yleiseltä liikenteeltä suljetut alueet. Turva- ja suojalaite sekä henkilökuljetussäännösten noudattaminen ovat liikenneturvallisuuden kannalta tärkeää riippumatta siitä, missä ajoneuvolla liikutaan.

98 §. *Teknisen laitteen käyttäminen.* Pykälän 1 momentin kirjoitusvirhe korjattaisiin niin, että ajoneuvon lisäksi raitiovaunussa ei saa ajon aikana käyttää teknistä laitetta tai järjestelmää siten, että sen käyttäminen haittaa tai vaarantaa ajoneuvolla ajamista.

105 §. *Talviaikana käytettävät renkaat.* Pykälän 1 ja 2 momentissa korjattaisiin kokonaisuudessaan luokittelumassaksi.

109 §. *Kuorman varmistaminen.* Pykälän 1 momentissa oleva yleissäännös, jonka mukaan kuorma ei saa siirtyä siten, että se voi haitata ajoneuvon liikenneturvallista käyttöä, ulotettaisiin koskemaan kuormakorin lisäksi muutakin ajoneuvoa. Säännös koskisi aiempaa yksiselitteisemmin esimerkiksi sellaista henkilöauton matkustamossa olevaa tavaraa, joka voi ajon aikana siirtyä kuljettajan jalkatilaan haittaamaan polkimien käyttöä. Vaatimusta myös tarkennettaisiin koskemaan kaikkia mahdollisia ajotilanteita, esimerkiksi hätäjarrutusta tai nopeaa väistöliikettä, joka tehdään kuivalla asvaltilla. Vaatimus olisi sama kelistä ja vuodenaikasta riippumatta, koska aina voi olla tilanteita, joissa ajoradan pinta on pitävä ja kuormaan kohdistuvat voimat siitä syystä suuria. Pääsäännöstä sallittaisiin poikkeuksia ehdotetun 5 momentin nojalla annettavilla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä

Pykälän 3 momenttia esitetään täsmennettävän siten, että säännös mahdollistaisi eurooppalaisen standardin mukaiset menettelyt kuorman varmistamisessa. Tämä olisi perusteltua, koska kuorman pystysuuntaisen liikkeen estäminen tarkoittaisi käytännössä velvoitetta 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.

Pykälän uudessa 5 momentissa valtuutettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto antamaan tarvittaessa tarkempia määräyksiä kuorman varmistamisessa käytettävistä menetelmistä, 1 momentissa tarkoitettuihin ajotilanteisiin liittyvistä hidastuvuuksien raja-arvoista ja 3 momentissa tarkoitettuna pitävyyden tarjoaman pidätyskyvyn huomioon ottamisesta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa määräyksiä myös kuorman laadusta johtuvista poikkeuksista 1 momentissa säädettyistä vaatimuksista, jos tämä ei aiheuta vaaraa liikenneturvallisuudelle. Määräyksissä on tarkoitus viitata kuorman varmistamisen osalta standardiin EN 12195-1 ja tarpeen mukaan tarkentaa sitä, miten erilaisten kuljetettavien tavaroiden kiinnittäminen voidaan tehdä siten, että 1 momentissa säädetty vaatimukset täytetään.

Lakiin lisättävän määräysvaltuuden nojalla annettavilla määräyksillä helpotettaisiin kuorman kiinnityksestä vastaavan henkilön ja liikennettä valvovan poliisin toimintaa sekä selkeytettäisiin sanktiointiperusteita.

Hidastuvuuksien raja-arvoista annettaisiin lain voimaantulon yhteydessä kumottavan käyttöasetuksen 47 §:n 1 momentin säännöksiä vastaavat määräykset. Liikenne- ja viestintäviraston antamilla määräyksillä selkeytettäisiin sitä, minkälaisiin tilanteisiin kuorman varmistamiseen liittyviä kiihtyvyyden raja-arvoja ei tarvitse soveltaa. Esimerkiksi henkilö- tai pakettiauton umpinaiseen tavaratilaan kuormattu kevyt tavara voisi olla tavaratilassa irrallaan, jos se ei häiritse ajoneuvon kuljettamista eikä ole riskiä tavarankuljetuksesta matkustamoon. Kiihtyvyyden raja-arvoja sovellettaisiin esimerkiksi viljan sekä puu- ja maa-aineksen kuljetukseen siten, että kuormakorin mitoituksen olisi oltava sellainen, että kuorma pysyy kuormatilassa lähes paikoil-

laan kaikissa ajotilanteissa. Säännöstä kuitenkin lievennettäisiin vastaamaan käytännön ajotilanteita niin, että kiihtyvyydestä johtuvien voimien ajateltaisiin kohdistuvan kuormaan vain lyhyen ajan, esimerkiksi kahden sekunnin ajan kerrallaan.

117 §. *ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun auton suurin sallittu massa.* Pykälässä viitataan autolle sallitun massan osalta *liitteeseen 6.3*, jota muutettaisiin. Liitteeseen 6.3 lisättäisiin uusi selitekohta, jonka mukaan mitta- ja massadirektiivin 2 artiklassa tarkoitetun päästöttömän ajoneuvon massa saisi olla liitteen 6.3 a ja e kohdassa säädettyä suurinta sallittua arvoa suurempi siltä osin kuin valmistaja osoittaa, että massan kasvu johtuu päästöttömän teknologian edellyttämästä lisäpainosta. Lisäystä saisi olla enintään kaksi tonnia. Muutoksella pantaisiin kansallisesti täytäntöön mitta- ja massadirektiiviin EU-asetuksella (EU) 2019/1242 tehty muutos, jolla pyritään parantamaan päästöttömien, käytännössä sähkökäyttöisten, raskaiden ajoneuvojen kilpailuasemaa. Muutos toteutettaisiin siten, että se koskisi kaksiakselistä kuorma-autoa ja kolmiakselista nivellinja-autoa. Mitta- ja massadirektiiviin toteutettu muutos on tätä laajempi, mutta koska Suomessa on jo ennen muutosta ollut käytössä enimmäismassoja, jotka ovat suurempia kuin mitta- ja massadirektiivissä säädetty, ei direktiiviin tehtyjen muutosten vuoksi ole tarvetta edellä kerrottuja suurempiin muutoksiin. Mitta- ja massadirektiiviin tehdyssä muutoksessa ei korotettu akselille eikä teleille sallittuja suurimpia massoja, joten Suomessa jo ennestään käytössä olevien ajoneuvomassojen korottaminen edelleen tekisi ajoneuvojen kuormaamisesta sallittujen akseli- ja telimassojen puitteissa hyvin vaikeaa ja käytännössä lisäisi sallittujen massojen ylityksiä. Tiedossa ei myöskään toistaiseksi ole, että pelkkää sähköä käyttövoimana käyttävien raskaiden kuorma-autojen tai ajoneuvoyhdistelmien sallittujen massojen korottamiselle olisi tarvetta.

127 §. *Moottoripyörän, mopon, kolmipyörän, nelipyörän, kevyen nelipyörän ja raskaan nelipyörän suurimmat sallitut päämitat.* Pykälän otsikko korjattaisiin lisäämällä siihen kevyt sähköajoneuvo, moottorilla varustettu polkupyörä ja polkupyörä.

143 §. *Koululais- ja päivähoitokuljetusten merkitseminen.* Pykälän 1 momenttia yksinkertaistettaisiin siten, että siinä ei enää säädetä yksityiskohtaisesti koulu- ja päivähoitokyytiä osoittavan merkinnän muodosta, mitoista ja sijoittamisesta. Momentin mukaan koulu- ja päivähoitokuljetuksessa käytettävässä autossa tulisi olla eteenpäin näkyvä, heijastava tai valaistu, pohjaväritään keltainen ja punaisilla reunoilla varustettu kilpi tai kupu, jonka keskellä on samanlainen musta kuvio kuin liitteen 3.1 mukaisessa liikennemerkeissä A17, Lapsia. Kilven tai kuvun pitäisi olla kooltaan, sijoittelultaan ja näkyvyydeltään sellainen, että kyytiä odottavat näkevät sen riittävän kaukaa pysäyttääkseen ajoneuvon.

Koulu- ja päivähoitokyydin merkki voisi olla paitsi kilpi, myös esimerkiksi tieliikennelain mukaisen taksivalaisimen päälle tai tilalle asetettava kupu.

Merkin tulisi olla joko heijastavalla pohjalla tai valaistu. Heijastus- tai valaistusominaisuuksista ei säädettäisi 1 momentissa tarkemmin. Merkin heijastuksen tai valaistuksen tulisi olla riittävä merkin havaitsemiseksi. Toisaalta heijastus tai kirkkaus ei saisi olla niin suuri, että merkissä olevaa kuviota (liikennemerkki A 17, Lapsia) ei voisi helposti erottaa tai että auton valaisimien näkyvyys heikkenisi.

Myöskään merkin sijoittamisesta ei säädettäisi tarkemmin vaan vähimmäisvaatimuksena olisi, että se olisi sijoittelultaan ja näkyvyydeltään sellainen, että kyytiä odottavat näkevät sen riittävän kaukaa pysäyttääkseen ajoneuvon. Merkin voisi siten sijoittaa esimerkiksi auton etuosaan

tai katolle. Merkkiä katolle kiinnitettäessä olisi kuitenkin huomioitava, että yli kaksi metriä korkeissa ajoneuvoissa katolle asetettu merkki ei tyypillisesti ole helposti nähtävissä ainakaan auton läheltä.

Pykälän 2 *momentin* mukaan valaistu kilpi tai kupu saisi valaista tai heijastaa vain keltaista väriä. Valaistu kilpi tai kupu ei saisi häiritä muita tiellä liikkujia. Momentin säännöksillä pyritäisiin varmistamaan liikenneturvallisuus siten, että merkkiä ei voi sekoittaa hälytys- tai varoitusvalaisimiin eikä valaistu merkki ole liian kirkkaasti valaistu tai liian voimakkaasti heijastava. Esimerkiksi E-säännön n:o 104 luokan E mukainen heijastava materiaali voitaisiin katsoa riittävän, mutta ei liian heijastavaksi.

Pykälän 3 *momentin* mukaan koulu- ja päivähoitokuljetuksen merkintää ei saisi käyttää muulloin kuin tällaisen kuljetuksen aikana. Siten koulu- ja päivähoitokuljetuksen päätyttyä heijastava kilpi tai kupu olisi heti poistettava. Esimerkiksi led-tekniikalla toteutettu näyttö, jossa on koulu- ja päivähoitokuljetusta tarkoittava merkki, olisi sammutettava. Riippumatta merkinnän toteutustavasta se ei saisi olla näkyvillä koulu- ja päivähoitokuljetuksen päätyttyä. Säännös vastaa pääosin nykyisen lain säännöstä, jonka mukaan kilpi on heti poistettava koulu- ja päivähoitokuljetuksen päätyttyä. Säännöksellä pyritäisiin siihen, että koulu- ja päivähoitokuljetusajossa olevat ajoneuvot eivät sekoitu muihin ajoneuvoihin.

Pykälän 4 *momentissa* valtuutettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto antamaan tarvittaessa tarkempia määräyksiä kilven ja kuvun sijoittamisesta, koosta, väreistä sekä heijastavuus- ja valaisumuinaisuuksista. Säännöksellä mahdollistettaisiin tarkempien määräysten antaminen, mutta niitä ei ole tarkoitus antaa heti, vaan vain siinä tapauksessa, että lain melko yleisluonteisten teknisten vaatimusten tulkinnasta syntyy epäselvyyttä esimerkiksi uusien teknisten ratkaisujen markkinoille tulon johdosta.

155 §. Taksivalaisimen käyttäminen. Pykälää korjattaisiin. Liikennesääntöjen lisäksi pykälään lisättäisiin maininta siitä, että liikenteenohjauslaitteita sovellettaessa ajoneuvoa ei pidetä taksiliikenteessä olevana ajoneuvona, kun taksivalaisin on autosta poistettuna tai peitettynä. Ajoneuvon, jonka taksivalaisin olisi peitetty koulukyytiä osoittavalla kuvalla kuitenkin sovellettaisiin taksiliikennettä koskevia liikennesääntöjä ja myös liikenteenohjauslaitteita. Korjaus tehtäisiin, koska taksiliikennettä koskevia sääntöjä sisältyy liikennesääntöjen lisäksi liikenteenohjauslaitteisiin.

156 §. Muut valaisimet. Pykälää muutettaisiin. Pykälän 1 *momentin* kirjoitusvirhe korjattaisiin.

Pykälän 3 *momenttiin* lisättäisiin uusi 6 kohta, jonka mukaan varoitusvalaisinta voi käyttää koulu- ja päivähoitokuljetukseen käytettävässä autossa sen ottaessa ja jättäessä matkustajia. Koulukuljetuksista merkittävä osa tapahtuu pimeään aikaan valaisemattomilla teillä. Erityisesti näissä olosuhteissa olisi perusteltua voida varoittaa muita tielläliikkujia mahdollisesti tietä ylittävistä lapsista.

Pykälän 3 *momentin* 7 kohdaksi siirrettäisiin 2 momentin 5 kohta. Siten ruskeankeltaista valoa näyttävää vilkkuvaa varoitusvalaisinta ei olisi pakko käyttää, vaan sitä saisi käyttää, jos sen käyttö on tarpeen muun liikenteen varoittamiseksi ajoneuvossa, joka joudutaan kuormausta tai kuorman purkua varten pysäyttämään tielle niin, että ajoneuvon ohittaminen autolla ei ole mahdollista käyttämättä vastaantulevan liikenteen kaistaa. Ehdoton käyttövelvollisuus on kohtuuton

vaatimus kaikissa mahdollisissa ajoneuvoissa säännöksen tarkoittamissa tilanteissa eikä vastaa sääntelyn tarkoitusperää.

158 §. Erikoiskuljetuksen suorittaminen. Pykälän 3 momentin 7 kohdan kaksi lausetta erotettaisiin selkeyden vuoksi omiksi kohdiksi niin, että 7 kohdan ensimmäisestä lauseesta tulisi 7 kohta ja toisesta lauseesta 8 kohta. Lisäksi nykyisestä 8 kohdasta tulisi uusi 9 kohta.

164 §. Moottorittoman ajoneuvon kuljettajan rikkomukset. Pykälän otsikko ja pykälän sisältöä korjattaisiin niin, että niihin lisättäisiin 53 §:n 2 momentissa säädetyn eläimen kuljettaminen. Tällöin 53 §:n 2 momentissa säädetty ratsastaja ja suurikokoisen eläimen taluttaja tulisivat 164 §:n rikkomusäännösten soveltamisalan piiriin.

Myös pykälän sisältöä muuten korjattaisiin ja täsmennettäisiin. Pykälän 1 kohdassa säädettäisiin niiden liikennesääntöjen noudattamisvelvollisuudesta, joiden rikkomisena voidaan kuljettajalle määrätä liikennevirhemaksu. Pykälän 2 kohta kumottaisiin, koska se sisältyy 1 kohdassa tarkoitettuihin liikennesääntöihin. Pykälän 3 kohta siirtyisi 2 kohdaksi (liikenteenohjauslaitteiden noudattamisvelvollisuus). Uudessa 3 kohdassa sanktioitaisiin turva- ja suojalaitteiden käyttöä ajon aikana koskevien velvollisuuksien laiminlyöminen. Sääntelymalli vastaisi näiltä osin hallituksen esityksessä uudeksi tieliikennelaiksi (HE 180/2017 vp) pykälän yksityiskohtaisia perusteluita. Uudessa 4 kohdassa olisi pykäläkohtaisesti säädetty 5 luvun kuormitusäännösten noudattamisvelvollisuuksista, joiden rikkomisesta voidaan määrätä liikennevirhemaksu.

166 §. Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettajan rikkomukset. Pykälän 1 momentin sisältöä korjattaisiin ja sääntelymalli yksinkertaistettaisiin.

Pykälän 1 momentin 1 kohta sisältäisi kaikki 3 luvun liikennesäännöt, ja 2 kohta liikenteenohjauslaitteita koskevat säännökset, joiden rikkomisesta voidaan määrätä liikennevirhemaksu. Lisäksi tähän momenttiin siirrettäisiin 171 §:n 1 momentin 1 kohdasta häiritsevää tai tarpeetonta ajoa koskevan kiellon rikkominen.

167 §. Henkilökohtaisen turvalaitteen käyttöä koskevat rikkomukset. Pykälä ja sen otsikko muutettaisiin niin, että se vastaisi hallituksen esityksessä uudeksi tieliikennelaiksi (HE 180/2017 vp) pykälän yksityiskohtaisia perusteluita. Tällöin pykälässä sanktioitaisiin vain moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttöön liittyvät turvalaiterikkomukset siten kuin rikesakkorikkomuksista annetun lain 6 §:ssä tällä hetkellä säädetään. Moottorittomien ajoneuvojen turva- ja suojalaiterikkomukset olisi sanktioitu 164 §:ssä.

168 §. Ajoneuvon massoja ja mittoja koskevat rikkomukset. Pykälän otsikko muutettaisiin vastaamaan pykälän sisältöä ja pykälän sääntelymallia yksinkertaistettaisiin säätämällä uusi pykälä. Pykälän 2 kohdaksi säädettäisiin kaikki 5 luvussa säädettyjä massoja ja mittoja koskevat rikkomustunnusmerkistöt. Pykälään sisältyisi tällöin viittaus myös esitettävään 117 a §:ään, jossa säädetään ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun perävaunun suurimmasta sallitusta massasta eli niin sanotusta siltasääntömassasta, jonka ylittämisestä voi vähäisimmissä ylityksissä määrätä liikennevirhemaksun. Pykälään sisältyisi tällöin myös viittaus esitettävään 130 a §:ään, jossa sanktoidaan liikenne rikkomuksena ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun moottorikelkan, raskaan moottorikelkan ja siihen kytketyn hinattavan ajoneuvon leveyden väheneminen ylittäminen.

171 §. *Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovanun käyttöä koskevat rikkomukset.* Pykälän 1 momentista siirrettäisiin 166 §:n 1 momenttiin 1 kohdan tarpeetonta ja häiritsevää ajamista koskeva rikkomustunnusmerkistö. Siirto tehtäisiin, koska häiritsevässä ja tarpeettomassa ajamisessa on kyse liikennesäännöistä, ei ajoneuvon käyttöä koskevasta rikkomuksesta. Sen lisäksi momentista poistettaisiin joutokäyntiä koskevaa kieltoa koskeva tunnusmerkistö, koska kiellon rikkomisesta säädetään pysäköinninvalvonnasta annetun lain (727/2011) 1 §:n 2 momentissa. Joutokäyntisäännön rikkomisesta määrätään pysäköintivirhemaksu. Siten momentin 3 kohta siirtyisi momentin 1 kohdaksi.

Uudessa *1 kohdassa* sanktioitaisiin liikenne rikkomuksena myös teknisen laitteen käyttäminen ajoneuvolla tai raitiovaunulla ajettaessa niin, että se aiheuttaa vaaraa tai haittaa ajoneuvon tai raitiovaunun ajamiselle. Kyseinen käyttäytyminen on usein rangaistavaa rikoslain 23 luvun 1 §:n liikenneturvallisuuden vaarantamisena, mutta rikkomus voi olla myös niin vähäinen, että riittävä seuraamus on huomautus tai liikennevirhemaksu. Tällä hetkellä rikkomus säädetään rangaistavaksi rikesakolla.

Momentin uudeksi *3 kohdaksi* säädettäisiin kääntymistä koskevan 132 ja 140 §:n rikkominen ja uudeksi *4 kohdaksi* ajoneuvoyhdistelmän vakaudesta säädetyn 132 a §:n rikkominen. Myös kääntymistä ja vakautta koskevan säännön vähäinen rikkominen on perusteltua sanktioida liikenne rikkomuksena, jotta vähäisimpiin tällaisiin rikkomuksiin on mahdollista puuttua huomautuksella ja virhemaksulla. Kytkeä ja kääntymistä koskevien käytösääntöjen noudattaminen on entistä tärkeämpää ajoneuvoyhdistelmien koon kasvun takia.

Edellä kuvatut muutokset tarkoittaisivat myös sitä, että momentin 4 kohta siirtyy momentin 2 kohdaksi ja 5 kohta 4 kohdaksi.

180 §. *Tarkemmat säännökset.* Pykälää muutettaisiin. Sen sijaan, että pykälässä tarkoitetuista seuraamuksiin liittyvistä asioista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella, säädettäisiin nyt ehdollisesti, että tarkempia määräyksiä voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella. Korjaus antaisi valtioneuvostolle harkintavaltaa jättää asetus antamatta, jos ehdotonta tarvetta asiakirjojen sekä viranomaisten välisten ilmoitusten tarkempaan sääntelyyn ei ole.

184 §. *Poikkeukset velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä ja ajoneuvon käyttöä koskevia säännöksiä.* Pykälän *otsikko* korjattaisiin vastaamaan pykälän sisältöä. Otsikkoon lisättäisiin viittaus ajoneuvon käyttöön liittyviin sääntöihin, joista myös tienkäyttäjä voi pykälän mukaan poiketa.

Pykälän *2 momenttia* täydennettäisiin lisäksi siten, että siinä todettaisiin nimenomaisesti tienkäyttäjän velvollisuudesta noudattaa kaikissa tilanteissa poliisimiehen antamaa merkkiä tai muun liikenteenohjaajan antamaa merkkiä. Poliisimiehen ja liikenteenohjaajan laissa säädetystä merkistä ei tienkäyttäjä voisi virkatehtävää suorittaessaan poiketa.

Täydennyksen tarkoituksena olisi täsmentää 8 §:n soveltamista, jossa säädetään liikennesääntöjen ja liikenteenohjauksen välisestä soveltamisjärjestyksestä. Toisin sanoen tienkäyttäjä ei voi poiketa 8 §:ssä säädetystä poliisimiehen ja liikenteenohjaajan antaman merkin velvoitteesta, vaikka ne on sijoitettu laissa liikennesääntöjen ryhmään. Muutos vastaisi nykytilannetta.

187 §. Tien tilapäinen sulkeminen. Pykälää muutettaisiin ottamalla huomioon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tehtävät maantien tienpidossa. Siksi säädettäisiin, että tien tilapäisestä sulkemisesta päättäisi se, jolla on oikeus asettaa tielle liikenteenohjauslaite. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 11 §:n 2 momentin mukaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus vastaa alueensa tienpidon tehtävien hoitamisesta Väyläviraston ohjauksen mukaisesti. Momentin muuttaminen ei vaikuttaisi muiden tienpitäjien toimivaltaan tien sulkemisessa.

Pykälän uudessa 3 momentissa säädettäisiin, että poliisille olisi lähetettävä välittömästi tiedoksi tien tilapäistä sulkemista koskeva päätös. Näin varmistettaisiin se, että poliisi voisi ennakolta varautua toimintansa kohdentamiseen ja vaihtoehtoisten reittien suunnitteluun.

189 §. Painonvalvontalaitteen asettaminen. Pykälän 1 momentissa korjattaisiin niin, että painonvalvontalaitteen asettaa maantielle Väylävirasto. Pykälän 2 momentissa viranomaisen muutettaisiin Liikennevirastosta Väylävirastoksi.

193 §. Muutoksenhaku. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin niin, että hallinto-oikeuteen tapahtuvan muutoksenhaun osalta viitataan uuteen hallintoasioiden oikeudenkäynnistä annettuun lakiin (808/2019).

195 §. Siirtymäsäännökset. Pykälään 1 momenttiin lisättäisiin *sulkualue ja varoitusviiva*. Myös nämä tulisi merkitä lain liitteessä 4.1 säädetyllä tavalla kolmen vuoden kuluessa lain voimaantulosta.

Pykälään uuden 3 momentin mukaan kaksisuuntainen pyörätie tulisi osoittaa lain liitteen 3.2 ja 3.4 merkkien B5 ja D5 selitteessä esitetyllä tavalla seitsemän vuoden kuluessa lain voimaantulosta. Pitkällä siirtymäajalla olisi myönteisiä vaikutuksia tienpidon kustannuksiin, koska liikennemerkkien lisäämisestä aiheutuvia kuluja on tällöin mahdollista jakaa useille vuosille.

Pykälän uusi 11 momentti koskisi voimassaolevan lain nojalla annettujen poikkeuslupien voimassaoloa lain kumoutuessa. Voimassa olevan tieliikennelain ja sen nojalla annettujen säädösten nojalla on myönnetty lupia poiketa eräitä ajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä koskevista vaatimuksista. Toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi on tarkoituksenmukaista, että nämä voimassaolevan lain nojalla myönnetty poikkeusluvut pysyvät voimassa. Uuden lain sääntely vastaisi poikkeuslupien osalta voimassaolevan lain sääntelyä.

Vanhan tieliikennelain nojalla myönnettyjä poikkeuslupia ovat esimerkiksi erikoiskuljetusluvut (voimassaolevan lain 87 c §), joita on myönnetty noin 10 000 vuosittain ja jotka ovat voimassa enimmillään vuoden. Uuden tieliikennelain 191 § vastaisi tältä osin sisällöltään voimassaolevan lain 87 c §:ää. Voimassaolevan lain nojalla annetun, kumottavan käyttöasetuksen 52 §:n nojalla on myönnetty yksittäisen ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän osalta poikkeuksia noudatettavista säännöksistä, jos se on ollut tarpeen uuden tekniikan kokeilun, tuotekehityksen tai muun erityisen syyn takia. Tällaisia lupia on myönnetty viime vuosina noin kymmenen vuosittain ja luvat on tyypillisesti myönnetty toistaiseksi voimassaolevina. Uuden tieliikennelain 192 § vastaisi sisällöltään voimassaolevan käyttöasetuksen 52 §:ää.

Voimassaolevan lain nojalla annetun, kumottavan käyttöasetuksen 52 §:n nojalla on lisäksi myönnetty poikkeuksia määräaikaisiin kokeiluihin ajoneuvoyhdistelmille, jotka ylittävät yleis-

sesti tiellä sallitut mitat ja/tai massat. Kokeiluissa hankittiin tietoa erityisesti pitkien yhdistelmien soveltuvuudesta tieverkolle. Osa poikkeusluvista on voimassa vielä 1.6.2020 jälkeen eli uuden lain tullessa voimaan. Näiden lupien on tarpeen pysyä voimassa vanhan lain kumoutumisen jälkeen, koska osa poikkeusluvilla liikennöitävistä ajoneuvoyhdistelmistä ei ole 21.1.2019 voimaantulleiden säännösten mukaisia.

6.1.6 Säädosliite

Liite 2. Liikennevalo-opastimet. Liikennevalo-opastimeen1 (Kiinteä punainen valo) lisättäisiin kaksi kuvaa.

Liikennevalon 2 ja 10 (Kiinteä vihreä valo, Jalankulkijaopastin) selitteessä astua-verbi muutettaisiin mennä-verbiksi.

Liikennevalo-opastimeen 6 (Vilkkuva valkoinen valo) lisättäisiin yksi kuva.

Liikennevaloon 9 (Polkupyöräopastin) lisättäisiin uusi opastimen kuva ja nuolivalo-opastimen selitystä muutettaisiin. Polkupyöräopastimena voitaisiin käyttää nuoliopastinta, jossa nuoli on integroitu polkupyöräkuvaan. Muutoksella selvennettäisiin polkupyöräopastimen erottelua muista ajoneuvo-opastimista.

Liikennevalo-opastimeen 10 (Jalankulkijaopastin) lisättäisiin kuva.

Liite 3.2. Etuajo-oikeus ja väistämismerkkit. Liikennemerkkiin B5 (Väistämisvelvollisuus risteyksessä) sisältyvää väistämisvelvollisuutta täsmennettäisiin niin, että risteyksessä kääntyvällä ajoneuvolla on lisäksi 24 §:n 2 momentissa säädetty väistämisvelvollisuus. Väistämisvelvollisuutta on tarpeen tämentää tilanteissa, jossa vastakkaisille liikennesuunnille osoitetaan sama väistämisvelvollisuus joko liikennemerkillä B5 tai B6 vasemmalle käännyttyäessä, sekä oikealle käännyttyäessä, jos liikennemerkki B5 tai B6 velvoittaa sekä suoraan jatkavaa pyöräilijää tai mopoilijaa, että suoraan ajavaa ajoneuvoa.

Liikennemerkkin B7 (Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa) selitystä muutettaisiin siten, että liikennevalo-ohjatussa tienylityspaikassa merkillä voitaisiin osoittaa pyörätien jatke, jota ei ole rakenteellisesti korotettu.

Liite 3.3. Kielto- ja rajoitusmerkit. Liikennemerkkien C3 ja C4 selitystä korjattaisiin siten, että rekisteriotteen sijaan viitataan liikenneasioiden rekisteriin. Lisäksi merkkien selityksissä kokonaismassa muutettaisiin luokittelumassaksi.

Liikennemerkki C7 (Moottorikelkalla ajo kielletty) selitteeseen lisättäisiin uusi kolmas virke: ”Kielto koskee ajamista myös raskaalla moottorikelkalla.”

Liikennemerkkin C27 (Ajoneuvon suurin sallittu telille kohdistuva massa) selitteen taulukko uudistettaisiin. Merkin selitteessä olevaan taulukkoon lisättäisiin merkissä käytettäviä uusia

massalukuja ja niiden vastaavuus enemmän kuin kaksiakseliselle telille. Muutoksella mahdollistettaisiin entistä täsmällisempi telimassan rajoittaminen

Liikennemerkin C 43 (Kuormauspaikka) selitteestä korjattaisiin väärä lisäkilven numero. Vain tietylle ajoneuvoryhmälle sallittu pysäyttäminen osoitettaisiin lisäkilvellä H12.

Liite 3.4. Määräysmerkit. Liikennemerkkien D1.3-D1.9 (Pakollinen ajosuunta) selitettä korjattaisiin niin, että siinä otettaisiin huomioon 23 §:n muutos. Niin sanottu pitkä käänös sallittaisiin mopolle vain taajaman ulkopuolella, jossa mopon paikka on edelleen pientareella. Vastaava korjaus tehtäisiin tiemerkintään M1.

Liikennemerkin D8 (Moottorikelkkailureitti) selitteeseen lisättäisiin uusi kolmas virke: ”Raskaalla moottorikelkalla ajo moottorikelkkailureitillä on sallittu, jos se osoitetaan tekstillisellä lisäkilvellä ”Sallittu raskaalle moottorikelkalle”.

Liite 3.5. Sääntömerkit. Liikennemerkin E18 (Moottoriliikennetie päättyy) selityksestä korjattaisiin kirjoitusvirhe, toisessa virkkeessä E16 muutettaisiin E15:ksi.

Liite 3.6. Opastusmerkit. Liikennemerkkien F19-F23 selitystä muutettaisiin niin, että tilapäisissä liikennejärjestelyissä merkin pohjaväri on keltainen. Muutoksella yhtenäistettäisiin säännöksen sanamuoto muiden tilapäisissä liikennejärjestelyissä käytettävien liikennemerkkien mukaiseksi.

Liikennemerkkiin F35 (Opastus numeron tarkoittamalle tielle) lisättäisiin selite ”Merkin väri vaihtelee tien numeron värin mukaisesti”.

Liikennemerkkiin F55.4 (Reitti ilman portaita) yhteyteen lisättäisiin uusi selitekohta, jossa tarkennettaisiin liikennemerkkien F39-F55 värien käyttöä. Merkkien värit voivat, merkkejä F46, F49 ja F51 lukuun ottamatta, vaihdella sen merkin pohjavärin mukaisesti, jossa merkkiä käytetään. Muutos vastaisi nykyistä käytäntöä.

Liite 3.8. Lisäkilvet. Liikennemerkin H14 (kielto ryhmän A vaarallisten aineiden kuljetukselle) selitystä korjattaisiin siten, että vaarallisten aineiden kuljetusten läpiajo muutettaisiin voimassa olevan säännöksen mukaisesti vaarallisten aineiden kuljetuksiksi.

Liikennemerkin H 21 (Latauspaikka) selitettä korjattaisiin. Lisäkilpeä olisi mahdollista käyttää merkin E2 lisäksi merkkien E3 ja E4 yhteydessä.

Liikennemerkin H23.1 (Kaksisuuntainen pyörätie) selitettä korjattaisiin hieman kielellisesti. Sen sijaan, että kaksisuuntainen pyörätie voidaan osoittaa, säädettäisiin, että lisäkilvellä osoitetaan risteävä kaksisuuntainen pyörätie.

Liite 3.9. Muut liikenteenohjaukseen tarkoitetut merkit. Taustamerkkien I5-I8 selitystä korjattaisiin niin, että ajoradan lisäksi pyörätien ulko- ja yläpuolella olevissa kiinteissä esteissä ja varoituslaitteissa käytettävät värit ovat musta ja keltainen.

Liikennemerkkin I12 (Reunapaalu) selitteeseen lisättäisiin toinen virke, jolla tarkennetaan merkin käyttöä.

Liikennemerkkin I13 (Siirtokehotus) selitettä korjattaisiin kielellisesti. Lisäksi lain numero ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain yhteydessä korjattaisiin.

Liite 4.2. *Poikkisuuntaiset tiemerkinnät.* Pyörätien jatkeen tiemerkinnän selityksestä poistettaisiin viides virke. Siten pyörätien jatketta ei merkittäisi liikennevalo-ohjatuissa ajoradan ylityskohdissa, ellei väistämismellollisuutta olisi osoitettu liikennemerkkeillä B5-B7. Korjaus tehtäisiin, koska liikennevalot eivät ylityskohdissa ole aina toiminnassa ja tällä on vaikutusta väistämismelläntöjen kannalta. Jos pyörätien jatke olisi merkitty suojatien ylityskohdassa myös liikennevalo-ohjatussa risteyksessä ja liikennevalo olisi jostakin syystä pois käytöstä, väistämismellollisuus muuttuisi yllättäen pääsäännön vastaiseksi. Väistämismellollisuus olisi tällöin pyöräilijällä. Tällainen olisi liikenneturvallisuuhen kannalta ongelmallista. Siksi tavallista suojatietä ylitettäessä, jossa liikennevalot eivät ole päällä, toimittaisiin tavanomaisen suojatien ylittämisen säännön mukaan: pyöräilijä väistäisi risteävää ajoneuvoliikennettä ajoradalle tullessaan.

Liite 4.3. *Muut tiemerkinnät.* Tiemerkinnän M1 (Ajokaistanuoli) selitettä korjattaisiin niin, että siinä otetaan huomioon 23 §:n muutos. Niin sanottu pitkä käännös sallittaisiin mopolle vain taajaman ulkopuolella, jossa mopon paikka on edelleen pientareella. Vastaava selitemuutos tehtäisiin liikennemerkkeihin D1.3-D1.9.

Tiemerkinnän M2 (Ajokaistan vaihtamismuoli) kuva uusittaisiin.

Tiemerkinnän M6 (Ohjausviiva) selitystä muutettaisiin siten, että ohjausviivaa voitaisiin käyttää ohjaamaan liikenne ajokaistan lisäksi myös pyörätielle.

Tiemerkinnän M8 (Pyöräilijä) selitteen sanamuoto muutettaisiin ehdolliseksi.

Tiemerkinnän M16 (Nopeusrajoitus) selitteeseen lisättäisiin, että vaihtoehtoisesti voitaisiin tehostaa liikennemerkillä osoitettua nopeusrajoitusta myös tienmerkinnällä M19.

Tiemerkinnän M17 (Tiennumero) selitteeseen lisättäisiin, että vaihtoehtoisesti tien numero voitaisiin osoittaa tiemerkinnällä M19.

Liite 7.3. *Moottoripyörän, mopon, kolmipyörän, nelipyörän, kevyen nelipyörän ja raskaan nelipyörän suurimmat sallitut päämitat (127 §).* Liitteen otsikko korjattaisiin lisäämällä siihen kevyt sähköajoneuvo, moottorilla varustettu polkupyörä ja polkupyörä.

6.2 Laki ajokorttilain muuttamisesta

65 §. *Ajokieltoon määääminen toistuvien rikkomusten perusteella.* Pykälän 1 momentin b ja c kohtaa korjattaisiin niin, että kohdista poistetaan sanat ”liikenteenohjauslaitteella osoitettu”.

Kuten pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa on todettu, nopeusrajoituksen rikkominen b ja c kohdassa mainitulla tavalla on tarkoitus vaikuttaa ajo-oikeuteen myös silloin, kun ylinopeus on tehty ajoneuvokohtaista nopeusrajoitusta rikkomalla. Tilanne vastaisi tällöin nykytilannetta.

Myös pykälän *1 momentin 4 kohtaa* korjattaisiin liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) pykälänumerointiin tehdyn muutoksen johdosta.

72 §. Väliaikaisen ajokiellon kesto. Pykälän *3 momenttia* muutettaisiin oikeusministeriön ehdotuksesta niin, että poliisi voi määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään myös, jos asia on vireillä tuomioistuimenettelyn ohella sakkomenettelyssä.

Ajokorttilakiin lisättiin uusi 72 §:n 3 momentti ajokorttilain muutoksella 96/2018. Momentin mukaan poliisi voi muulloinkin perustellusta pyynnöstä määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään, jos tähän on rikosasian käsittelyn kesto, epäillyn liikennerikoksen vakavuus, 66 §:n 4 momentissa mainitut vaikutukset tai muut seikat huomioiden painava syy ja ajokieltoon liittyvä rikosasia on vireillä tuomioistuimessa. Lain hallituksen esityksessä (103/2017 vp, s. 65) todettiin, että sakkomenettelyssä käsiteltävät asiat ratkaistaan varsin joutuisasti eikä tarvetta väliaikaisen ajokiellon erilliselle päättymismääräykselle ole olemassa.

Käytäntö on kuitenkin osoittanut, että sakkomenettelyasioita ei kaikissa tapauksissa kyetä ratkaisemaan lain tarkoittamassa lyhyessä ajassa ja syyttäjän ratkaisuaika kestää kauemmin kuin lyhimmat ajokiellot kuusi ja kahdeksan viikkoa. Erityisesti tämä on koskenut ajokorttilain 64 §:n 2 momentin 3 kohdassa tarkoitettua vakavaa piittaamattomuutta koskevia rikosasioita. Ajokieltomenettelyn kohteena olevan oikeusturvan kannalta on tärkeää, että poliisi voisi keskeyttää väliaikaisen ajokiellon myös sakkomenettelyn aikana.

76 a §. Menettely ajokieltoasiassa. Pykälän otsikko ja 1 momentti korjattaisiin niin, että niissä otettaisiin huomioon myös liikennevirhemaksua koskevan päätöksen vaikutukset. Tällöin kyse ei olisi pelkästään rikosperusteisesta asiasta.

76 b §. Muutoksenhaun vaikutus ajokieltoon. Muutetaan pykälän otsikko.

6.3 Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

1 §. Lain soveltamisala. Pykälän *2 momentin* soveltamisalasäännökseen lisättäisiin viittaus tie-liikennelain 160 §:ssä, ajokorttilain 93 §:ssä, vesiliikennelain 122 §:ssä sekä liikenteen palveluista annetun lain 268 §:ssä säädettyyn liikennevirhemaksuun. Mainittujen lakien mukaan liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa.

6.4 Laki ajoneuvolain 21 §:n muuttamisesta

21 §. Ambulanssi ja ensihoitoajoneuvo. Pykälää muutettiin lailla 942/2018 virheellisesti niin, että se ei vastaa tarkoitustaan. Muutos liittyi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muutokseen, jolla toteutettiin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistusta; Liikenteen turvallisuusvirasto muutettiin pykälän 3 momentissa Liikenne- ja viestintävirastoksi. Samalla kuitenkin muutettiin pykälän muuta sisältöä virheellisesti.

Lain muutoksella 730/2018 pykälään lisättiin ambulanssin lisäksi ensihoitoajoneuvo. Siten pykälä ja sen otsikko muutettaisiin uudelleen vastaamaan tarkoitustaan niin, että se vastaisi hallituksen esityksen 180/2017 vp pykälän perusteluissa lausuttua.

7 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan 1.6.2020.

Esityksen 195 §:ään esitetään uusia siirtymäsäännöksiä seuraavasti:

- Sulkualue ja varoitusviiva tulisi merkitä kolmen vuoden kuluessa esitettävän lain voimaantulosta. Kaksisuuntainen pyörätie tulisi osoittaa seitsemän vuoden kuluessa esitettävän lain voimaantulosta.

- Jos perävaunu on otettu käyttöön ennen 1.4.2019, esitetään, että sovellettaisiin 117 a §:ää 1.1.2024 lukien.

- Sen estämättä, mitä liitteessä 6.6 säädetään, auton ja puoliperävaunun yhdistelmän massasta, saisi auton ja puoliperävaunun yhdistelmään soveltaa 20.1.2019 voimassa olleita auton ja puoliperävaunun massaa koskevia säännöksiä 31.12.2023 saakka, jos puoliperävaunu on otettu käyttöön ennen 1.4.2019.

- Jos vetävä tai vedettävä ajoneuvo on otettu käyttöön ennen 1.4.2019, tulisi auton ja perävaunun tai useamman perävaunun muodostaman ajoneuvoyhdistelmän täyttää liitteessä 6.6 säädetty vaatimus vetävän ajoneuvon takimmaiselle telille ja perävaunun etummaiselle telille kohdistuvien massojen summasta 1.1.2024 lukien.

- Esitettävän lain voimaan tullessa voimassa olevat, kumotun lain ja sen nojalla annettujen säädösten nojalla myönnettyt luvat ja hyväksynyt pysyisivät voimassa luvissa mainituin ehdoin.

8 Toimeenpano ja seuranta

Eduskunta on vastauksessaan 65/2018 vp edellyttänyt, että uuden tieliikennelain uudistuksista tiedotetaan tiellä liikkujia tehokkaasti ja kattavasti, ja että lain vaikutuksia seurataan ja arvioidaan erityisesti liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden osalta.

Sekä viestinnän että lain vaikutusten osalta on käynnissä erilliset hankkeet. Viestintähankkeen toimeenpano alkoi 12.6.2019 eli noin vuosi ennen lain tuloa voimaan. Hankkeeseen osallistuvat liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Liikenneturva, poliisi sekä useat järjestöt.

9 Suhde muihin esityksiin

Eduskunta on vastauksessaan 75/2019 vp hallituksen esityksestä liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyvien lakien muuttamisesta (HE 91/2019 vp) edellyttänyt, että valtioneuvosto arvioi ja tarkistaa viipymättä ajokieltopäätösten oikaisuvaatimus- ja valitusoikeutta koskevat säännökset siten, että ajo-oikeudenhaltijan oikeusturva säilyy riittävänä, mutta säännökset eivät aiheuta viranomaisten resursseja tarpeettomasti rasittavaa päällekkäistä oikaisu- tai valitusasioiden käsittelyä. Poliisihallitus on käsillä olevaan hallituksen esitykseen antamassaan lausunnossa toistanut tarpeen arvioida lausumassa esitetyt asiat. Poliisihallitus on esittänyt muitakin ehdotuksia ajokorttilain muuttamiseksi.

Oikaisuvaatimus ja valitusoikeus viranomaisen tekemästä päätöksestä ovat perustuslain 21 §:n oikeusturva perusoikeuteen kuuluvia peruselementtejä. Ajokieltopäätösten siirtyessä tuomioistuimilta poliisille 1.6.2019 lukien nimenomaisesti todettiin tarve parantaa ajo-oikeuden haltijoiden oikeusturvaa niin, että myös väliaikaiseen ajokieltopäätökseen on mahdollista hakea muutosta.

Eduskunnan lausumassaan edellyttämä oikaisuvaatimus- ja valitusmenettelyn arviointi edellyttää laajaa oikeudellisen arvioinnin tekemistä. Se ei ole mahdollista tämän hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä ottaen huomioon se, että esitettävät lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.6.2020 lukien.

Samanaikaisesti tämän esityksen kanssa on valmisteltu toista hallituksen esitystä uuden tieliikennelain muuttamisesta. Hallituksen esitys (HE 109/2019 vp) on annettu eduskunnan käsiteltäväksi 30.1.2020. Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uudet kotihoidon pysäköintisäännökset, joilla helpotettaisiin kotihoidon työntekijöiden pysäköintimahdollisuuksien Manner-Suomen kunnissa. Esitykset on mahdollista käsitellä samanaikaisesti eduskunnassa.

10 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Hallituksen näkemyksen mukaan lakiehdotus voitaisiin käsitellä tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki**tieliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan tieliikennelain (729/2018) 2 §:n 23 kohta, 3 §, 5 §:n otsikko ja 2 momentti, 6 §:n otsikko, 8 §:n 1 momentti, 39 §:n 1 momentti, 40 §:n otsikko, 41 §:n otsikko, 48 §:n 2 momentti, 49 §:n 5 momentti, 55 §:n 1 momentti, 58 §:n edellä oleva väliotsikko, 58 §:n otsikko, 63 §, 65 §:n 2 momentin 4 ja 5 kohta ja 5 momentti, 67 §:n 1, 5 ja 6 momentti, 68 §, 70 §:n 2–5 momentti, 71 §:n 1 momentin 1 kohta sekä 3 ja 4 momentti, 72 §, 73 §:n 2 momentti, 78 §:n 2 momentti, 85 §:n 3 momentti, 88 §:n 1 momentin 11 kohta ja 2 momentti, 89 §, 93 §:n 3 momentin 2 kohta ja 5 momentti, 96 §, 97 §:n 2 momentti, 98 §:n 1 momentti, 100 §:n 1 momentti, 102 §:n 3 momentti, 105 §:n 1 momentin 1 ja 3 kohta sekä 2 ja 4 momentti, 106 §, 107 §:n 3 momentti, 108 §, 109 §:n 1 momentti, 110 §:n 4 momentti, 113 §:n 2 momentti, 115, 116 ja 122 §, 124 §:n 1 ja 2 momentti, 127 §:n otsikko, 129 §:n 2 momentti, 130 §:n 5 momentti, 132 ja 143 §, 149 §:n 3 momentti, 150 §, 151 §:n 4 ja 5 momentti, 152 §:n 1 momentin 4 kohta, 155 ja 156 §, 158 §:n 3 momentti, 159 §:n 2 momentti, 164 §, 166 §:n 1 momentti, 167–168 §, 171 §:n 1 momentti, 180 §, 184 §:n otsikko ja 2 momentti, 187 §, 189 §, 190 §:n 2 ja 3 momentti, 191 §:n 1 ja 5 momentti, 192 §:n 1 momentti, 193 §:n 1 momentti ja 195 § sekä liitteen 2 kohta 2, 9 ja 10, liitteen 3.2 kohta B5 ja B7, liitteen 3.3 kohta C3, C4, C7, C8, C27 ja C43, liitteen 3.4 kohta D1 ja D8, liitteen 3.5 kohta E18, liitteen 3.6 kohta F23, F35 ja F55, liitteen 3.8 kohta H14–H16, H21 ja H23, liitteen 3.9 kohta I5, I8, I12 ja I13, liitteen 4.2 kohta L4, liitteen 4.3 kohta M1, M2, M6, M8, M16 ja M17 sekä liite 5.1, 5.2, 6.2, 6.4, 6.6, 7.1 ja 7.3, ja

lisätään 2 §:ään uusi 24 kohta, 20 §:ään uusi 3 momentti, 88 §:n 1 momenttiin uusi 12 kohta, 109 §:ään uusi 5 momentti, lakiin uusi 117 a, 130 a, 131 a ja 132 a §, 134 §:ään uusi 2 momentti, 152 §:ään uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi, sekä lakiin uusi 157 a § ja uusi liite 9 seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

23) *erikoiskuljetuksella* tiellä yleisesti sallittuja mittoja tai massoja koskevista säännöksistä poikkeavaa kuljetusta silloin, kun poikkeaminen johtuu jakamattomasta kuormasta, kuorman laadusta tai ajoneuvon käyttötarkoituksen edellyttämästä rakenteesta;

24) *liikenneasioiden rekisterillä* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 216 §:ssä tarkoitettua rekisteriä.

3 §

Tienkäyttäjän yleiset velvollisuudet

Vaaran ja vahingon välttämiseksi tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuh-
teiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta.

Liikennettä ei saa tarpeettomasti estää eikä haitata.

5 §

Turvallinen ajoneuvon ja raitiovaunun ajaminen

Ajoneuvo ja raitiovaunu on voitava pysäyttää edessä olevan tien näkyvällä osalla ja kaikissa
ennakoitavissa tilanteissa.

6 §

Ajoneuvon ja raitiovaunun käyttäminen

8 §

Liikennesääntöjen noudattaminen ja liikenteenohjaus

Tienkäyttäjän on ensisijaisesti noudatettava liikenteenvalvojan antamaa merkkiä, käskyä tai
kieltoa ja muun liikenteenohjaajan antamaa merkkiä.

20 §

Ajoneuvojen välinen etäisyys

Ajoneuvoa ei saa ajaa aiheettoman hitaasti eikä tarpeettomasti äkkiä jarruttamalla.

39 §

Liikkumisesteisen pysäköintitunnus

Jos ajoneuvossa on liikkumisesteisen pysäköintitunnus tai vastaava ulkomaalainen tunnus,
ajoneuvon saa pysäköidä liikennemerkillä osoitetusta kiellosta tai rajoituksesta huolimatta:

- 1) maksulliselle pysäköintipaikalle maksua suorittamatta;
 - 2) alueelle, jossa pysäköinti on kielletty tämän lain liitteen 3.3 mukaisella liikennemerkillä
C38 tai C39;
 - 3) rajoitusta pidemmäksi ajaksi alueelle, jossa pysäköinnin enimmäisaikaa on rajoitettu.
-

40 §

Pysäköinnin alkamisajan ilmoittaminen

41 §

Ajoneuvon pysäyttämiseen ja pysäköintiin liittyvät toimet

48 §

Suuntamerkki

Suuntamerkin on oltava näkyvä ja ymmärrettävä. Se on annettava hyvissä ajoin ennen 1 momentissa tarkoitettua toimenpidettä. Suuntavalaisimella annetun suuntamerkin tulee kestää toimenpiteen ajan.

49 §

Valojen käyttö ajettaessa

Ajoneuvossa ei saa käyttää laitteita, jotka näyttävät tai heijastavat eteenpäin punaista valoa eikä, ellei siitä erikseen toisin säädetä tai määrätä, laitteita, jotka näyttävät tai heijastavat taaksepäin valkoista tai vaaleankeltaista valoa. Poliisiajoneuvossa ja poliisin virkatehtävässä olevassa ajoneuvossa, jota käytetään hälytysajoneuvona, samoin kuin Tullin ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvossa saa kuitenkin käyttää edellä ajavan ajoneuvon pysäyttämiseen eteenpäin punaista vilkkuvaa valoa näyttävää laitetta samanaikaisesti vilkkuvan sinisen hälytysvalon kanssa.

55 §

Moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeettoman joutokäynnin kielto

Polttomoottorikäyttöisen ajoneuvon moottoria ei saa pitää käynnissä kahta minuuttia pidempään, jos ajoneuvo seisoo muusta syystä kuin pakollisen liikenne-esteen vuoksi. Moottoria saa kuitenkin pitää käynnissä ennen ajoon lähtemistä enintään neljä minuuttia, jos ilman lämpötila on alle -15 celsiusastetta. Traktorin, moottorityökoneen tai auton alustalle rakennetun työkooneen moottorin saa lisäksi pitää käynnissä ennen liikkeelle lähtemistä tai ajoneuvolla tai koneella tehtävän työn alkamista ajoneuvon tai koneen toimintavalmiiksi saattamiseen tarvittavan ajan.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ajaminen moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä

58 §

Sallittu liikenne moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä

63 §

Raitiovaunun paikka tiellä

Raitiovaunua saa ajaa kiskoilla niiden sijainnista riippumatta. Muun liikenteen kanssa yhteisellä ajokaistalla raitiovaunua on ajettava kaistan mukaiseen ajosuuntaan. Raitiovaunua saa peruuttaa tai ajaa muuta liikennettä vastaan vain, jos erityiset olosuhteet sitä vaativat ja se ei vaaranna turvallisuutta eikä haittaa tarpeettomasti muuta liikennettä.

65 §

Liikenteenohjaaja

Liikenteenohjaajana saa myös toimia henkilö, jonka:

- 4) Väylävirasto, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai kunta määrää ohjaamaan liikennettä tiellä tai sen läheisyydessä tehtävän työn, tutkimuksen tai pitkäkestoisen liikennehäiriön vuoksi;
 - 5) Liikenne- ja viestintävirasto valtuuttaa tai poliisi määrää ohjaamaan liikennettä erikoiskuljetuksessa.
-

Liikenteenohjaajalla on oltava selvästi erottuva vaatetus, joka vastaa standardin SFS-EN 471 tai SFS-EN ISO 20471 vaatimuksia. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä erikoiskuljetuksen liikenteenohjaajan vaatetuksen näkyvyysvaatimuksista.

67 §

Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajanoikeuden myöntäminen

Luvan ohjata erikoiskuljetusten liikennettä myöntää Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintävirastolla ja poliisilla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tarpeellisia tietoja liikenneasioiden rekisteristä erikoiskuljetusten liikenteenohjaajille asetettujen vaatimusten toteamiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan koulutuksesta ja oikeuden uudistamisesta.

68 §

Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajanoikeuden peruuttaminen

Liikenne- ja viestintäviraston on peruutettava lupa erikoiskuljetusten liikenteenohjaukseen, jos luvan haltija ei enää täytä 67 §:ssä säädettyjä luvan myöntämisen edellytyksiä tai luvan haltija pyytää luvan peruuttamista.

Lupa voidaan peruuttaa määräajaksi tai toistaiseksi.

70 §

Liikenteenohjauslaitteet

Liikenne- ja viestintävirasto voi kokeilutarkoituksessa vahvistaa käytettäväksi tässä laissa säädetystä liikenteenohjauslaitteesta poikkeavaa liikenteenohjauslaitetta, ei kuitenkaan velvoittavaa tai määräävää liikenteenohjauslaitetta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi kokeilutarkoituksessa myöntää luvan poiketa liikenteenohjauslaitteen käyttämisestä annetuista säännöksistä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä liikenteenohjauslaitteiden väleistä, rakenteesta ja mitoituksista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä raitiovaunuliikenteelle tarkoitettuja muista kuin tässä laissa säädettyistä raitiovaunuliikenteen ohjauslaitteista.

71 §

Liikenteenohjauslaitteen asettaminen

Liikenteenohjauslaitteen asettaa:

1) maantielle toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus Väyläviraston ohjauksen perusteella;

Edellä 1 momentin 1–3 kohdassa tarkoitetun liikenteenohjauslaitteen asettamisesta on toimitettava tieto Väylävirastolle. Väylävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimitettavan tiedon sisällöstä ja välittämistavasta.

Poliisi tai se, jolla on oikeus asettaa liikenteenohjauslaite, saa poistaa tämän lain vastaisesti asetetun liikenteenohjauslaitteen.

72 §

Poikkeukset liikenteenohjauslaitetta asetettaessa

Edellä 71 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu tienpitäjä asettaa väistämisvelvollisuutta osoittavan liikennemerkin tien ja maantien liittymäkohtaan ja kunta kadun ja mainitun momentin 3 kohdassa tarkoitetun alueen liittymäkohtaan.

Kunta asettaa taajamaa osoittavan liikennemerkin. Liikennemerkin pystyttää maantielle 71 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu tienpitäjä, muulle tielle kunta.

Vaarallisten aineiden kuljetusrajoitusta osoittavan liikennemerkin asettaa Liikenne- ja viestintävirasto. Liikennemerkin pystyttää maantielle 71 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu tienpitäjä, muulle tielle kunta.

Rautatien tasoristeyksen kohdalla olevien liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta, kunnossapidosta ja kustannusvastuusta säädetään ratalain (110/2007) 89 §:ssä.

Tienpitäjä voi päättää, että hakija saa pystyttää kustannuksellaan tämän lain liitteessä 3.6 ja 3.7 tarkoitetun opastusmerkin.

73 §

Häiritsevän tai luvattoman laitteen asettaminen tielle

Poliisi tai se, jolla on oikeus asettaa liikenteenohjauslaite, voi poistaa 1 momentin vastaisesti asetetun laitteen.

78 §

Kielto- ja rajoitusmerkki

Kielto- ja rajoitusmerkit on sijoitettava ajoradan tai sen osan oikealle puolelle. Erityisestä syystä merkki voidaan sijoittaa lisäksi ajoradalla olevalle korokkeelle, ajoradan vasemmalle puolelle tai ajoradan yläpuolelle. Pyörätiellä merkki on sijoitettava tien oikealle puolelle. Kielto- ja rajoitusmerkkiä voidaan käyttää ennakkomerkkinä opastusmerkissä.

85 §

Pituussuuntaiset merkinnät

Tilapäisissä liikennejärjestelyissä käytettävät pituussuuntaiset merkinnät ovat keltaisia. Jos samanaikaisesti on näkyvissä keltaisia ja valkoisia pituussuuntaisia merkintöjä, on noudatettava keltaisia merkintöjä.

88 §

5 luvun määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

11) *vaihtoehtoisilla käyttövoimilla* mitta- ja massadirektiivin 2 artiklassa tarkoitettuja vaihtoehtoisia polttoaineita;

12) *jakamattomalla esineellä*:

a) kuormana olevaa esinettä, joka yksin muodostaa jakamattoman kuorman, mutta joita voi kuormata useita niin, että tiellä yleisesti sallittua massaa ei ylitetä eikä usean jakamattoman esineen kuormaamisella lisätä tiellä yleisesti sallitun mitan ylittymistä;

b) kuormana olevaa esinettä, jonka kuormaaminen aiheuttaa mitta- ja massadirektiivissä sallitun mitan ylittymisen, mutta joita voi kuormata useita niin, että tiellä yleisesti sallittua massaa ei ylitetä eikä usean jakamattoman esineen kuormaamisella lisätä mitta- ja massadirektiivissä sallitun mitan ylittymistä.

Mitä tässä laissa säädetään jakamattomasta kuormasta, sovelletaan myös ulkomaille vietävään tai sieltä tuotavaan tyhjään tai lähtöpaikalla valmiiksi kuormattuun, yli 2,80 metriä korkeaan tai yli 12,30 metriä pitkään merikuljetukseen suunniteltuun konttiin. Jos kontin kuljetus vaatii 4,40 metrin korkeuden, puoliperävaunuyhdistelmässä 23,00 metrin pituuden tai tiellä yleisesti sallitun massan ylittämisen, kontti katsotaan jakamattomaksi esineeksi vain jakamattoman esineen pakkauksena tai konttia tyhjänä kuljetettaessa.

89 §

Maastoliikenne ja sotilasajoneuvot

Tämän lain 90 ja 92–96 §:n turvalaitteita ja suojalaitteita koskevia säännöksiä sekä 141 ja 144–149 §:n henkilökuormitusta koskevia säännöksiä sovelletaan moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttämiseen myös maastoliikennelain (1710/1995) 3 §:n 2 kohdassa tarkoitettussa maastossa ja muualla.

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan myös sotilasajoneuvojen käyttämiseen. Jos sotilasajoneuvon erityisen käyttötarkoituksen tai rakenteen johdosta on tarpeen, puolustusministeriön asetuksella voidaan kuitenkin säätää poikkeuksia tämän lain ja sen nojalla annetuista säännöksistä sekä pääesikunnan määräyksellä voidaan antaa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä poikkeavia määräyksiä.

93 §

Poikkeukset turvavyön ja suojakypärän käyttövelvollisuudesta

Suojakypärän käyttövelvollisuus ei koske:

2) moottorikelkan eikä raskaan moottorikelkan avonaisessa perävaunussa olevia matkustajia silloin, kun käytettävä ajonopeus on enintään 20 kilometriä tunnissa ja tämä on osoitettu 102 §:ssä tarkoitettulla nopeuskilvellä;

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitettun lääke-rintodistuksen sisällöstä.

96 §

Moottorikelkan hätäkatkaisin

Moottorikelkan ja raskaan moottorikelkan hätäkatkaisimen käyttökytkin on kiinnitettävä kuljettajaan ennen moottorin käynnistystä, jos hätäkatkaisimen toimintaperiaate edellyttää kiinnittämistä. Tällainen hätäkatkaisin on pidettävä kiinnitettynä ajon ajan. Hätäkatkaisimen käyttövelvollisuus ei kuitenkaan koske poronhoito- tai metsänhoitotöissä taikka energiansiirto- tai televerkostotöissä olevaa moottorikelkan kuljettajaa.

97 §

Sammutin ja ensiaputarvikkeet linja-autossa

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä sammuttimesta ja ensiaputarvikkeista.

98 §

Teknisen laitteen käyttäminen

Ajoneuvossa ja raitiovaunussa ei saa ajon aikana käyttää teknistä laitetta tai järjestelmää siten, että sen käyttäminen haittaa tai vaarantaa ajamista.

100 §

Ohjautuva akseli

Jos autossa tai auton perävaunussa, jolle ei ole säädetty eikä määrätty ohjauslaitetta koskevia teknisiä vaatimuksia, on ohjautuva akseli, joka on varustettu kuljettajan paikalta käytettävällä tai automaattisesti toimivalla ohjauksen suoraan lukitsevalla laitteella, akseli on pidettävä lukittuna nopeuden ollessa yli 40 kilometriä tunnissa.

102 §

Nopeuskilpi

Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset nopeuskilven ulkomuodosta ja muusta teknisestä toteutuksesta.

105 §

Talviaikana käytettävät renkaat

Jos sää tai keli sitä edellyttää, marras-, joului-, tammi-, helmi- ja maaliskuun aikana on käytettävä talvirenkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 3,0 millimetriä, seuraavissa ajoneuvoissa:

1) henkilöauto, jonka luokittelumassa on enintään 3,5 tonnia;

3) erikoisauto, jonka luokittelumassa on enintään 3,5 tonnia;

Jos sää tai keli sitä edellyttää, marras-, joului-, tammi-, helmi- ja maaliskuun aikana on kuorma-autossa, linja-autossa ja luokittelumassaltaan yli 3,5 tonnin henkilö- tai erikoisautossa sekä sellaisessa traktorissa, jonka rakenteellinen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, käytettävä vetävillä akseleilla, lukuun ottamatta ohjaavia vetäviä akseleita, talvirenkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 5,0 millimetriä. Muilla akseleilla sekä mainitulla ajoneuvolla vedettävän perävaunun ja hinattavan laitteen kaikilla akseleilla on tällöin käytettävä renkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 3,0 millimetriä. Vaatimusta ei sovelleta traktorin ja perävaunun tai hinattavaan laitteen muodostamaan ajoneuvoyhdistelmään.

silloin, kun ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu nopeus tiellä on enintään 60 kilometriä tunnissa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä eri ajoneuvoluokkiin kuuluvien ajoneuvojen talvirenkaista.

106 §

Ajoneuvon renkaiden liukuesteet

Ajoneuvon renkaat saa varustaa nastoin, lumiketjuin tai vastaavin liukuestein, jotka eivät oleellisesti vahingoita tien pintaa.

Autossa, moottoripyörässä, mopossa, kolmipyörässä, nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä, kevyessä nelipyörässä ja rakenteelliselta nopeudeltaan yli 60 kilometriä tunnissa olevassa traktorissa sekä tällaiseen ajoneuvoon kytketyssä hinattavassa ajoneuvossa saa käyttää nastarenkaita marraskuun alusta maaliskuun loppuun. Muunakin aikana nastarenkaita saa käyttää:

- 1) hälytysajoneuvossa;
- 2) puolustusvoimien käytössä olevassa maastokäyttöön tarkoitettussa autossa ja perävaunussa;
- 3) tienpitoon käytettävässä autossa ja perävaunussa;
- 4) ajoneuvon kauppaan, korjaukseen, katsastukseen tai liikenteeseen hyväksymiseen liittyvissä tilapäisissä siirroissa;
- 5) kaikissa tässä momentissa tarkoitetuissa ajoneuvoissa, jos sää tai keli sitä edellyttää.

Jos vetoautossa on nastarenkaat, luokittelumassaltaan yli 0,75 tonnin ja enintään 3,5 tonnin painoisessa auton perävaunussa on käytettävä talvirenkaita.

Käytettäessä nastarenkaita henkilö- tai pakettiautossa, erikoisautossa ja luokittelumassaltaan enintään 3,5 tonnin painoisessa auton perävaunussa on nastarenkaat, paripyörien toisia pyöriä lukuun ottamatta, asennettava ajoneuvon kaikkiin pyöriin. Nastojen määrät ajoneuvon eri renkaissa ei saa poiketa toisistaan siten, että siitä aiheutuu vaaraa. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajoneuvon renkaiden nastamäärien sallituista eroista.

Jos ajoneuvoyhdistelmässä, jonka massa on yli 44 tonnia tai pituus yli 18,75 metriä, vetäville akselille tai vetäville akseleille yhteensä kohdistuva massa on alle 18 prosenttia ajoneuvoyhdistelmän massasta, vetoajoneuvo on 2 momentissa säädettyä aikana varustettava laitteella, jolla voidaan parantaa ajoneuvon liikkeellelähtökykyä liukkaalla tienpinnalla. Tällaisena laitteena ei pidetä yhden vetävän akselin tasauspyörästä toimintaan vaikuttavaa rakennetta.

Jos yli 28 metriä pitkässä ajoneuvoyhdistelmässä vetäville akseleille yhteensä kohdistuva massa on alle 25 prosenttia ajoneuvoyhdistelmän massasta, vetoajoneuvossa on 2 momentissa säädettyä aikana oltava ajoneuvoyhdistelmän liikkeellelähtökykyä liukkaalla tienpinnalla parantavat hiekoittimet tai ketjuheittimet vähintään yhdellä vetävällä akselilla.

Edellä 5 ja 6 momentissa tarkoitettua vaatimusta ajoneuvoyhdistelmän liikkeellelähtökykyä liukkaalla tienpinnalla parantavista järjestelmistä ei sovelleta ajoneuvoyhdistelmään, jossa on hitaassa nopeudessa vetäväksi akseliksi kytkettävä akseli, jos vetäville akseleille kohdistuu edellä tarkoitettulle vetäville akselille kohdistuva massa mukaan luettuna yhteensä vähintään 25 prosenttia ajoneuvoyhdistelmän massasta. Hitaassa nopeudessa vetäväksi akseliksi kytkettävä akseli voi olla autossa tai perävaunussa.

Polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän, kevyen sähköajoneuvon, polkupyörän perävaunun, potkupyörän ja eläimen vetämän ajoneuvon renkaat saa varustaa nastoin, lumiketjuin tai vastaavin liukuestein, jotka eivät oleellisesti vahingoita tien pintaa.

Moottorityökoneen, maastoajoneuvon ja traktorin, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa, sekä niiden perävaunun renkaat ja telaketjut saa varustaa nastoin, lumi-ketjuin tai vastaavin liukuestein, jotka eivät oleellisesti vahingoita tien pintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisestä syystä myöntää ajoneuvolle poikkeuksen 2 momentin nastarenkaiden sallittua käyttöaikaa koskevasta säännöksestä. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä siitä, minkälaisia laitteita voidaan pitää 5 momentissa tarkoitettuina laitteina, joilla voidaan parantaa ajoneuvon liikkeellelähtökykyä liukkaalla tienpinnalla ja siitä, minkälaista akselia voidaan pitää 7 momentissa tarkoitettuna hitaassa nopeudessa vetäväksi akseliksi kytkettävänä akselina.

107 §

Yleiset kuormaussäännökset

Kuorma saa ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelmälle tiellä sallitun pituuden rajoissa ulottua ajoneuvon edessä enintään 1,00 metriä ja takana enintään 2,00 metriä ajoneuvon uloimman osan ulkopuolelle, ellei tässä luvussa jäljempänä taikka erikoiskuljetuksia koskevissa säännöksissä tai määräyksissä toisin säädetä tai määrätä. Jos ajoneuvoyhdistelmä ei täytä 132 §:n 1 eikä 2 momentissa säädettyä kääntyvyysvaatimusta, saa kuorma ulottua ajoneuvon takana kuitenkin enintään 1,00 metriä ajoneuvon uloimman osan ulkopuolelle.

108 §

Kuorman sijoittaminen

Kuormasta on tehtävä mahdollisimman matala yhtenäinen kokonaisuus. Kuorman painopisteen tulee olla mahdollisimman alhaalla ja lähellä ajoneuvon pituussuuntaista keskiviivaa. Vetoajoneuvon ja useamman kuin yhden perävaunun muodostamassa ajoneuvoyhdistelmässä kuorma tulee sijoittaa mahdollisimman eteen koko yhdistelmä huomioiden. Ajoneuvoa ei saa kuormata siten, että ajoneuvon painopiste on korkeammalla kuin ajoneuvolle on teknisesti sallittu.

Keskiakseliperävaunu on kuormattava niin, että se kohdistaa vetoajoneuvon kytkentälaitteelle alaspäin painavan voiman. Alaspäin painava voima saa olla enintään 10 prosenttia perävaunun akseleille sallitusta massasta tai enintään 1 000 kilogramman massaa vastaava voima, pienemmän voimista ollessa määräävä. Alaspäin painava voima ei saa ylittää kytkettäville ajoneuvoille eikä kytkentälaitteille sallittuja voimia.

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.

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

110 §

Kuorman merkitseminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuorman merkitsemiseen käytettävistä välineistä.

113 §

Vene ja matkailukori

Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset 1 momentissa tarkoitetun matkailukorin valaisimista ja heijastimista sekä tarvittaessa muista liikenneturvallisuusvaatimuksista.

115 §

ETA-valtiossa rekisteröity tai käyttöönotettu ajoneuvo

Jos vuonna 1993 tai sitä myöhemmin käyttöönotetun ajoneuvon rekisteröinnissä ja käytössä sallitut massat ylittävät mita- ja massadirektiivissä säädetyt suurimmat sallitut arvot:

1) auton kolmi- tai useampiakselisessa telissä vähintään yhden akselin tulee olla ohjaava taikka ohjautuva akseli; ohjaavan akselin sijasta voidaan käyttää ohjautuvaa akselia, joka on lukittuneena suoraan ajoa vastaavaan asentoon nopeuden ollessa 30 kilometriä tunnissa tai tätä enemmän;

2) hinattavan ajoneuvon telin akseleista vähintään yhden on oltava ohjautuva tai ohjaava, jos telin äärimmäisten akselien välinen etäisyys ylittää kaksiakselisessa telissä 2,4 metriä tai kolmi- tai useampiakselisessa telissä 2,8 metriä;

3) varsinaisen perävaunun kaksiakselisen telin takimmainen akseli saa olla ohjautuva vain, jos ajo-neuvon on osoitettu täyttävän E-säännössä n:o 79 tarkoitetut tekniset vaatimukset.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun ajoneuvon kolmi- tai useampiakselisen telin muille kuin ohjautuville akseleille kohdistuvien massojen summa on oltava vähintään 1,6 -kertainen ohjautuville akseleille kohdistuvaan massa- verrattuna. Vaatimusta ei sovelleta ajoneuvoon, jonka on osoitettu täyttävän E-säännössä n:o 79 tarkoitetut tekniset vaatimukset.

Edellä 1 ja 2 momentissa säädettyä ei sovelleta ajoneuvoon, jonka suurin sallittu nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa.

Apuvaunun päälle ei saa kytkeä puoliperävaunua, jonka ohjaavan akselin asento määräytyy hinaavan ajoneuvon vetopöydän ja puoliperävaunun välisen kulman perusteella. Kytkenään saa kuitenkin tehdä, jos apuvaunu on tähän tarkoitukseen hyväksytty.

116 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon akselille ja telille kohdistuva suurin sallittu massa

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon akselille kohdistuva massa ei saa ylittää tämän lain liitteessä 6.1 mainittuja arvoja eikä liikenneasioiden rekisteriin merkittyä arvoa.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon telille kohdistuva massa ei saa ylittää liitteessä 6.2 mainittuja arvoja eikä liikenneasioiden rekisteriin merkittyä arvoa.

Ajettaessa liukkaalla tien pinnalla ajoneuvon akselille ja telille kohdistuva massa saa akselinostolaitetta tai akselinkevennystoimintoa käytettäessä tilapäisesti ylittää suurimman tiellä sallitun akseli- ja teli-massan, jos se on välttämätöntä riittävän vetopidon saavuttamiseksi eikä siitä aiheudu vahinkoa tielle.

Ajoneuvon akselille ja telille kohdistuva massa saa akselinostolaitetta tai akselinkevennystoimintoa käytettäessä tilapäisesti ylittää suurimman tiellä sallitun akseli- ja telimassan, jos se on välttämätöntä riittävän kääntyvyyden saavuttamiseksi. Ajonopeus saa tällöin olla enintään 30 kilometriä tunnissa ja akselille kohdistuva massa enintään 12 tonnia.

117 a §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun perävaunun suurin sallittu massa

Varsinaisen perävaunun massa ei saa ylittää määrää, joka saadaan lisäämällä 20 tonniin 350 kilogrammaa jokaiselta 0,10 metriltä, jonka perävaunun äärimmäisten akselien välinen etäisyys ylittää 1,80 metriä.

122 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton ja perävaunun yhdistelmän suurin sallittu massa

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton ja perävaunun tai perävaunujen muodostaman ajoneuvoyhdistelmän massa ei saa ylittää liitteessä 6.6 mainittuja arvoja eikä vetoajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon tai hinattavien ajoneuvojen liikenneasioiden rekisteriin merkittyjen massojen summaa. Ajoneuvoyhdistelmän massa ei saa ylittää vetoajoneuville liikenneasioiden rekisteriin merkittyä suurinta sallittua yhdistelmämassaa eikä vetoajoneuville teknisesti sallittua ajoneuvoyhdistelmän massaa.

124 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun ajoneuvoyhdistelmän massaa koskevat poikkeukset vaarallisten aineiden kuljetuksessa

Jos kuljetukseen sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia, ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on:

1) 60 tonnia, jos kyseessä on vähintään seitsemänakselinen autolla vedettävä ajoneuvoyhdistelmä;

2) 64 tonnia, jos kyseessä on kolmeakselisen vetoauton ja vähintään viisiakselisen puoliperävaunun ajoneuvoyhdistelmä;

3) 68 tonnia, jos:

a) ajoneuvoyhdistelmässä on vähintään kahdeksan akselia ja ajoneuvoyhdistelmän vetoautossa on vähintään neljä akselia; tai

b) ajoneuvoyhdistelmän vetoautossa on vähintään kolme akselia ja kyseessä on vähintään kahdeksanakselinen auton ja kahden puoliperävaunun muodostama ajoneuvoyhdistelmä.

Kahdeksanaksellisessa ajoneuvoyhdistelmässä, jonka massa on yli 64 tonnia, vähintään 65 prosenttia perävaunun massasta tai perävaunujen massasta yhteensä tulee kohdistua akseleille, jotka on varustettu paripyörin. Vaatimus ei kuitenkaan koske vaarallisten aineiden säiliökuljettusta, jos kuljetettavan vaarallisen aineen määrä ylittää 5 tonnia.

127 §

Moottoripyörän, mopon, kolmipyörän, nelipyörän, kevyen nelipyörän, raskaan nelipyörän, kevyen sähköajoneuvon, moottorilla varustetun polkupyörän ja polkupyörän suurimmat sallitut päämitat

129 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun traktorin ja moottorityökoneen sekä niihin kytketyn perävaunun leveys

Pimeän tai hämärän aikana taikka muulloinkin olosuhteiden sitä edellyttäessä levikepyöristä mitattuna yli 2,60 metriä leveään traktoriin on sekä eteen että taakse kiinnitettävä suurinta leveyttä osoittavat valaisimet ja heijastimet. Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräyksiä valaisimien ja heijastimien teknisistä ominaisuuksista sekä sijoituksesta ajoneuvoon. Valaisimia ja heijastimia ei oteta huomioon traktorin suurinta leveyttä mitattaessa.

130 §

ETA-valtiossa rekisteröidyt tai käyttöön otetut tienpitoon ja maatalouteen käytettävät ajoneuvot ja laitteet

Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset tässä pykälässä tarkoitettujen merkintöjen, valaisimien ja heijastimien teknisistä ominaisuuksista sekä sijoituksesta ajoneuvoon tai työvälineeseen.

130 a §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun moottorikelkan ja raskaan moottorikelkan sekä niihin kytketyn hinattavan ajoneuvon leveys

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun moottorikelkan ja raskaan moottorikelkan sekä niihin kytketyn hinattavan ajoneuvon suurin sallittu leveys on moottorikelkkailureitillä 1,70 metriä.

131 a §

Pitkän ajoneuvoyhdistelmän merkinnät

Yli 15,50 metrin pituisessa kuorma-auton ja perävaunun tai perävaunujen muodostamassa ajoneuvoyhdistelmässä tulee olla E-sääntöä n:o 70 vastaava tunnuskilpi tai 25 millimetriä levein punaisin päiväloistevärillä maalatuin tai heijastavin reunuksin varustettu vähintään 300 millimetriä pitkä ja 800 millimetriä leveä kilpi, jossa on keltaisella heijastavalla pohjalla musta ajoneuvoyhdistelmän kuva, jonka alla saa olla merkintä yhdistelmän pituudesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä pitkiä ajoneuvoyhdistelmiä koskevista havaittavuutta parantavista merkinnöistä.

132 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun auton ja autolla vedettävän ajoneuvoyhdistelmän kääntäminen

ETA-valtiossa rekisteröity tai käyttöön otettu auto, auton ja puoliperävaunun enintään 16,50 metrin pituinen yhdistelmä sekä auton ja varsinaisen perävaunun tai keskiakseliperävaunun enintään 18,75 metrin pituinen yhdistelmä on oltava käännettävissä kumpaankin suuntaan sellaisen koko ympyrän alueella, jonka määrittävät kaksi samankeskistä ympyrää siten, että auton tai auton ja perävaunun yhdistelmässä uloimman etukulman kulkiessa 12,50 metrin säteisen ympyrän kaarta pitkin kaikkien ajo-neuvojen sisäsiivu kulkee vähintään 5,30 metrin säteistä kaarta pitkin.

Auton ja perävaunun tai perävaunujen yli 18,75 metriä pitkän yhdistelmän tulee olla käännettävissä kumpaankin suuntaan sellaisen koko ympyrän alueella, jonka määrittävät kaksi samankeskistä ympyrää siten, että uloimman etukulman kulkiessa 12,50 metrin säteisen ympyrän kaarta pitkin sisäsiivu kulkee vähintään 2,00 metrin säteistä kaarta pitkin.

Sen estämättä, mitä 2 momentissa säädetään, auton ja perävaunun tai perävaunujen yli 18,75 metriä pitkä yhdistelmä sekä auton ja puoliperävaunun yli 16,50 metriä pitkä yhdistelmä saa olla siten kääntyvä, että yhdistelmä täyttää liitteessä 9 säädetyt kääntyvyyttä ja takakulman sivusiirtymää koskevat vaatimukset. Tällöin on kuljetuksen suorittajan ja kuljettajan kuitenkin varmistettava, että kuljetuksen suorittaminen käytettävällä kuljetusreitillä on mahdollista ilman riskiä osumisesta ajoradan sivuilla oleviin rakenteisiin. Kuljetuksessa tulee pitää mukana kääntyvyysvaatimuksen täyttymisen osoittamiseksi tarvittavat ajoneuvon ja yhdistelmän tekniset tiedot.

Edellä 1–3 momentissa mainituissa ajoneuvoyhdistelmän 16,50 metrin ja 18,75 metrin mittoissa ei oteta huomioon mitta- ja massadirektiivin 8 b artiklassa tarkoitettuja aerodynaamisia laitteita eikä 9 a artiklassa tarkoitettuja aerodynaamisia ohjaamoja.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa teknisiä ja tarkentavia määräyksiä ajoneuvoyhdistelmän kääntymisen koskevista vaatimuksista sekä vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä vaihtoehtoisista tavoista osoittaa tässä pykälässä tarkoitettujen kääntyvyysvaatimusten täytyminen.

132 a §

Ajoneuvoyhdistelmän vakaus

Jäljempänä 151 §:n 4 momentin 7–11 kohdassa tarkoitetun ajoneuvoyhdistelmän tulee mitoitukseltaan vastata yhdistelmää, jonka ISO-standardin 14791 mukaisissa ajokokeissa tai niitä vastaavissa simuloinneissa todettu pystykiertymäkulmanopeuden vahvistumisarvo on enintään 1,90 ja sivuttaiskiihtyvyyden vahvistumisarvo enintään 4,00 silloin, kun ajoneuvoyhdistelmä on kuormattu tiellä yleisesti sallittuun massaun, ajonopeus on 80 kilometriä tunnissa ja kuorman painopiste on 1,30 metrin korkeudella kuormatilan lattiasta.

Kuljetuksessa tulee pitää mukana 1 momentissa tarkoitetun vakausvaatimuksen täyttymisen osoittamiseksi tarvittavat ajoneuvon tekniset tiedot taikka todistus kyseiselle tai sitä vastaavalle ajoneuvoyhdistelmälle tehdyistä 1 momentissa tarkoitetuista ajokokeista tai simuloinneista.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua vakausvaatimusta ei kuitenkaan sovelleta sellaisilla ajoneuvoyhdistelmän akselinnosto- ja kevennystoimintojen asennoilla, joita voidaan käyttää vain nopeuden ollessa enintään 30 kilometriä tunnissa.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset ajoneuvoyhdistelmän vakauden määrittämisessä käytettävistä simulointimenetelmistä.

134 §

Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun ajoneuvon akselille ja telille kohdistuvat suurimmat sallitut massat

Ajettaessa liukkaalla tien pinnalla ajoneuvon akselille ja telille kohdistuva massa saa akselinostolaitetta tai akselinkevennystoimintoa käytettäessä tilapäisesti ylittää suurimman tiellä sallitun akseli- ja telimassan, jos se on välttämätöntä riittävän vetopidon saavuttamiseksi eikä siitä aiheudu vahinkoa tielle.

143 §

Koulu- ja päivähoitokuljetusten merkitseminen

Koulu- ja päivähoitokuljetukseen, jonka järjestää kunta, kuntayhtymä, koulu tai laitos tilausliikenteenä ja johon saadaan kunnan tai valtion tukea, käytettävässä autossa tulee olla eteenpäin näkyvä, heijastava tai valaistu kilpi tai taksivalaisimen päälle tai tilalle asennettu kupu. Kilven tai kuvun tulee olla pohjaväritään keltainen ja siinä tulee olla punaiset reunat sekä keskellä samanlainen musta kuvio kuin liitteen 3.1 mukaisessa liikennemerkissä A17, Lapsia. Kilven tai kuvun pitää olla kooltaan, sijoittelultaan ja näkyvyydeltään sellainen, että kyytiä odottavat näkevät sen riittävän kaukaa pysäyttääkseen auton. Kilpi tai kupu saa näkyä myös muihin suuntiin kuin eteenpäin.

Kilpi tai kupu saa valaista tai heijastaa vain keltaista väriä. Kilpi tai kupu ei saa häiritä muita tienkäyttäjiä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua koulu- ja päivähoitokuljetuksen merkintää ei saa käyttää muulloin kuin koulu- ja päivähoitokuljetuksen aikana.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kilven ja kuvun sijoittamisesta, koosta, väreistä sekä heijastavuus- ja valaisuominaisuuksista.

149 §

Henkilökuljetus perävaunussa

Moottorikelkan ja raskaan moottorikelkan perävaunussa saa kuljettaa henkilöitä. Perävaunussa ei kuitenkaan saa kuljettaa henkilöitä ajettaessa moottorikelkalla tai raskaalla moottorikelkalla muulla tiellä kuin moottorikelkkailureitillä eikä tällaista muuta tietä ylitettäessä.

150 §

Yleiset kytkentäsäännöt

Moottorikäyttöiseen ajoneuvoon saa kerrallaan olla kytkettynä vain yksi hinattava ajoneuvo, jollei tässä laissa toisin säädetä.

Ajoneuvoyhdistelmässä:

1) ei saa ylittää ajoneuvoille, ajoneuvoyhdistelmälle eikä kytkentälaitteille teknisesti sallittuja massoja;

2) ajoneuvot eivät saa osua toisiinsa tavanomaisissa ajotilanteissa;

3) perävaunun tai perävaunujen jarrujen ja valaisimien on toimittava säännösten ja määräysten mukaisesti;

4) ajoneuvojen sähkö- ja paineilmajarrujen on oltava yhteen sovitettut säännösten ja määräysten mukaisesti;

5) vetoajoneuvon taustapeilit on säädettävä siten tai vetoajoneuvoon on kiinnitettävä sellaiset lisäpeilit, että kuljettaja voi nähdä vetoajoneuvon ja perävaunun tai perävaunujen sivuille sekä seurata takaa tulevaa liikennettä; lisäpeilien sijasta voidaan käyttää muuta epäsuoran näkemisen mahdollistavaa laitetta.

Edellä 2 momentissa säädetyn lisäksi yli 20,00 metriä pitkässä kuorma-auton ja puoliperävaunun yhdistelmässä, 151 §:n 7-11 kohdassa tarkoitetussa yhdistelmässä sekä muussa yli 28,00 metriä pitkässä ajoneuvoyhdistelmässä on oltava sähköohjattu paineilmatoiminen jarrujärjestelmä yhdistelmän kaikissa ajoneuvoissa sekä sellaiset epäsuoran näkemisen mahdollistavat laitteet ja kuljettajaa avustavat järjestelmät, joilla varmistetaan pitkän ajoneuvoyhdistelmän turvallisuus. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset tässä momentissa tarkoitettuista järjestelmistä ja niiden teknisistä vaatimuksista.

Edellä 3 momentissa tarkoitetun ajoneuvoyhdistelmän kuljettajalla tulee olla tieto kullekin yksittäiselle akselille ja telille kohdistuvasta massasta. Vetoajoneuvon etuakselille kohdistuvasta massasta tulee kuitenkin olla tieto vain, jos akseli on ilmajousitettu. Kuljetuksessa tulee pitää mukana 3 momentissa säädettyjen ja 3 momentin nojalla määrättyjen vaatimusten täyttymisen osoittamiseksi tarvittavat ajoneuvon tekniset tiedot.

Kuorma-auton ja siihen tai sen perävaunuun kytketyn perävaunun kuorman purkuun tai lataukseen liittyvissä lyhyissä siirtoajoissa voidaan käyttää autoon asennettua, muuta kuin tyyppi hyväksyttyä kytkentälaitetta. Edellytyksenä on, että kuljetuksen aikana ei ylitetä nopeutta 30 kilometriä tunnissa ja että kytkentälaitteen läheisyyteen on asennettu tästä kertova kilpi. Lisäksi edellytetään, että ajoneuvoissa on oltava lukkiutumaton jarrujärjestelmä. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa määräyksiä edellä tarkoitettua kytkentälaitetta ja kilpeä koskevista vaatimuksista.

Edellä 149 §:ssä tarkoitetuissa kuljetuksissa autoon tai traktoriin saa olla kytkettynä useampia perävaunuja. Ajoneuvoyhdistelmän pituus saa olla enintään 25,25 metriä ja perävaunujen yhteinen kytkentämassa enintään kolme kertaa vetävän ajoneuvon omamassan suuruinen.

Traktoriin, moottorityökoneeseen ja vähintään kolmipyöräiseen L-luokan ajoneuvoon saa kytkeä auton perävaunun, jos käytettävät ajoneuvot ja niiden kytkentä toisiinsa täyttävät vetoajoneuvon mukaisesti määräytyvät tekniset vaatimukset. Jos perävaunussa on toimimattomia suunta- tai jarruvalaisimia eikä mainittuja valaisimia vetoajoneuvon mukaisesti määräytyvissä teknisissä vaatimuksissa edellytetä, ne on peitettävä. Ajoneuvoille ja ajoneuvoyhdistelmälle sallitut mitat ja massat määräytyvät vetoajo-neuvoa koskevien säännösten mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajoneuvoyhdistelmissä käytettävien kytkentälaitteiden teknisistä vaatimuksista ja mitoituksista.

151 §

Autoon kytkettävä hinattava ajoneuvo

Kuorma-autoon saa kytkeä:

- 1) puoliperävaunun;
- 2) keskiakseliperävaunun;
- 3) varsinaisen perävaunun;
- 4) apuvaunun, jonka päälle on kytketty puoliperävaunu;
- 5) puoliperävaunun, jonka päälle on kytketty puoliperävaunu;
- 6) puoliperävaunun, johon on kytketty keskiakseliperävaunu;
- 7) puoliperävaunun, johon on kytketty varsinainen perävaunu;
- 8) puoliperävaunun, johon on kytketty apuvaunu, jonka päälle on kytketty puoliperävaunu;
- 9) apuvaunun, jonka päälle on kytketty puoliperävaunu, jonka päälle on kytketty puoliperävaunu;
- 10) varsinaisen perävaunun, jonka päälle on kytketty puoliperävaunu;
- 11) puoliperävaunun, jonka päälle on kytketty puoliperävaunu, jonka päälle on kytketty puoliperävaunu.

Jos kuorma-autolla vedettävän ajoneuvoyhdistelmän pituus on kuormaamattomana yli 22,00 metriä, on yhdistelmän kaikissa ajoneuvoissa oltava lukkiutumattomat jarrut. Apuvaunun päälle kytketyssä telirakenteisessa puoliperävaunussa tulee olla vähintään kaksi ohjautumatonta akselia. Tässä momentissa tarkoitetuksi ohjautumattomaksi akseliksi katsotaan myös akseli, jonka ohjaus lukittuu suoraan asentoon viimeistään nopeudessa 30 kilometriä tunnissa.

152 §

Autoon kytkettävän hinattavan ajoneuvon suurin sallittu massa

Autoon kytkettävän hinattavan ajoneuvon tai hinattavien ajoneuvojen kytkentämassa saa olla enintään pienin seuraavista arvoista:

-
- 4) jos on kyseessä autoon kytkettävä muu hinattava ajoneuvo kuin puoliperävaunu, 1,75 kertaa vetoauton suurin rekisteröinnissä ja käytössä sallittu massa;
-

Puoliperävaunun telille kohdistuva massa saa olla enintään 1,75 kertaa vetoauton suurin tiellä yleisesti sallittu massa.

155 §

Taksivalaisimen käyttäminen

Kun taksivalaisin on autosta poistettuna tai peitettynä, ajoneuvoa ei tässä laissa säädettyjä liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita koskevia säännöksiä sovellettaessa pidetä taksiliikenteessä olevana ajoneuvona. Edellä 142 §:ssä tarkoitettuun ajoneuvoon kuitenkin sovelletaan taksiliikennettä koskevia liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita koskevia säännöksiä, kun taksivalaisin on peitettynä koulu- ja päivähoitokyytiä osoittavalla kuvulla.

156 §

Muut valaisimet

Hälytysajoneuvossa saa käyttää sinistä valoa näyttävää vilkkuvaa varoitusvalaisinta ajoneuvon ollessa kiireellisessä tehtävässä, ja silloin, kun se liikenteen varoittamiseksi on muutoin tarpeen. Tällaista varoitusvalaisinta saa käyttää myös poliisiajoneuvossa ja Tullin ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvossa, joka ei ole hälytysajoneuvo.

Ruskeankeltaista valoa näyttävää vilkkuvaa varoitusvalaisinta on sen lisäksi, mitä 129 §:ssä säädetään, käytettävä:

- 1) hinausautossa, kun sitä käytetään ajoneuvon nostamiseen tai vetämiseen siten, että se voi vaarantaa muuta liikennettä;
- 2) tienpitoon käytettävässä autossa, traktorissa ja moottorityökoneessa;
- 3) tiellä tehtävään työhön käytettävässä moottorityökoneessa ja traktorissa;
- 4) traktorissa, johon on kiinnitetty hinattava ajoneuvo tai työväline, jonka leveys on yli kolme metriä;

Ruskeankeltaista valoa näyttävää vilkkuvaa varoitusvalaisinta saa käyttää, jos sen käyttö on tarpeen muun liikenteen varoittamiseksi:

- 1) hälytysajoneuvossa;
- 2) tiellä tehtävässä työssä käytettävässä autossa, nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä ja maastoajoneuvossa;
- 3) tiepalvelun ajoneuvossa;
- 4) traktoriin tai moottorityökoneeseen kytketyssä hinattavassa ajoneuvossa, jonka leveys on yli kolme metriä;
- 5) traktoriin tai moottorityökoneeseen kiinnitetyssä työvälineessä, jonka leveys on yli kolme metriä;
- 6) koulu- ja päivähoitokuljetuksessa käytettävässä autossa sen ottaessa tai jättäessä matkustajia;
- 7) ajoneuvossa, joka joudutaan kuormausta tai kuorman purkua varten pysäyttämään tielle niin, että ajoneuvon ohittaminen autolla ei ole mahdollista käyttämättä vastaantulevan liikenteen kaistaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräykset ruskeankeltaista vilkkuvaa valoa näyttävän varoitusvalaisimen käyttämisestä erikoiskuljetuksissa.

Työ- ja apuvalaisimia ei saa pitää kytkettyinä ajoneuvoa tiellä kuljetettaessa. Tämä kiello ei koske tiellä suoritettavaa työtä.

Vetoautona käytettävässä kuorma-autossa sallittua perävaunun tunnusvalaisinta saa käyttää vain perävaunun ollessa kytkettynä.

Tiepalvelun ajoneuvon ja ensiaputoimintaan käytettävän ajoneuvon tunnusvalaisin on peitettävä tai poistettava, kun ajoneuvoa käytetään tiellä osallistumatta tiepalvelu- tai ensiaputoimintaan.

157 a §

Kuljetuksen luokittelu erikoiskuljetukseksi

Kuljetus voidaan luokitella erikoiskuljetukseksi ja siihen voidaan soveltaa erikoiskuljetuksia koskevia säännöksiä ja määräyksiä, jos:

- 1) kuljetusta ei jakamattomasta kuormasta tai jakamattomasta esineestä johtuen voi suorittaa niin, että tiellä yleisesti sallittua mitta tai massaa ei ylitetä;
- 2) kuljetuksessa ylitetään jakamattomasta kuormasta tai jakamattomasta esineestä johtuen mitta- ja massadirektiivissä sallittu mitta tai massa;
- 3) kuljetettava kuorma on sen rakenteen tai muodon vuoksi taikka kuljetuksen turvallisuuden varmistamiseksi kuormattava niin, että ylitetään tiellä yleisesti sallittu mitta tai massa taikka mitta- ja massadirektiivissä sallittu mitta tai massa;
- 4) kyseessä on ajoneuvo, joka sen käyttötarkoituksen vuoksi ylittää kuormaamattomana tiellä yleisesti sallitun mitan tai massan taikka mitta- ja massadirektiivissä sallitun mitan tai massan.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä kuljetuksen luokittelemisesta erikoiskuljetukseksi.

158 §

Erikoiskuljetuksen suorittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset:

- 1) erikoiskuljetuksessa sallituista ajoneuvoista ja ajoneuvoyhdistelmistä sekä erikoiskuljetuksessa sallittavista kuormista;
 - 2) erikoiskuljetusyhdistelmissä käytettävien ajoneuvojen kytkentävaatimuksista;
 - 3) erikoiskuljetuksessa sallituista mitoista ja massoista sekä erikoiskuljetuksena kuljetettavan kuorman kuormaamisesta;
 - 4) erikoiskuljetuksena kuljetettavan kuorman merkitsemisestä;
 - 5) muun kuin jakamattoman kuorman kuljettamisesta erikoiskuljetuksessa;
 - 6) erikoiskuljetuksessa noudatettavista nopeusrajoituksista;
 - 7) varoitusajoneuvojen ja liikenteenohjaajien käyttämisestä erikoiskuljetuksessa;
 - 8) peräkkäisten erikoiskuljetusten kuljettamisesta ryhmänä;
 - 9) ehdoista erikoiskuljetuksesta aiheutuvan vaaran tai haitan ehkäisemiseksi sekä muista turvallisuus-vaatimuksista.
-

159 §

Erikoiskuljetushupa

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset siitä, milloin kuljetus edellyttää erikoiskuljetuslupaa, ja erikoiskuljetuslupan myöntämisen edellytyksistä.

164 §

Moottorittoman ajoneuvon ja eläimen kuljettajan rikkomukset

Polkupyöräilijälle tai muulle moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle taikka 53 §:n 2 momentissa tarkoitettulle tienkäyttäjälle voidaan määrätä lain tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 40 euron liikennevirhemaksu, jos tämä jättää noudattamatta:

- 1) 1–35, 41–51, 53, 54 tai 56–62 §:ssä säädettyä ajoneuvon kuljettajaa koskevaa liikennesääntöä;
- 2) 74, 77–80, 82 tai 84–87 §:ssä säädettyä liikenteenohjauslaitteen noudattamisvelvollisuutta;
- 3) 94 tai 95 §:ssä säädettyä turva- tai suojalaitteen käyttöä ajon aikana koskevaa velvollisuutta; tai
- 4) 107–110, 112, 128, 147 tai 149 §:ssä säädettyä kuormitusta koskevaa rajoitusta.

166 §

Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettajan liikenne rikkomukset

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä:

- 1) 18–22, 24–35, 41–51, 53, 54 tai 56–62 §:ssä säädetään liikennesäännön noudattamisesta;
 - 2) 74, 77–80, 82, 84–87 §:ssä säädetään liikenteenohjauslaitteen noudattamisesta.
-

167 §

Henkilökohtaisen turvalaitteen käyttöä moottorikäyttöisessä ajoneuvossa koskevat rikkomukset

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle ja matkustajalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu turvavyön tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta käyttämättä jättämisestä ajon aikana.

Edellä 1 momentissa säädetyn suuruinen liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös:

- 1) moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle, joka kuljettaa tahallaan tai huolimattomuudesta lasta ajoneuvossa 94 §:ssä säädetyn vastaisesti;
- 2) huoltajalle tai kuljettajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 95 §:ssä säädetyn alle 15-vuotiaiden lasten turvalaitteen käyttöä koskevan velvollisuuden moottorikäyttöisessä ajoneuvossa;
- 3) kuljettajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 95 §:n 2 momentissa säädetyn invataksikuljetuksen turvallisuutta koskevan velvollisuuden.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle ja matkustajalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää ajon aikana 92 §:n 1 tai 3 momentissa säädetyn vastaisesti käyttämättä suojakypärää. Samansuuruinen liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös kuljettajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 92 §:n 2

momentissa säädetyn velvollisuutensa huolehtia alle 15-vuotiaan lapsen suojakypärän käyttämisestä.

168 §

Ajoneuvon kuormausta sekä mittoja ja massoja koskevat rikkomukset

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä lain tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta vähäisestä rikkomisesta 140 euron liikennevirhemaksu, jos tämä jättää noudattamatta, mitä:

- 1) 107–114 §:ssä säädetään kuormauksesta ja ajoneuvon kytkemisestä toisiinsa;
- 2) 5 luvussa säädetään akselille ja telille kohdistuvasta suurimmasta sallitusta massasta taikka ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän suurimmasta sallitusta massasta tai mitasta.

171 §

Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovanun käyttöä koskevat rikkomukset

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta:

- 1) 98 §:ssä säädettyä kieltoa viestintävälineen käytöstä ajon aikana;
 - 2) 104–106 §:ssä renkaiden ja liukuesteiden käytöstä säädettyä;
 - 3) 132 tai 140 §:ssä ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kääntymisestä säädettyä;
 - 4) 132 a §:ssä ajoneuvoyhdistelmän vakaudesta säädettyä; tai
 - 5) 5 luvussa valaisimen tai heijastimen taikka ajoneuvon muiden varusteiden käyttämisestä säädettyä.
-

180 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin:

- 1) liikennevirhemaksun määrittämisessä käytettävistä asiakirjoista sekä niihin tehtävistä merkinnöistä ja niiden säilyttämisestä;
- 2) tämän lain nojalla määrättyjen seuraamusten täytäntöönpanoon liittyvistä ja muista viranomaisten välisistä ilmoituksista.

184 §

Poikkeukset velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä, liikenteenohjauslaitteita ja ajoneuvon käyttöä koskevia säännöksiä

Tienkäyttäjän on kuitenkin noudatettava poliisimiehen tai muun liikenteenohjaajan antamaa merkkiä. Junalle ja muulle rautatiekiskoilla kulkevalle laitteelle on myös annettava esteetön kulku.

187 §

Tien tilapäinen sulkeminen

Tien tilapäisestä sulkemisesta päättää se, jolla on oikeus asettaa liikenteenohjauslaite. Kiireellisessä tapauksessa tien voi sulkea tilapäisesti liikenteenvalvoja tai pelastusviranomainen.

Nopeuskilpailun moottorikäyttöisille ajoneuvoille saa järjestää vain suljetulla tiellä.

Tien tilapäistä sulkemista koskeva päätös on lähetettävä viipymättä poliisille tiedoksi.

189 §

Painonvalvontalaitteen asettaminen

Tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/719 10 d artiklassa tarkoitetun painonvalvontalaitteen asettaa:

- 1) Väylävirasto;
- 2) kadulle ja muulle kunnan hallinnoimalle tielle kunta;
- 3) muulle kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitetulle tielle tienpitäjä;
- 4) tilapäistä käyttöä varten poliisimies, rajavartiomies tai tullimies.

Edellä 1 momentin 1–3 kohdassa tarkoitetun tienpitäjän on toimitettava tieto laitteesta poliisille sekä Väylävirastolle, jolle on toimitettava myös tiedot laitteen keräämistä valvontamääristä ja ylikuormista.

190 §

Liikkumiseisteisen pysäköintitunnuksen myöntäminen

Liikkumiseisteisen pysäköintitunnuksen myöntää Liikenne- ja viestintävirasto. Hakemukseen on liitettävä lääkärinlausunto 1 momentissa tarkoitettujen edellytysten täyttymisestä ja lausunnon voimassaoloajasta. Tunnus myönnetään lääkärinlausunnon voimassaoloajaksi, kuitenkin enintään 10 vuodeksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa tunnuksen voimassaolon sen haltijan hakemuksesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia tunnuksen myöntämiseen liittyvien tehtävien hoitamisessa tarvittavia palveluja Suomessa toimivilta yksityisiltä ja julkisilta palveluntuottajilta. Palvelutehtävä voi sisältää hakemusten vastaanottamisen, niiden vireilläolon ja käsittelyn edellyttämät tehtävät sekä pysäköintitunnuksen luovuttamisen, jollei sitä postiteta hakijalle. Palvelutehtävän hoitamiseen sovelletaan, mitä ajokorttilaissa säädetään ajokortin, ajokorttiluvan ja eräiden muiden lupien myöntämiseen liittyvien tehtävien hoitamisesta palvelutehtävinä, palveluntuottajan luotettavuudesta, palvelutehtävää koskevasta sopimuksesta sekä hakemusasian viereille saattamisesta ja lääkärinlausunnon toimittamisesta.

191 §

Erikoiskuljetusluvan myöntäminen

Luvan 159 §:ssä tarkoitettuun erikoiskuljetukseen myöntää toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Erikoiskuljetusluvassa voidaan asettaa kuljetuksen reittiä, ajankoh-
taa ja muita kuljetuksen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi sekä liikenneympäristön
suojaamiseksi tarvittavia ehtoja.

Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi peruuttaa erikoiskuljetusluvan
määräajaksi tai kokonaan, jos luvanhaltija ei noudata erikoiskuljetusta koskevia säännöksiä,
määräyksiä tai erikoiskuljetusluvassa asetettuja ehtoja taikka luvan myöntämisen edellytykset
eivät enää täyty. Luvan peruuttamisen sijasta luvanhaltijalle voidaan antaa huomautus tai kir-
jallinen varoitus, jos luvan peruuttaminen olisi kohtuutonta.

192 §

Eräitä ajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä koskevat poikkeukset

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää luvan olla noudattamatta yksittäisen ajoneuvon
tai ajoneuvoyhdistelmän osalta 116, 117, 117 a, 118-130, 130 a, 131, 131 a, 132 ja 132 a §:n
säännöksiä, jos se on tarpeen uuden tekniikan kokeilun, tuotekehityksen tai muun erityisen syyn
takia. Edellytyksenä on lisäksi, että luvan myöntäminen ei vaaranna liikenneturvallisuutta, ym-
päristöä tai omaisuutta eikä vääristä kilpailua. Lupa voidaan myöntää määräaikaisena ja siihen
voidaan liittää ehtoja. Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa luvan määräajaksi tai koko-
naan, jos luvanhaltija ei noudata kuljetusta koskevia säännöksiä, määräyksiä tai luvassa asetet-
tuja ehtoja taikka luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty. Luvan peruuttamisen sijasta
luvanhaltijalle voidaan antaa huomautus tai kirjallinen varoitus, jos luvan peruuttaminen olisi
kohtuutonta.

193 §

Muutoksenhaku

Tämän lain nojalla annettuun päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään
hallintolaissa (434/2003). Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäyn-
nistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

195 §

Siirtymäsäännökset

Sulkuviiva, sulkualue ja varoitusviiva tulee merkitä tämän lain liitteessä 4.1 säädetyllä tavalla
kolmen vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta.

Pyörätien jatkeen tiemerkitä tulee merkitä tämän lain liitteessä 4.2 säädetyllä tavalla kahden
vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta.

Kaksisuuntainen pyörätie tulee osoittaa liitteen 3.2 kohdassa B5 ja liitteen 3.4 kohdassa D5
säädetyllä tavalla seitsemän vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta.

Tieliikenneasetuksessa (182/1982) säädettyjä liikennemerkkejä saa käyttää kymmenen vuoden ajan tämän lain voimaantulosta kuitenkin niin, että tämän lain liitteessä 3.3. olevat liikennemerkit polkupyörällä ja mopolla ajo kielletty C12 sekä jalankulku sekä polkupyörällä ja mopolla ajo kielletty C15 on otettava käyttöön tämän lain voimaan tullessa.

Tieliikenneasetuksessa säädettyjä tiemerkintöjä saa käyttää seitsemän vuoden ajan tämän lain voimaantulosta.

Ajoneuvoon, joka on hyväksytty liikenteeseen tämän lain voimaan tullessa, ei sovelleta liitteen 6 taulukossa 2 säädettyä vaatimusta, jonka mukaan peräkkäisten etuakselien tai peräkkäisten taka-akselien, jotka eivät muodosta teliä, massa ei saa ylittää vastaavalle telille sallittua massan arvoa.

Ajoneuvoa, joka on hyväksytty liikenteeseen ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen (1257/1992) 57 §:n 2 tai 3 momentin nojalla, saa edelleen käyttää liikenteessä mainittujen momenttien mukaisesti.

Perävaunuun, joka on otettu käyttöön ennen 1 päivää huhtikuuta 2019, sovelletaan 117 a §:n säännöksiä 1 päivästä tammikuuta 2024 lukien.

Sen estämättä, mitä liitteessä 6.6 säädetään auton ja puoliperävaunun yhdistelmän massasta, saa auton ja puoliperävaunun yhdistelmään soveltaa 20 päivänä tammikuuta 2019 voimassa olleita auton ja puoliperävaunun massaa koskevia säännöksiä 31 päivään joulukuuta 2023 saakka, jos puoliperävaunu on otettu käyttöön ennen 1 päivää huhtikuuta 2019.

Jos vetävä tai vedettävä ajoneuvo on otettu käyttöön ennen 1 päivää huhtikuuta 2019, tulee auton ja perävaunun tai useamman perävaunun muodostaman ajoneuvoyhdistelmän täyttää liitteessä 6.6 säädetty vaatimus vetävän ajoneuvon takimmaiselle telille ja perävaunun etummaiselle telille kohdistuvien massojen summasta 1 päivästä tammikuuta 2024 lukien.

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat, kumotun lain ja sen nojalla annettujen säädösten nojalla myönnettyt luvat ja hyväksynnät pysyvät voimassa niissä määrätyin ehdoin.

Ennen tämän lain voimaantuloa tehtyihin tässä laissa tarkoitettuihin rikkomuksiin sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 2-11 §:n ja kumotun lain rangaistusvastuuta koskevia säännöksiä. Jos tämän lain soveltaminen johtaisi lievempään lopputulokseen, on tämä otettava huomioon rangaistusta määrättäessä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

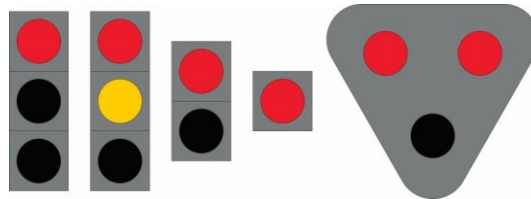
Liite

Säädöslite

Liite 2

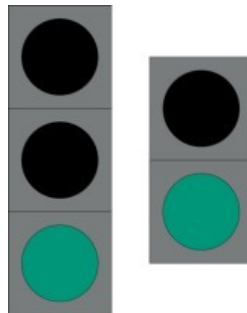
Liikennevalo-opastimet

1 Kiinteä punainen valo



Punainen valo osoittaa, ettei ajoneuvolla ja raitiovaunulla saa sivuuttaa 74 §:n 2 momentissa tarkoitettua pääopastinta eikä pysäytysviivaa. Jos punaisen valon ohella näytetään keltaista valoa, osoittaa tämä valon vaihtumisen vihreäksi olevan heti odotettavissa.

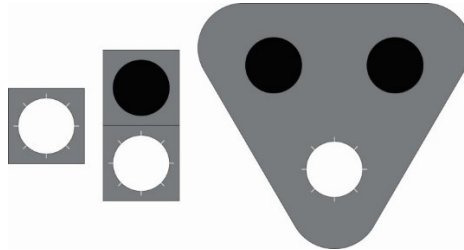
2 Kiinteä vihreä valo



Vihreä valo osoittaa, että ajoneuvolla ja raitiovaunulla saa sivuuttaa pääopastimen ja pysäytysviivan.

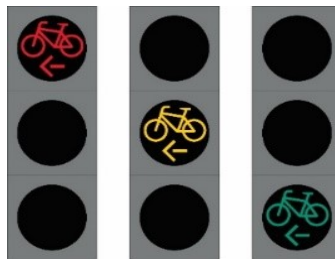
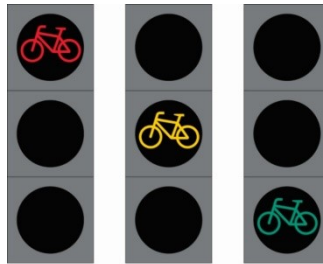
Vihreästä valosta huolimatta on annettava esteetön kulku jalankulkijalle, joka on mennyt suojatielle jalankulkijalle tarkoitetun vihreän valon aikana. Risteyksessä kääntyvällä ajoneuvolla on väistettävä myös risteävää tietä ylittävää polkupyöräilijää, mopoilijaa ja jalankulkijaa. Vasemmalle kääntyvällä ajoneuvolla on lisäksi väistettävä vastaantulevaa liikennettä.

6 Vilkkuva valkoinen valo



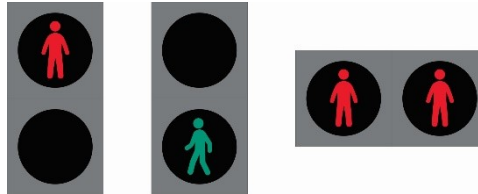
Vilkkuva valkoinen valo osoittaa, että opastimen ja pysäytysviivan saa sivuuttaa noudattaen, mitä tasoristeykseen ajamisesta 11 §:ssä säädetään.

9 Polkupyöräopastin



Polkupyöräopastimessa punainen polkupyörän kuva vastaa 1 kohdassa tarkoitettua punaista valoa, keltainen polkupyörän kuva 3 ja 7 kohdassa tarkoitettua keltaista valoa ja vihreä polkupyörän kuva 2 kohdassa tarkoitettua vihreää valoa. Polkupyöräopastimena voidaan käyttää myös 4 ja 7 kohdassa tarkoitettua nuolivalo-opastinta, jossa nuolikuvio on polkupyöräkuvan yhteydessä.

10 Jalankulkijaopastin



Jalankulkijaopastimessa punainen valo esittää seisovaa henkilöä ja vihreä valo kävelevää henkilöä.

Punainen valo osoittaa, että jalankulkija ei saa mennä ajoradalle, pyörätielle eikä raitiotielle. Vihreä valo osoittaa, että jalankulkija saa mennä ajoradalle, pyörätielle tai raitiotielle. Vilkkuva vihreä valo merkitsee, että aika, jolloin jalankulkija voi ylittää ajoradan, on loppumassa ja että valo on vaihtumassa punaiseksi.

Jalankulkijaopastin sijoitetaan kulkusuunnassa välittömästi opastimen tarkoittaman tien osan taakse.

Jos jalankulkijoiden valo-opasteisiin liittyy näkövammaisille tarkoitettuja ääniopasteita, vastaa nopea katkoääni vihreää ja hidas katkoääni punaista valoa.

Liite 3.2

Etuajo-oikeus- ja väistämismerkkit

B5 Väistämisvelvollisuus risteyksessä



B5

Merkillä osoitetaan, että ajoneuvolla ja raitiovaunulla on väistettävä risteyksessä muita ajoneuvoja ja raitiovaunuja. Risteyksessä kääntyttäessä on lisäksi noudatettava 24 §:n 2 momentissa säädettyä väistämisvelvollisuutta. Liikenneympyrässä merkkiä käytetään merkin D2 kanssa.

Lisäkilpi H23.1 merkin yhteydessä osoittaa, että tietä risteää kaksisuuntainen pyörätie.

Lisäkilpi H22.1 tai H22.2 merkin yhteydessä osoittaa kääntyvän suunnan, jonka ajoneuvoja ja raitiovaunuja ajoneuvon ja raitiovaunun on väistettävä.

Lisäkilvellä H4 varustettuna merkkiä voidaan käyttää ennakkomerkkinä. Lisäkilvellä H5 varustettuna merkkiä voidaan käyttää merkin B6 ennakkomerkkinä.

B7 Väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa



B7

Merkillä osoitetaan, että ajoneuvolla ja raitiovaunulla on väistettävä ajorataa pyörätien jatkeella ylittävää polkupyöräilijää. Merkillä osoitetaan vain rakenteellisesti korotettu pyörätien jatke. Liikennevalo-ohjatussa tienylityspaikassa merkillä voidaan kuitenkin osoittaa pyörätien jatke, jota ei ole rakenteellisesti korotettu. Merkki voidaan sijoittaa ajoradan oikealle puolelle, yläpuolelle, ajoradalla olevalle korokkeelle tai ajoradan vasemmalle puolelle.

Liite 3.3

Kielto- ja rajoitusmerkit

C3 Kuorma- ja pakettiautolla ajo kielletty



C3

Jos kielto koskee ajamista tietyn liikenneasioiden rekisteristä ilmenevän luokittelumassan ylitävällä kuorma- tai pakettiautolla, merkitään tämä raja lisäkilpeen.

C4 Ajoneuvoyhdistelmällä ajo kielletty



C4

Jos kielto koskee ajamista tietyn liikenneasioiden rekisteristä ilmenevän luokittelumassan ylitävällä perävaunulla, merkitään tämä raja lisäkilpeen.

C7 Moottorikelkalla ajo kielletty



C7

Kielto koskee ajamista myös raskaalla moottorikelkalla.

C8 Vaarallisten aineiden kuljetus kielletty



C8

Merkillä kielletään vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä annetun Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaisten vaarallisten aineiden kuljettaminen tiellä. Merkin yhteydessä käytetään aina lisäkilpeä H14, H15 tai H16.

C27 Ajoneuvon suurin sallittu telille kohdistuva massa



C27

Merkissä oleva luku osoittaa ajoneuvon suurimman sallitun telille kohdistuvan todellisen massan tonneissa. Massaa mitattaessa otetaan myös kuorma huomioon. Jos telissä on enemmän kuin kaksi akselia, merkissä osoitetun suurimman sallitun telille kohdistuvan massan saa ylittää alla olevan taulukon mukaisesti. Taulukkoa sovelletaan myös muihin kuin telissä oleviin akseleihin silloin, kun peräkkäisten akselien välinen etäisyys on enintään 2,50 metriä.

Taulukko

Luku merkissä	Kolme akselia	Enemmän kuin kolme akselia
5 t	7 t	9 t
8 t	10 t	12 t
11 t	13 t	16 t
14 t	16 t	19 t
16 t	18 t	21 t
18 t	24 t	27 t
21 t	24 t	27 t

C43 Kuormauspaikka



C43

Merkillä kielletään pysäyttäminen muilta ajoneuvoilta kuin kuormaavilta ja kuormaa purkavilta ajoneuvoilta tien sillä puolella, jolle merkki on pystytetty. Pysäyttäminen on sallittu myös matkustajien ottamista tai jättämistä varten. Vain tietyille ajoneuvoryhmälle sallittu pysäyttäminen osoitetaan lisäkilvellä H12.1 - H12.13. Merkin vaikutusalue on sama kuin merkin C37.

Liite 3.4
Määräysmerkit

D1 Pakollinen ajosuunta



D1.1



D1.2



D1.3



D1.4



D1.5



D1.6



D1.7



D1.8



D1.9

Merkillä osoitetaan ajoneuvolle sallitut ajosuunnat risteyksessä. Merkkien nuolikuvioita voidaan muuttaa olosuhteiden mukaan.
Merkit D.1.1 ja D1.2 sijoitetaan risteykseen tai sen taakse. Merkit D1.3–D1.9 sijoitetaan

ajoradan oikealle puolelle. Merkit voidaan lisäksi sijoittaa ajoradan vasemmalle puolelle tai ajoradalla olevalle korokkeelle.

Merkkejä D1.3D–1.9 voidaan käyttää ajo-kaistakohtaisina ryhmitysmerkkeinä, jolloin ne sijoitetaan asianomaisten ajokaistojen yläpuolelle. Merkeillä osoitetusta ryhmitysjärjestelystä poiketen saavat kuitenkin vasemmalle kääntyvä polkupyöräilijä ja taajaman ulkopuolella myös mopoilija ajaa suoraan risteyksen yli oikeanpuoleisinta suoraan ajavalle liikenteelle tarkoitettua ajokaistaa pitkin.

D8 Moottorikelkkailureitti



D8

Merkillä osoitetaan moottorikelkkailureitti. Muulla moottorikäyttöisellä ajoneuvolla kuin moottorikelkalla ei saa ajaa moottorikelkkailureitillä. Moottorikelkkailureitillä ajettaessa on noudatettava, mitä tässä laissa säädetään ajoradalla ajamisesta. Jalankulkijan on ensisijaisesti käytettävä reitin oikeaa puolta. Raskaalla moottorikelkalla ajo moottorikelkkailureitillä on sallittu, jos se osoitetaan tekstillisellä lisäkilvellä "Sallittu raskaille moottorikelkoille".

Liite 3.5
Sääntömerkit

E18 Moottoriliikennetie päättyy



E18

Lisäkilvellä H4 varustettuna merkkiä voidaan käyttää moottoriliikennetien päättymisestä ilmoittavana ennakkomerkkinä.

Moottoriliikennetien muuttumisesta moottoritieksi ilmoitetaan merkillä E15, jolloin ennakkomerkkinä käytetään merkkiä E15 lisäkilvellä H4 varustettuna.

Liite 3.6
Opastusmerkit

F23 Pyöräilyn paikannimi



F23

Merkit F19—F23. Merkeissä voidaan käyttää reittitunnuksia ja muita vapaamuotoisia tunnuksia.

Jalankulkualueella voidaan käyttää myös muita reitti- ja paikannusmerkintöjä. Tilapäisissä liikennejärjestelyissä merkin pohjaväri on keltainen.

F 35 Opastus merkin tarkoittamalle tielle



F35

Merkin väri vaihtelee tien numeron värin mukaisesti.

F 55 Reitti ilman portaita



F55.1



F55.2



F55.3



F55.4

Merkit F39-F55. Merkkien värit voivat merkkejä F46, F49 ja F51 lukuun ottamatta vaihdella sen merkin pohjaväriin mukaisesti, jossa merkkiä käytetään.

Liite 3.8
Lisäkilvet

H14 Kielto ryhmän A vaarallisten aineiden kuljetukselle



H14

Lisäkilvellä osoitetaan, että liikennemerkillä C8 osoitettu kielto koskee vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä annetun Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaisen ryhmän A vaarallisten aineiden kuljetuksia.

H15 Läpiajokielto ryhmän B vaarallisten aineiden kuljetukselle



H15

Lisäkilvellä osoitetaan, että liikennemerkillä C8 osoitettu kielto koskee vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä annetun Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaisen ryhmän B vaarallisten aineiden kuljetusten läpiajoa. Kuljetus on sallittu, jos aineen kuormaus- tai purkamispaikka sijaitsee sanotuin merkein rajoitetulla alueella. Kuormaus- tai purkamispaikalle on ajettava lyhintä reittiä, ja ajoneuvo on viipymättä kuormauksen jälkeen siirrettävä pois merkein rajoitetulta alueelta.

H16 Tunneliluokka



H16

Lisäkilvellä osoitetaan, että liikennemerkillä C8 osoitettu kielto koskee Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaisten vaarallisten aineiden kuljetuksia tunnelissa. Kirjain B, C, D tai E osoittaa tunneliluokan.

H21 Latauspaikka



H21

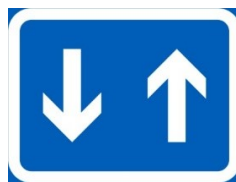
Lisäkilvellä osoitetaan sähkökäyttöisen ajoneuvon lataukseen tarkoitettu paikka. Lisäkilpeä käytetään merkkien E2-E4 yhteydessä.

H23 Kaksisuuntainen pyörätie



H23.1

Lisäkilvellä H23.1 osoitetaan risteävä kaksisuuntainen pyörätie. Lisäkilpeä käytetään merkin B5 tai B6 yhteydessä.



H23.2

Lisäkilpeä H23.2 käytetään merkkien D5 –D7 yhteydessä.

Liite 3.9

Muut liikenteenohjaukseen tarkoitetut merkit

I5 Taustamerkki



I5

Merkillä I5 voidaan osoittaa poikkeuksellisen pienisäteisiä kaarteita tai yllättäviä ajosuunnan muutoksia, ja sitä voidaan käyttää T-risteyksen taustamerkkinä.

I8 Korkeusmerkki



I8

Merkkiä I8 käytetään esteessä, kun sallittu alikulkukorkeus on alle 4,4 metriä.

Merkit I5—I8. Ajoin ja pyörätien ulko- tai yläpuolella olevissa kiinteissä esteissä ja varoitustulotteissa käytettävät värit ovat musta ja keltainen. Tilapäisissä liikennejärjestelyissä käytettävät värit ovat punainen ja keltainen.

I12 Reunapaalu



I12.1



I12.2

Merkkiä I12.1 käytetään ajoradan vasemmalla puolella ja merkkiä I12.2 ajoradan oikealla puolella. Yksisuuntaisen ajoradan vasemmalla puolella käytetään kuitenkin merkkiä I12.2.

I13 Siirtokehotus



I13

Merkkiä käytetään ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain (1508/2019) 6 §:ssä tarkoitetuissa tilanteissa. Merkissä tai merkin yhteydessä voidaan esittää siirtokehotuksen syy, voimassaolo-aika, yhteystiedot ja muita tarvittavia tietoja.

Liite 4.2
Poikisuuntaiset tiemerkinnot

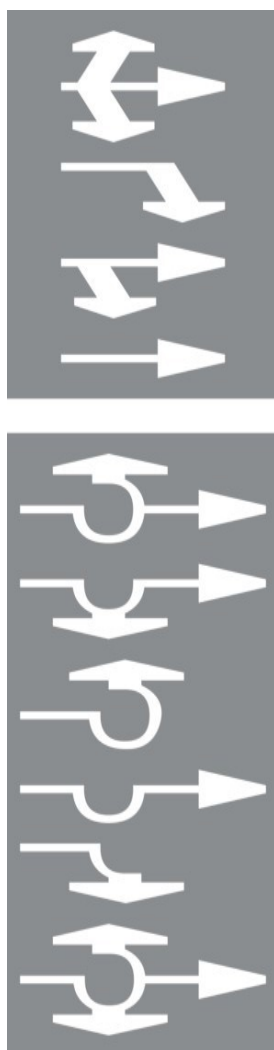
L4 Pyörätien jatke



Pyörätien jatke osoitetaan kahdella valkoisella katkoviivalla. Merkintää käytetään osoittamaan pyörätieltä tulevalle polkupyöräilijälle ja mopoilijalle ajoradan ylityspaikka. Merkintää voidaan käyttää myös muissa polkupyöräilijälle ja mopoilijalle tarkoitetuissa ajoradan ylityspaikoissa. Pyörätien jatke merkitään vain, jos väistämisvelvollisuus ajorataa ylittäviä kohtaan on osoitettu liikennemerkillä B5, B6 tai B7. Jos pyörätien jatke merkitään suojatiemerkin­nän rin­nalle tai keskelle, suojatien puoleista katkoviivaa ei tarvitse merkitä.

Liite 4.3
Muut tiemerkinnot

M1 Ajokaistanuoli



Valkoisella ajokaistanuolella voidaan ryhmittymistä varten osoittaa, mihin suuntaan tai suuntiin asianomaista ajokaistaa käyttävä saa risteyksestä poistua. Ajokaistanuolella osoitetusta ryhmitysjärjestelystä poiketen saa polkupyöräilijä ja taajaman ulkopuolella myös mopoilija, joka aikoo kääntyä vasemmalle, ajaa risteyksen yli oikeanpuoleista suoraan ajavalle liikenteelle tarkoitettua ajokaistaa pitkin.

Ajokaistanuolella voidaan osoittaa myös kulkusuunta ajokaistalle ja pyörätielle.

M2 Ajokaistan vaihtamisnuoli



Valkoisella ajokaistan vaihtamisnuolella voidaan ilmoittaa ajokaistan päättymisestä. Vastakkaisille ajosuunnille tarkoitettujen ajokaistojen väliin sijoitettuna ajokaistan vaihtamisnuolella voidaan tehostaa varoitusviivan K4 vaikutusta.

M6 Ohjausviiva



Ohjausviiva on valkoinen katkoviiva, jota voidaan käyttää ohjaamaan liikenne sille tarkoitetulle ajokaistalle tai pyörätielle.

M8 Pyöräilijä



Valkoista pyöräilijämerkintää voidaan käyttää pyöräkaistalla, pyörätiellä, pyörätien jatkeella ja pyöräilijän odotustilassa. Merkintää voidaan käyttää myös yksisuuntaisella tiellä, jolla polku-pyöräliikenne on sallittu molempiin suuntiin.

M16 Nopeusrajoitus



Valkoisella nopeusrajoitusmerkinnällä voidaan tehostaa liikennemerkillä osoitettua nopeusrajoitusta. Vaihtoehtoisesti voidaan käyttää tiemerkintää M19.

M17 Tiennumero



Valkoisella tien numero -merkinnällä voidaan osoittaa tien numero. Vaihtoehtoisesti voidaan käyttää tiemerkintää M19.

Liite 5.1

Moottorikäyttöisen ajoneuvon suurin sallittu nopeus (99 §)

	Moottorikäyttöinen ajoneuvo	Kilometriä tunnissa
a	Kuorma-auto	80
b	Erikoisauto	80
c	Erikoisauto, jonka omamassa on alle 1,8 tonnia, b kohdasta poiketen	100
d	Muu traktori kuin e, f ja g kohdassa tarkoitettu traktori	40
e	Liikennetraktori	50
f	Rakenteelliselta nopeudeltaan yli 40 kilometriä tunnissa oleva b-luokan traktori	60
g	Lukkiutumattomin jarruin varustettu b-luokan traktori, jonka kaikki akselit ovat jousitettuja ja jonka rakenteellinen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, f kohdasta poiketen	80
h	Levikepyörillä varustettu e, f ja g kohdassa tarkoitettu traktori, jonka leveys levikepyöristä mitattuna on yli 2,6 metriä, tai traktori, johon on kytketty yli 2,6 metriä leveä työväline, e, f ja g kohdasta poiketen	40
i	Ajoneuvo, jossa vähintään yksi akseli on jousittamaton, ei kuitenkaan moottoripyörä	60
j	Moottorityökone ja maastoajoneuvo	40
k	Moottorikelkka ja raskas moottorikelkka moottorikelkkailureitillä, j kohdasta poiketen	60
l	Ajoneuvo, jossa on metallipintaisia telaketjuja	20
m	Linja-auto	80
n	Edellä m kohdasta poiketen linja-auto, jos se on varustettu erityisin turvalaittein ja -varustein eikä siinä ole seisovia matkustajia. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tekniset määräykset turvalaitteista ja -varusteista.	100
o	Matkailuautoon, jonka suurin teknisesti sallittu massa on yli 3,5 tonnia, sovelletaan linja-autolle m ja n kohdissa säädettyjä suurimman sallitun nopeuden arvoja.	
p	Kaksi- ja kolmipyöräinen mopo sekä kevyt nelipyörä	45
q	Pienitehoinen mopo	25

Taulukon h kohdassa säädettyä rajoitusta ei sovelleta tienpitoon käytettävään traktoriin.

Liite 5.2

Moottorikäyttöisen ajoneuvon sekä hinattavan ajoneuvon tai hinattavien ajoneuvojen muodostaman ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu nopeus (99 §)

	Moottorikäyttöinen ajoneuvo	kilometriä tunnissa
a	Auto ja L-luokan ajoneuvo	80
b	Kuitenkin henkilö- ja pakettiauto, johon on kytketty luokittelumassaltaan enintään 750 kilogramman painoinen perävaunu sekä moottoripyörä, johon on kytketty perävaunu	100
c	Ajoneuvo, johon on kytketty jousittamaton hinattava ajoneuvo, sekä auto, johon on kytketty luokittelumassaltaan yli 750 kilogramman painoinen jarruton hinattava ajoneuvo	60
d	Traktori, johon on kytketty hinattava ajoneuvo, jota ei ole varustettu lukkiutumattomin jarruin	60
e	Traktori silloin, kun ajoneuvoyhdistelmän jollekin ajoneuvolle tai kytkentälaitteelle ei ole saatavissa tietoa sallitusta massasta	40
f	Moottorikelkka, raskas moottorikelkka, traktori ja liikennetraktori, jos perävau- nussa kuljetetaan henkilöitä	40
g	Traktori, johon on kytketty yli 2,6 metrin levyinen hinattava ajoneuvo	40

g kohdassa säädettyä rajoitusta ei sovelleta erikoiskuljetukseen eikä tienpitoon käytettävään traktorin ja hinattavan ajoneuvon muodostamaan ajoneuvoyhdistelmään

Liite 6.2

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon telille kohdistuvat suurimmat sallitut massat (116 §)

	Moottorikäyttöisen ajoneuvon teli	tonnia
a	Kaksiakselinen teli, jos akseliväli on pienempi kuin 1,0 metriä	11,5
b	Kaksiakselinen teli, jos akseliväli on vähintään 1,0 metriä, mutta pienempi kuin 1,3 metriä	16
c	Kaksiakselinen teli, jos akseliväli on vähintään 1,3 metriä, mutta pienempi kuin 1,8 metriä	18
d	Kaksiakselinen teli, jossa vähintään toinen akseleista on vetävä, jos akseliväli on vähintään 1,3 metriä, mutta pienempi kuin 1,8 metriä ja kukin vetävä akseli on varustettu paripyörin eikä yhdellekään akselille kohdistuva massa ylitä 9,5 tonnia	19
e	Kaksiakselinen teli, jossa vähintään toinen akseleista on vetävä, jos akseliväli on vähintään 1,3 metriä mutta pienempi kuin 1,8 metriä ja vetävä akseli on varustettu paripyörin ja ilmajousitettu tai varustettu ilmajousitusta vastaavaksi tunnustetulla jousituksella	20
f	Kaksiakselinen teli, jossa vähintään toinen akseleista on vetävä, jos akseliväli on vähintään 1,3 metriä mutta pienempi kuin 1,8 metriä ja telin kumpikin akseli on varustettu paripyörin sekä ilmajousitettu tai varustettu ilmajousitusta vastaavaksi tunnustetulla jousituksella taikka jos telin kumpikin akseli on vetävä ja varustettu paripyörin eikä yhdellekään akselille kohdistuva massa ylitä 10,5 tonnia	21
g	Kahden etuakselin muodostama kaksiakselinen teli, jos akseliväli on vähintään 1,8 metriä	20
h	Kolmiakselinen teli, jos peräkkäisten akselien välinen etäisyys on pienempi kuin 1,3 metriä	21
i	Kolmiakselinen teli, jos peräkkäisten akselien välinen etäisyys on vähintään 1,3 metriä	24
j	Kolmiakselinen teli, jos peräkkäisten akselien välinen etäisyys on vähintään 1,3 metriä ja jos vähintään kaksi telin akseleista on varustettu paripyörin	27
	Hinattavan ajoneuvon teli	
k	Kaksiakselinen teli, jos akseliväli on pienempi kuin 1,0 metriä	11
l	Kaksiakselinen teli, jos akseliväli on vähintään 1,0 metriä mutta pienempi kuin 1,3 metriä	16
m	Kaksiakselinen teli, jos akseliväli on vähintään 1,3 metriä mutta pienempi kuin 1,8 metriä	18
n	Kaksiakselinen teli, jos akseliväli on vähintään 1,8 metriä	20
o	Kolmiakselinen teli, jos peräkkäisten akselien välinen etäisyys on enintään 1,3 metriä	21
p	Kolmiakselinen teli, jos akselien etäisyys on suurempi kuin 1,3 metriä	24
q	Neli- tai useampiakselinen teli	24
r	Neli- tai useampiakselinen teli, jos peräkkäisten akselien välinen etäisyys on suurempi kuin 1,3 metriä	27
s	Neli- tai useampiakselinen teli, jos peräkkäisten akselien välinen etäisyys on suurempi kuin 1,3 metriä ja telin äärimmäisten akselien välinen etäisyys on suurempi kuin 4,7 metriä	30
t	Viisi- tai useampiakselinen teli, jos peräkkäisten akselien välinen etäisyys on suurempi kuin 1,3 metriä ja telin äärimmäisten akselien välinen etäisyys on suurempi kuin 6,7 metriä	36

Peräkkäisten etuakselien tai peräkkäisten taka-akselien, jotka eivät muodosta teliä, massa ei saa ylittää vastaavalle telille sallittua massan arvoa. Kolmi- tai useampiakselisessa telissä oleville peräkkäisille akseleille kohdistuva massa ei saa ylittää vastaavan akselimäärän mukaiselle telille taulukon mukaan kohdistuvaa suurinta sallittua massaa. Telissä olevalle akselille kohdistuva massa ei saa ylittää liitteen 6.1 taulukossa säädettyä akselille kohdistuvaa suurinta sallittua massaa.

Liite 6.3

Auton suurin sallittu massa (117 §)

	Auto	tonnia
a	Muu kaksiakselinen auto kuin linja-auto	18
b	Kolmiakselinen auto	25
c	Kolmiakselinen auto, jos sen vetävä taka-akseli on varustettu paripyörin ja ilmajousitettu tai varustettu ilmajousitusta vastaavaksi tunnustetulla jousituksella taikka jos kukin vetävä taka-akseli on varustettu paripyörin eikä yhdellekään akselille kohdistuva massa ylitä 10,5 tonnia	26
d	Kolmiakselinen auto, jonka akseleista kaksi on varustettu paripyörin taikka jonka taka-akseleista toinen on ohjaava tai ohjautuva ja varustettu nimellislevydeltään vähintään 385 millimetriä olevilla renkailla ja vetävä taka-akseli on varustettu paripyörin ja ilmajousitettu tai varustettu ilmajousitusta vastaavaksi tunnustetulla jousituksella	28
e	Kolmiakselinen nivellinja-auto	28
f	Neliakselinen auto	31
g	Neliakselinen auto, jos sen vetävä taka-akseli on varustettu paripyörin ja ilmajousitettu tai varustettu ilmajousitusta vastaavaksi tunnustetulla jousituksella taikka jos kukin vetävä taka-akseli on varustettu paripyörin eikä yhdellekään akselille kohdistuva massa ylitä 10,5 tonnia	35
h	Viisiakselinen auto	42
i	Kaksiakselinen linja-auto	19,5

Auton massa ei kuitenkaan saa ylittää määrää, joka saadaan lisäämällä jokaiselta 0,10 metriltä, jonka auton äärimmäisten akselien välinen etäisyys ylittää 1,80 metriä, 20 tonniin

- jos auto on neliakselinen 320 kilogrammaa

- jos auto on viisiakselinen 350 kilogrammaa

Auton massasta vähintään 20 prosenttia tulee kohdistua ohjaavaan akseliin tai ohjaaviin akseleihin. Henkilöauton massasta, auton ollessa kuormattu suurinta rekisteröinnissä ja käytössä sallittua massaa ja täyttä taka-akselistolle kohdistuvaa massaa vastaavasti, kuitenkin vähintään 30 prosenttia tulee kohdistua etuakselille.

Muun auton kuin henkilöauton massasta vähintään 25 prosenttia tulee kohdistua vetävään akseliin tai vetäviin akseleihin.

Vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävän auton massa saa olla liitteen 6.3 kohdassa a - h säädettyä suurinta sallittua arvoa suurempi siltä osin kuin valmistaja osoittaa, että massan kasvu johtuu vaihtoehtoisen käyttövoiman edellyttämästä lisäpainosta. Lisäystä saa olla enintään 1000 kilogrammaa.

Mitta- ja massadirektiivin 2 artiklassa tarkoitetun päästöttömän ajoneuvon massa saa olla liitteen 6.3 kohdassa a ja e säädettyä suurinta sallittua arvoa suurempi siltä osin kuin valmistaja osoittaa, että massan kasvu johtuu päästöttömän teknologian edellyttämästä lisäpainosta. Lisäystä saa olla enintään 2000 kilogrammaa.

Liite 6.4

Traktorin, moottorityökoneen ja maastoajoneuvon suurin sallittu massa (118 §)

	Ajoneuvo (traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo)	tonnia
a	Kaksiakselinen ajoneuvo	18
b	Kolmiakselinen ajoneuvo	25
c	Neliakselinen ajoneuvo	31
d	Viisi- tai useampiakselinen ajoneuvo	42
e	Teloin varustettu ajoneuvo; Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä ajoneuvon telojen maakosketuksessa olevan pituuden rajaamasta suurimmasta sallitusta massasta sekä muilla kuin kumi- tai metallipintaisilla teloilla varustettujen tela-ajoneuvojen suurimmista sallituista massoista.	42
f	Metallipintaisin teloin varustettu ajoneuvo e kohdasta poiketen	20

Kolmi- ja neliakseliseen ajoneuvoon, joka täyttää liitteessä 6.3 kolmi- ja neliakseliselle autolle säädetyt suuremman massan edellytyksenä olevat ehdot, voidaan soveltaa kyseisiä suurempia massoja. Kolmiakseliselle nivelohjatulle ajoneuvolle voidaan soveltaa kolmiakseliselle nivellinja-autolle säädettyä massan arvoa. Yli kolmiakselisen ajoneuvon massa ei kuitenkaan saa ylittää määrää, joka saadaan lisäämällä jokaiselta 0,10 metriltä, jonka ajoneuvon äärimmäisten akselien välinen etäisyys ylittää 1,80 metriä, 20 tonniin	
- jos ajoneuvo on neliakselinen	320 kilogrammaa
- jos ajoneuvo on viisi- tai useampiakselinen	350 kilogrammaa

Liite 6.6

Auton ja perävaunun yhdistelmän suurin sallittu massa (122 §)

	Yhdistelmä	tonnia
a	Auton ja keskiakseliperävaunun yhdistelmä	50
b	Auton ja puoliperävaunun, auton ja varsinaisen perävaunun tai auton ja useamman perävaunun yhdistelmä	
b.1	- neliakselisena	36
b.2	- viisiakselisena	44
b.3	- kuusiakselisena	53
b.4	- seitsemänakselisena	60
b.5	- kahdeksanakselisena	64
b.6	- kahdeksanakselisena, jos vähintään 65 prosenttia perävaunun massasta tai perävaunujen massasta yhteensä kohdistuu akseleille, jotka on varustettu paripyörin	68
b.7	- yhdeksänakselisena	69
b.8	- vähintään yhdeksänakselisena, jos vähintään 65 prosenttia perävaunun massasta tai perävaunujen massasta yhteensä kohdistuu akseleille, jotka on varustettu paripyörin	76
b.9	- 10-akselisena	74
b.10	- vähintään 11-akselisena	76

Akselien lukumäärää laskettaessa ei kuusi- tai useampiakselisissa yhdistelmissä oteta huomioon ilmaan nostettua akselia eikä akselia, jolle sallittu massa on pienempi kuin viisi tonnia. Vetävän ajoneuvon takimmaiselle telille ja perävaunun etummaiselle telille kohdistuvien massojen summa ei kuitenkaan saa ylittää määrää, joka saadaan lisäämällä 20 000 kilogrammaan 350 kilogrammaa jokaiselta 0,10 metriltä, jonka telien äärimmäisten akselien välinen etäisyys ylittää 1,80 metriä.

Auton ja siihen kytketyn perävaunun tai kytkettyjen perävaunujen muodostaman massaltaan yli 44 tonnin ajoneuvoyhdistelmän massa ei kuitenkaan saa ylittää määrää, joka saadaan lisäämällä 20 000 kilogrammaan 320 kg jokaiselta 0,10 metriltä, jonka ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän äärimmäisten akselien väli ylittää 1,80 metriä. Tätä sovelletaan myös taulukon b kohdassa tarkoitetun yhdistelmän osana olevaan auton ja puoliperävaunun ajoneuvoyhdistelmään, jos sen massa on suurempi kuin 44 tonnia. Ajoneuvoyhdistelmässä, jonka massa on suurempi kuin 40 tonnia, auton takimaisen ja kytkentämassaltaan yli 10 tonnin perävaunun etummaisen akselin välin tulee olla vähintään 3,00 metriä.

Auton ja yhden tai useamman perävaunun yhdistelmän vetäville akseleille tulee kohdistua vähintään 15 prosenttia ajoneuvoyhdistelmän massasta. Jos ajoneuvoyhdistelmän massa on yli 68 tonnia, tulee ajoneuvoyhdistelmän massasta kuitenkin vähintään 20 prosenttia kohdistua vetäville akseleille ja vähintään 9 prosenttia vetoauton ohjaaville akseleille. Edellä säädettyjä, akselimassoja koskevia raja-arvoja ei sovelleta kuorman purkuun eikä lastaukseen liittyvissä lyhyissä siirtoajoissa silloin, kun ajoradan kitkaominaisuuksista ei muodostu riskiä liikenneturvallisuukselle eikä kuljetuksen suorittamiselle. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa määräyksiä siitä, minkälaista akselia pidetään tässä tarkoitettuna vetävänä akselina.

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.

Vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävän ajoneuvoyhdistelmän massa saa olla liitteen 6.6 taulukossa säädettyä suurinta sallittua arvoa suurempi siltä osin kuin valmistaja osoittaa, että massan kasvu johtuu vaihtoehtoisen käyttövoiman edellyttämästä lisäpainosta. Lisäystä saa olla enintään 1000 kilogrammaa. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä siitä, minkälaisia teknisiä toteutuksia voidaan pitää tässä tarkoitettuina ajoneuvoyhdistelmän vaihtoehtoisina käyttövoimina.

Liite 7.1

Auton, perävaunun ja niiden yhdistelmien suurin sallittu pituus (125 §)

	Auto	met- riä
a	Linja-auto	13,50
b	Linja-auto vähintään kolmiakselisena	15,00
c	Linja-auto nivelrakenteisena	18,75
d	Linja-auto nivelrakenteisena useammalla kuin yhdellä nivelellä varustettuna	25,25
e	Muu auto kuin linja-auto	13,00
	Perävaunu	
f	Puoliperävaunu vetotapin pystyakselistä perävaunun takimmaiseen kohtaan	18,00
g	Yli 22,00 metrin pituisessa ajoneuvoyhdistelmässä käytettävä varsinainen perävaunu etuakseliston kääntöpiisteestä perävaunun takimmaiseen kohtaan	16,00
h	f ja g kohdassa tarkoitetun perävaunun vetotapin pystyakselistä tai etuakseliston kääntöpiisteestä vaakatasossa mihin tahansa kyseisen kohdan etupuolella olevaan kohtaan vetoaisaa lukuun ottamatta	2,04
i	Muu kuin f tai g kohdassa tarkoitettu perävaunu vetoaisaa mukaan lukematta	12,50
	Ajoneuvoyhdistelmä	
j	Henkilö-, paketti- tai linja-auton ja muun perävaunun kuin puoliperävaunun yhdistelmä	18,75
k	Henkilö- tai pakettiauton ja puoliperävaunun taikka N ₂ -luokan kuorma-auton ja puoliperävaunun yhdistelmä	16,50
l	N ₃ -luokan kuorma-auton ja puoliperävaunun yhdistelmä	23,00
m	Muu kuin j, k, l, n tai o kohdassa tarkoitettu ajoneuvoyhdistelmä	16,50
n	Kuorma-auton ja keskiakseliperävaunun yhdistelmä	20,75
o	Muu kuin k, l tai n kohdassa tarkoitettu kuorma-auton ja yhden tai useamman perävaunun yhdistelmä	34,50
p	o kohdassa tarkoitetun ajoneuvoyhdistelmän vetoauton ohjaamon takana olevien kuormatilojen sisäpituuksien summa	29,24

Jos linja-autoon on kiinnitetty irrotettava varuste, kuten suksilaatikko, linja-auton ja siihen kiinnitetyn varusteen pituus ei saa ylittää taulukossa säädettyjä mittoja.
Ajoneuvon äärimittojen ulkopuolelle ulottuvaa muuta kuormaa kuin konttia ja vaihtokuormakoria ei huomioida kuormatilojen pituuksia määritettäessä.
Ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä, joka on varustettu mitta- ja massadirektiivin 8 b artiklassa tarkoitetuilla aerodynaamisilla laitteilla, saa direktiivissä säädettyin edellytyksin ylittää taulukossa säädetty mitat, kuormatilojen sisäpituuksia lukuun ottamatta. Mittojen ylitys on sallittua vain, jos se on välttämätöntä, jotta tällaiset laitteet voidaan liittää ajoneuvon takaosaan, eikä se saa johtaa kuormatilan koon kasvamiseen.
Ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä, joka on varustettu mitta- ja massadirektiivin 9 a artiklassa tarkoitettulla ohjaamolla, saa direktiivissä säädettyin edellytyksin ylittää taulukossa säädetty mitat, kuormatilojen sisäpituuksia lukuun ottamatta. Mittojen ylitys ei saa johtaa kuormatilan koon kasvamiseen.

Perävaunu tai ajoneuvoyhdistelmä, jossa kuljetetaan 45 jalan mittaista konttia tai pituudeltaan 45 jalan mittaista vaihtokoria osana mitta- ja massadirektiivin 2 artiklassa tarkoitettua intermodaalikuljetusta, saa ylittää taulukossa säädetyt mitat 15 senttimetrillä.

Liite 7.3

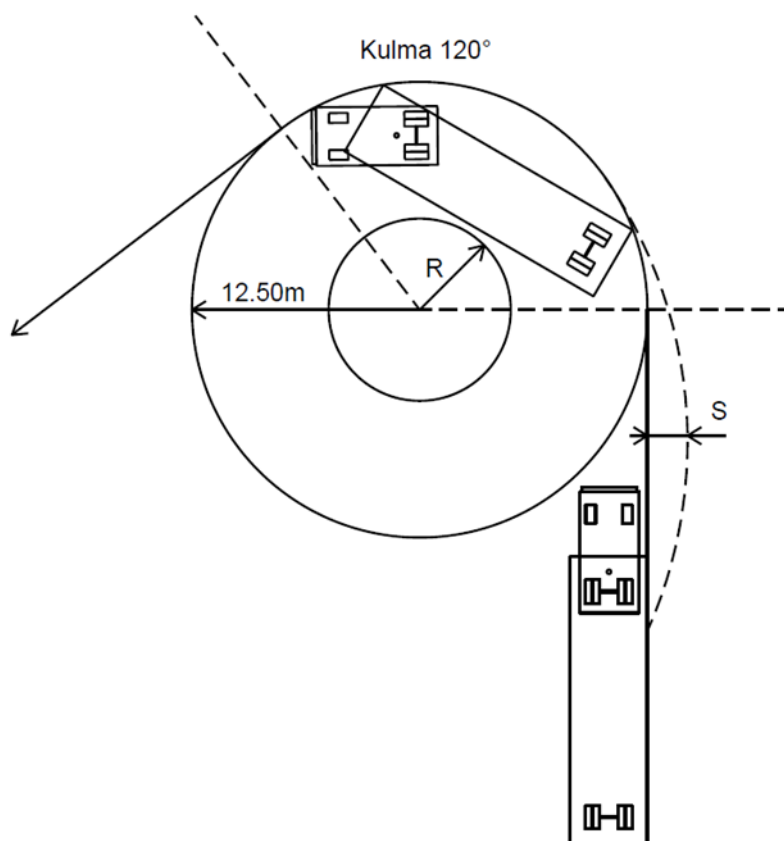
Moottoripyörän, mopon, kolmipyörän, nelipyörän, kevyen nelipyörän, raskaan nelipyörän, kevyen sähköajoneuvon, moottorilla varustetun polkupyörän ja polkupyörän suurimmat sallitut päämitat (127 §)

	Ajoneuvo	metriä
	Moottoripyörän, mopon, kolmipyörän, nelipyörän, kevyen nelipyörän, raskaan nelipyörän, kevyen sähköajoneuvon, moottorilla varustetun polkupyörän ja polkupyörän	
a	- pituus	4,00
a.1	L6e-B -luokan ajoneuvon pituus kuitenkin	3,00
a.2	L7e-C -luokan ajoneuvon pituus kuitenkin	3,70
b	- leveys	2,00
b.1	L6e-B- ja L7e-C -luokan ajoneuvon leveys kuitenkin	1,50
b.2	Kaksipyöräisen mopon leveys kuitenkin	1,00
b.3	Perävaunun leveys	1,50
c	- korkeus	2,50

Jos vetoajoneuvon leveys on yli 1,50 metriä, perävaunun leveys saa edellä säädetystä poiketen olla enintään yhtä suuri kuin vetoajoneuvon leveys.

Liite 9

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton ja autolla vedettävän ajoneuvoyhdistelmän kääntyminen (132 §)



Yhdistelmän tulee kääntyä kuvan mukaisessa ulkosäteeltä 12,50 metrin 120-asteen käänöksessä siten, että takakulman sivusiirtymä S on enintään 80 senttimetriä ja sisäsäde R vähintään 400 senttimetriä. Sivusiirtymän ollessa alle 80 senttimetriä saa sisäsäde olla yhtä paljon pienempi. Sisäsäteen tulee olla aina vähintään 370 senttimetriä.

2.

Laki

ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 65 §:n 1 momentin 1 kohdan b ja c alakohta ja 4 kohta, 72 §:n 3 momentti, 76 a §:n otsikko ja 1 momentti sekä 76 b §:n otsikko, sellaisina kuin ne ovat, 65 §:n 1 momentin 1 kohdan b ja c alakohta ja 4 kohta laissa 734/2018, 72 §:n 3 momentti, 76 a §:n otsikko ja 1 momentti sekä 76 b §:n otsikko laissa 96/2018, seuraavasti:

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:

1) tieliikennelain (729/2018) 6 luvussa tarkoitettuun liikenne rikkomukseen, lukuun ottamatta muita liikennevirhemaksulla rangaistavia tekoja kuin:

b) tieliikennelaissa tarkoitettua nopeusrajoituksen rikkomista moottorikäyttöisellä ajoneuvolla yli 10 kilometrillä tunnissa, jos suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa;

c) tieliikennelaissa tarkoitettua nopeusrajoituksen rikkomista moottorikäyttöisellä ajoneuvolla yli 15 kilometrillä tunnissa, jos suurin sallittu nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa;

4) liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettuun kuljettajan ammattipätevyysäännösten rikkomiseen; ei kuitenkaan 39 §:ssä säädetystä asiakirjoja koskevasta rikkomuksesta;

72 §

Väliaikaisen ajokiellon kesto

Poliisi voi muulloinkin perustellusta pyynnöstä määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään, jos tähän on rikosasian käsittelyn kesto, epäillyn liikenne rikoksen vakavuus, 66 §:n 4 momentissa mainitut vaikutukset tai muut seikat huomioiden painava syy ja ajokieltoon liittyvä rikosasia on vireillä tuomioistuimessa tai sakkomenettelyssä.

76 a §

Menettely ajokieltoasiassa

Edellä 64 §:n 1 momentissa, 2 momentin 3 ja 4 kohdassa sekä 65 §:ssä tarkoitettu ajokielto saadaan määrätä, kun mainituissa lainkohdissa tarkoitettua tekoa koskeva liikennevirhemaksua koskeva päätös, rikesakkomääräys, sakkomääräys, rangaistusmääräys tai tuomio on annettu. Ajokieltoasia on käsiteltävä viipymättä tällaisen ratkaisun antamisen jälkeen.

76 b §

Muutoksenhaun vaikutus ajokieltoon

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1285/2019, seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu, tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, kasvinterveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tarkoitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu, tieliikennelain (729/2018) 161 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, ajokorttilain (386/2011) 93 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, vesiliikennelain (782/2019) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

ajoneuvolain 21 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (1090/2002) 21 §, sellaisena kuin se on laissa 942/2018
seuraavasti:

21 §

Ambulanssi ja ensihoitoajoneuvo

Ambulanssi on sairaiden tai loukkaantuneiden henkilöiden kuljetukseen tarkoitettu M-luokan ajoneuvo, jossa on erityisvarusteita tätä tarkoitusta varten.

Ensihoitoajoneuvo on terveydenhuoltolaissa (1326/2010) tarkoitettuun ensihoitopalvelun ensihoitotehtäviin varustettu ajoneuvo.

Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa ambulanssin ja ensihoitoajoneuvon tarkemmasta luokittelusta, korin ja potilastilan mitoituksesta, suorituskyvystä sekä lääkinnällisistä ja muista varusteista. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset ambulanssin ja ensihoitoajoneuvojen erikoiskäytön edellyttämien merkki- ja varoitusvalaisimien, heijastimien, heijastavien merkintöjen sekä äänimerkinantolaitteiden teknisistä vaatimuksista ja asennuksesta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 12.3.2020

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

1.

Laki**tieliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan tieliikennelain (729/2018) 2 §:n 23 kohta, 3 §, 5 §:n otsikko ja 2 momentti, 6 §:n otsikko, 8 §:n 1 momentti, 39 §:n 1 momentti, 41 §:n otsikko, 48 §:n 2 momentti, 49 §:n 5 momentti, 55 §:n 1 momentti, 58 §:n edellä oleva väliotsikko, 58 §:n otsikko, 63 §, 65 §:n 2 momentin 4 ja 5 kohta ja 5 momentti, 67 §:n 1, 5 ja 6 momentti, 68 §, 70 §:n 2–5 momentti, 71 §:n 1 momentin 1 kohta sekä 3 ja 4 momentti, 72 §, 73 §:n 2 momentti, 78 §:n 2 momentti, 85 §:n 3 momentti, 88 §:n 1 momentin 11 kohta ja 2 momentti, 89 §, 93 §:n 3 momentin 2 kohta ja 5 momentti, 96 §, 97 §:n 2 momentti, 98 §:n 1 momentti, 100 §:n 1 momentti, 102 §:n 3 momentti, 105 §:n 1 momentin 1 ja 3 kohta sekä 2 ja 4 momentti, 106 §, 107 §:n 3 momentti, 108 §, 109 §:n 1 momentti, 110 §:n 4 momentti, 113 §:n 2 momentti, 115, 116 ja 122 §, 124 §:n 1 ja 2 momentti, 127 §:n otsikko, 129 §:n 2 momentti, 130 §:n 5 momentti, 132 ja 143 §, 149 §:n 3 momentti, 150 §, 151 §:n 4 ja 5 momentti, 152 §:n 1 momentin 4 kohta, 155 ja 156 §, 158 §:n 3 momentti, 159 §:n 2 momentti, 164 §, 166 §:n 1 momentti, 167–169 §, 171 §:n 1 momentti, 180 §, 184 §:n otsikko ja 2 momentti, 187 §, 189 §, 190 §:n 2 ja 3 momentti, 191 §:n 1 ja 5 momentti, 192 §:n 1 momentti, 193 §:n 1 momentti ja 195 § sekä liitteen 2 kohta 2, 9 ja 10, liitteen 3.2 kohta B5 ja B7, liitteen 3.3 kohta C3, C4, C7, C8, C27 ja C43, liitteen 3.4 kohta D1 ja D8, liitteen 3.5 kohta E18, liitteen 3.6 kohta F23, F35 ja F55, liitteen 3.8 kohta H14–H16, H21 ja H23, liitteen 3.9 kohta I5, I8, I12 ja I13, liitteen 4.2 kohta L4, liitteen 4.3 kohta M1, M2, M6, M8, M16 ja M17 sekä liite 5.1, 5.2, 6.2, 6.4, 6.6, 7.1 ja 7.3, ja

lisätään 2 §:ään uusi 24 kohta, 20 §:ään uusi 3 momentti, 88 §:n 1 momenttiin uusi 12 kohta, 109 §:ään uusi 5 momentti, lakiin uusi 117 a, 130 a, 131 a ja 132 a §, 134 §:ään uusi 2 momentti, 152 §:ään uusi 2 momentti, jolloin nykyinen 2 momentti siirtyy 3 momentiksi, sekä lakiin uusi 157 a § ja uusi liite 9 seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

Uusi

23) *erikoiskuljetuksella* tiellä yleisesti sallittuja mittoja tai massoja koskevista säännöksistä poikkeavaa kuljetusta silloin, kun poikkeaminen johtuu jakamattomasta kuormasta,

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Uusi

kuorman laadusta tai ajoneuvon käyttötarkoituksen edellyttämästä rakenteesta;

24) *liikenneasioiden rekisterillä* liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 216 §:ssä tarkoitettua rekisteriä.

3 §

3 §

Tienkäyttäjän yleiset velvollisuudet

Tienkäyttäjän yleiset velvollisuudet

Vaaran ja vahingon välttämiseksi tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta.

Liikennettä ei saa tarpeettomasti estää eikä haitata. Ajoneuvoa ei saa ajaa aiheettoman haitaasti eikä tarpeettomasti äkkiä jarruttamalla.

Vaaran ja vahingon välttämiseksi tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta.

Liikennettä ei saa tarpeettomasti estää eikä haitata.

5 §

5 §

Turvallinen ajoneuvon ja raitiovaunun ajaminen

Turvallinen ajoneuvon ja raitiovaunun ajaminen

Ajoneuvo ja raitiovaunu on voitava pysäyttää edessä olevan tien näkyvällä osalla ja kaikissa ennalta arvattavissa tilanteissa.

Ajoneuvo ja raitiovaunu on voitava pysäyttää edessä olevan tien näkyvällä osalla ja kaikissa *ennakoitavissa* tilanteissa.

6 §

6 §

Ajoneuvon käyttäminen

Ajoneuvon ja raitiovaunun käyttäminen

8 §

8 §

Liikennesääntöjen noudattaminen ja liikenteenohjaus

Liikennesääntöjen noudattaminen ja liikenteenohjaus

Tienkäyttäjän on ensisijaisesti noudatettava poliisimiehen antamaa merkkiä, käskyä tai kieltoa ja muun liikenteenohjaajan antamaa merkkiä.

Tienkäyttäjän on ensisijaisesti noudatettava *liikenteenvalvojan* antamaa merkkiä, käskyä tai kieltoa ja muun liikenteenohjaajan antamaa merkkiä.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

20 §

Ajoneuvojen välinen etäisyys

Uusi

Ajoneuvoa ei saa ajaa aiheuttoman hitaasti eikä tarpeettomasti äkkiä jarruttamalla.

39 §

Liikkumisesteisen pysäköintitunnus

Jos ajoneuvossa on liikkumisesteisen pysäköintitunnus, ajoneuvon saa pysäköidä liikennemerkillä osoitetusta kiellosta tai rajoituksesta huolimatta:

- 1) maksulliselle pysäköintipaikalle maksua suorittamatta;
- 2) alueelle, jossa pysäköinti on kielletty tämän lain liitteen 3.3 mukaisella liikennemerkillä C38 tai C39;
- 3) rajoitusta pidemmäksi ajaksi alueelle, jossa pysäköinnin enimmäisaikaa on rajoitettu.

39 §

Liikkumisesteisen pysäköintitunnus

Jos ajoneuvossa on liikkumisesteisen pysäköintitunnus tai vastaava ulkomaalainen tunnus, ajoneuvon saa pysäköidä liikennemerkillä osoitetusta kiellosta tai rajoituksesta huolimatta:

- 1) maksulliselle pysäköintipaikalle maksua suorittamatta;
- 2) alueelle, jossa pysäköinti on kielletty tämän lain liitteen 3.3 mukaisella liikennemerkillä C38 tai C39;
- 3) rajoitusta pidemmäksi ajaksi alueelle, jossa pysäköinnin enimmäisaikaa on rajoitettu.

40 §

Pysäköinnin alkamisaika

40 §

Pysäköinnin alkamisajan ilmoittaminen

41 §

Ajoneuvon pysäyttämiseen liittyvät toimet

41 §

Ajoneuvon pysäyttämiseen ja pysäköintiin liittyvät toimet

48 §

Suuntamerkki

48 §

Suuntamerkki

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

Suuntamerkin on oltava näkyvä ja ymmärrettävä. Se on annettava hyvissä ajoin ennen 1 momentissa tarkoitettua toimenpidettä ja sen tulee kestää toimenpiteen ajan.

Suuntamerkin on oltava näkyvä ja ymmärrettävä. Se on annettava hyvissä ajoin ennen 1 momentissa tarkoitettua toimenpidettä. *Suuntavalaisimella annetun suuntamerkin tulee kestää toimenpiteen ajan.*

49 §

49 §

*Valojen käyttö ajettaessa**Valojen käyttö ajettaessa*

Ajoneuvossa ei saa käyttää laitteita, jotka näyttävät tai heijastavat eteenpäin punaista valoa eikä, ellei siitä erikseen toisin säädetä tai määrätä, laitteita, jotka näyttävät tai heijastavat taaksepäin valkoista tai vaaleankeltaista valoa. Poliisiautossa ja poliisin virkatehtävässä olevassa autossa sekä poliisin moottoripyörässä, jota käytetään hälytysajoneuvona, samoin kuin Tullin ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvossa saa kuitenkin käyttää edellä ajavan ajoneuvon pysäyttämiseksi eteenpäin punaista vilkkuvaa valoa näyttävää laitetta samanaikaisesti vilkkuvan sinisen hälytysvalon kanssa.

Ajoneuvossa ei saa käyttää laitteita, jotka näyttävät tai heijastavat eteenpäin punaista valoa eikä, ellei siitä erikseen toisin säädetä tai määrätä, laitteita, jotka näyttävät tai heijastavat taaksepäin valkoista tai vaaleankeltaista valoa. *Poliisiajoneuvossa* ja poliisin virkatehtävässä olevassa ajoneuvossa, jota käytetään hälytysajoneuvona, samoin kuin Tullin ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvossa saa kuitenkin käyttää edellä ajavan ajoneuvon pysäyttämiseen eteenpäin punaista vilkkuvaa valoa näyttävää laitetta samanaikaisesti vilkkuvan sinisen hälytysvalon kanssa.

55 §

55 §

*Moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeettoman joutokäynnin kielto**Moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeettoman joutokäynnin kielto*

Moottorikäyttöisen ajoneuvon moottoria ei saa pitää käynnissä kahta minuuttia pidempään, jos ajoneuvo seisoo muusta syystä kuin pakollisen liikenne-esteen vuoksi. Moottoria saa kuitenkin pitää käynnissä ennen ajoon lähtemistä enintään neljä minuuttia, jos pakkasta on enemmän kuin - 15 celsiusastetta. Traktorin, moottorityökoneen tai auton alustalle rakennetun työkoneen moottorin saa pitää käynnissä ennen ajoneuvolla tai koneella tehtävän työn alkamista ajoneuvon tai koneen toimintavalmiiksi saattamiseen tarvittavan ajan.

Polttomoottorikäyttöisen ajoneuvon moottoria ei saa pitää käynnissä kahta minuuttia pidempään, jos ajoneuvo seisoo muusta syystä kuin pakollisen liikenne-esteen vuoksi. Moottoria saa kuitenkin pitää käynnissä ennen ajoon lähtemistä enintään neljä minuuttia, jos ilman lämpötila on alle -15 celsiusastetta. Traktorin, moottorityökoneen tai auton alustalle rakennetun työkoneen moottorin saa *lisäksi pitää käynnissä ennen liikkeelle lähtemistä tai* ajoneuvolla tai koneella tehtävän työn alkamista ajoneuvon tai koneen toimintavalmiiksi saattamiseen tarvittavan ajan.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaminen moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ajaminen moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä

58 §

Sallittu liikenne moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä

58 §

Sallittu liikenne moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä

63 §

Raitiovaunun paikka tiellä

Raitiovaunua saa kuljettaa kiskoilla niiden sijainnista riippumatta. Muun liikenteen kanssa yhteisellä ajokaistalla raitiovaunua on kuljetettava kaistan mukaiseen ajosuuntaan. Raitiovaunua saa peruuttaa tai kuljettaa muuta liikennettä vastaan vain, jos erityiset olosuhteet sitä vaativat ja se ei vaaranna turvallisuutta eikä haittaa tarpeettomasti muuta liikennettä.

63 §

Raitiovaunun paikka tiellä

Raitiovaunua saa *ajaa* kiskoilla niiden sijainnista riippumatta. Muun liikenteen kanssa yhteisellä ajokaistalla raitiovaunua on ajettava kaistan mukaiseen ajosuuntaan. Raitiovaunua saa peruuttaa tai ajaa muuta liikennettä vastaan vain, jos erityiset olosuhteet sitä vaativat ja se ei vaaranna turvallisuutta eikä haittaa tarpeettomasti muuta liikennettä.

65 §

Liikenteenohjaaja

Liikenteenohjaajana saa myös toimia henkilö, jonka:

4) maantienpitäjä tai kunta määrää ohjaamaan liikennettä tiellä tai sen läheisyydessä tehtävän työn, tutkimuksen tai pitkäkestoisen liikennehäiriön vuoksi;

5) Liikenteen turvallisuusvirasto valtuuttaa tai poliisi määrää ohjaamaan liikennettä erikoiskuljetuksessa.

Liikenteenohjaajalla on oltava selvästi erotuva vaatetus, joka vastaa standardin SFS-EN

65 §

Liikenteenohjaaja

Liikenteenohjaajana saa myös toimia henkilö, jonka:

4) *Väylävirasto, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus* tai kunta määrää ohjaamaan liikennettä tiellä tai sen läheisyydessä tehtävän työn, tutkimuksen tai pitkäkestoisen liikennehäiriön vuoksi;

5) *Liikenne- ja viestintävirasto* valtuuttaa tai poliisi määrää ohjaamaan liikennettä erikoiskuljetuksessa.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

471 tai SFS-EN ISO 20471 vaatimuksia. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä erikoiskuljetuksen liikenteen ohjaajan vaatetuksen näkyvyysvaatimuksista.

Liikenteenohjaajalla on oltava selvästi erotuva vaatetus, joka vastaa standardin SFS-EN 471 tai SFS-EN ISO 20471 vaatimuksia. *Liikenne- ja viestintävirasto* voi antaa tarkempia määräyksiä erikoiskuljetuksen liikenteenohjaajan vaatetuksen näkyvyysvaatimuksista.

67 §

67 §

Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajanoikeuden myöntäminen

Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajanoikeuden myöntäminen

Luvan ohjata erikoiskuljetusten liikennettä myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto.

Luvan ohjata erikoiskuljetusten liikennettä myöntää *Liikenne- ja viestintävirasto*.

Liikenteen turvallisuusvirastolla ja poliisilla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tarpeellisia tietoja liikenneasioiden rekisteristä erikoiskuljetusten liikenteenohjaajille asetettujen vaatimusten toteamiseksi.

Liikenne- ja viestintävirastolla ja poliisilla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tarpeellisia tietoja liikenneasioiden rekisteristä erikoiskuljetusten liikenteenohjaajille asetettujen vaatimusten toteamiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan koulutuksesta ja oikeuden uudistamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan koulutuksesta ja oikeuden uudistamisesta.

68 §

68 §

Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajanoikeuden peruuttaminen

Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajanoikeuden peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava lupa erikoiskuljetusten liikenteenohjaukseen, jos luvan haltija ei enää täytä 67 §:ssä säädettyjä luvan myöntämisen edellytyksiä tai henkilö pyytää luvan peruuttamista.

Liikenne- ja viestintäviraston on peruutettava lupa erikoiskuljetusten liikenteenohjaukseen, jos luvan haltija ei enää täytä 67 §:ssä säädettyjä luvan myöntämisen edellytyksiä tai luvan haltija pyytää luvan peruuttamista.

Lupa voidaan peruuttaa määräajaksi tai toistaiseksi.

Lupa voidaan peruuttaa määräajaksi tai toistaiseksi.

70 §

70 §

Liikenteenohjauslaitteet

Liikenteenohjauslaitteet

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kokeilutarkoituksessa vahvistaa käytettäväksi tässä laissa säädetystä liikenteenohjauslaitteesta

Liikenne- ja viestintävirasto voi kokeilutarkoituksessa vahvistaa käytettäväksi tässä laissa säädetystä liikenteenohjauslaitteesta

Voimassa oleva laki

Ehdotus

poikkeavaa liikenteenohjauslaitetta, ei kuitenkaan velvoittavaa tai määräävää liikenteenohjauslaitetta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kokeilutarkoituksessa myöntää luvan poiketa liikenteenohjauslaitteen käyttämisestä annetuista säännöksistä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä liikenteenohjauslaitteiden väleistä, rakenteesta ja mitoituksesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa määräyksiä raitiovaunuliikenteelle tarkoitetuista

muista kuin tässä laissa säädetyistä raitiovaunuliikenteen ohjauslaitteista.

71 §

Liikenteenohjauslaitteen asettaminen

Liikenteenohjauslaitteen asettaa:

- 1) maantielle tienpitäjä;

Edellä 1 momentin 1–3 kohdassa tarkoitettua liikenteenohjauslaitteen asettamisesta on toimitettava tieto Liikennevirastolle. Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimitettavan tiedon sisällöstä ja välittämistavasta.

Poliisi tai tienpitäjä saa poistaa tämän lain vastaisesti asetetun liikenteenohjauslaitteen.

72 §

Poikkeukset liikenteenohjauslaitetta asetettaessa

Edellä 71 §:n 1 momentin 1 kohdassa mainittu tienpitäjä asettaa väistämisvelvollisuutta osoittavan liikennemerkkin tien ja maantien

poikkeavaa liikenteenohjauslaitetta, ei kuitenkaan velvoittavaa tai määräävää liikenteenohjauslaitetta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi kokeilutarkoituksessa myöntää luvan poiketa liikenteenohjauslaitteen käyttämisestä annetuista säännöksistä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä liikenteenohjauslaitteiden väleistä, rakenteesta ja mitoituksesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä raitiovaunuliikenteelle tarkoitetuista muista kuin tässä laissa säädetyistä raitiovaunuliikenteen ohjauslaitteista.

71 §

Liikenteenohjauslaitteen asettaminen

Liikenteenohjauslaitteen asettaa:

- 1) maantielle toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus *Väyläviraston* ohjauksen perusteella;

Edellä 1 momentin 1–3 kohdassa tarkoitettua liikenteenohjauslaitteen asettamisesta on toimitettava tieto *Väylävirastolle*. *Väylävirasto* voi antaa tarkempia määräyksiä toimitettavan tiedon sisällöstä ja välittämistavasta.

Poliisi tai se, jolla on oikeus asettaa liikenteenohjauslaite, saa poistaa tämän lain vastaisesti asetetun liikenteenohjauslaitteen.

72 §

Poikkeukset liikenteenohjauslaitetta asetettaessa

Edellä 71 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu tienpitäjä asettaa väistämisvelvollisuutta

Voimassa oleva laki

liittymäkohtaan ja pykälän 1 momentin 2 kohdassa mainittu kunta kadun ja 71 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetun alueen liittymäkohtaan.

Kunta asettaa taajamaa osoittavan liikennemerkin. Liikennemerkin pystyttää maantielle maantienpitäjä, muulle tielle kunta.

Vaarallisten aineiden kuljetusrajoitusta osoittavan liikennemerkin asettaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Liikennemerkin pystyttää maantielle maantienpitäjä, muulle tielle kunta.

Rautatien tasoristeyksen kohdalla olevien liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta, kunnossapidosta ja kustannusvastuusta säädetään ratelain (110/2007) 89 §:ssä.

Tienpitäjä voi päättää, että hakija saa pystyttää kustannuksellaan tämän lain liitteessä 3.7 tarkoitetun opastusmerkin.

73 §

Häiritsevän tai huvattoman laitteen asettamisen tielle

Poliisi tai tienpitäjä voi poistaa 1 momentin vastaisesti asetetun laitteen.

78 §

Kielto- ja rajoitusmerkki

Kielto- ja rajoitusmerkit on sijoitettava ajoradan tai sen osan oikealle puolelle. Erityisestä syystä merkki voidaan sijoittaa lisäksi ajoradalla olevalle korokkeelle, ajoradan vasemmalle puolelle tai ajoradan yläpuolelle. Pyörätiellä merkki on sijoitettava tien oikealle puolelle.

Ehdotus

suutta osoittavan liikennemerkin tien ja maantien liittymäkohtaan ja kunta kadun ja mainittun momentin 3 kohdassa tarkoitetun alueen liittymäkohtaan.

Kunta asettaa taajamaa osoittavan liikennemerkin. Liikennemerkin pystyttää maantielle 71 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu tienpitäjä, muulle tielle kunta.

Vaarallisten aineiden kuljetusrajoitusta osoittavan liikennemerkin asettaa *Liikenne- ja viestintävirasto*. Liikennemerkin pystyttää maantielle 71 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu tienpitäjä, muulle tielle kunta.

Rautatien tasoristeyksen kohdalla olevien liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta, kunnossapidosta ja kustannusvastuusta säädetään ratelain (110/2007) 89 §:ssä.

Tienpitäjä voi päättää, että hakija saa pystyttää kustannuksellaan tämän lain liitteessä 3.6 ja 3.7 tarkoitetun opastusmerkin.

73 §

Häiritsevän tai huvattoman laitteen asettamisen tielle

Poliisi tai se, jolla on oikeus asettaa liikenteenohjauslaite, voi poistaa 1 momentin vastaisesti asetetun laitteen.

78 §

Kielto- ja rajoitusmerkki

Kielto- ja rajoitusmerkit on sijoitettava ajoradan tai sen osan oikealle puolelle. Erityisestä syystä merkki voidaan sijoittaa lisäksi ajoradalla olevalle korokkeelle, ajoradan vasemmalle puolelle tai ajoradan yläpuolelle. Pyörätiellä merkki on sijoitettava tien oikealle puolelle. *Kielto- ja rajoitusmerkkiä voidaan käyttää ennakkomerkkinä opastusmerkissä.*

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

85 §

Pituussuuntaiset merkinnät

Tilapäisissä liikennejärjestelyissä käytettävät pituussuuntaiset merkinnät ovat keltaisia. Jos samanaikaisesti on näkyvissä keltaisia ja valkoisia pituussuuntaisia merkintöjä, on noudatettava ensisijaisesti keltaisia merkintöjä.

88 §

5 luvun määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

11) *vaihtoehtoisilla käyttövoimilla* mitta- ja massadirektiivin 2 artiklassa tarkoitettuja vaihtoehtoisia polttoaineita.

Uusi

Mitä tässä laissa säädetään jakamattomasta kuormasta, sovelletaan myös ulkomaille vietävään tai sieltä tuotavaan tyhjään tai lähtöpaikalla valmiiksi kuormattuun, yli 2,80 metriä korkeaan tai yli 12,30 metriä pitkään merikuljetukseen suunniteltuun konttiin. Jos kontin kuljetus vaatii 4,40 metrin korkeuden, puoliperävaunuyhdistelmässä 18,00 metrin pituuden tai tiellä yleisesti sallitun massan

85 §

Pituussuuntaiset merkinnät

Tilapäisissä liikennejärjestelyissä käytettävät pituussuuntaiset merkinnät ovat keltaisia. Jos samanaikaisesti on näkyvissä keltaisia ja valkoisia pituussuuntaisia merkintöjä, on noudatettava keltaisia merkintöjä.

88 §

5 luvun määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

11) *vaihtoehtoisilla käyttövoimilla* mitta- ja massadirektiivin 2 artiklassa tarkoitettuja vaihtoehtoisia polttoaineita;

12) jakamattomalla esineellä:

a) kuormana olevaa esinettä, joka yksin muodostaa jakamattoman kuorman, mutta joita voi kuormata useita niin, että tiellä yleisesti sallittua massaa ei ylitetä eikä usean jakamattoman esineen kuormaamisella lisätä tiellä yleisesti sallitun mitan ylittymistä;

b) kuormana olevaa esinettä, jonka kuormaaminen aiheuttaa mitta- ja massadirektiivissä sallitun mitan ylittymisen, mutta joita voi kuormata useita niin, että tiellä yleisesti sallittua massaa ei ylitetä eikä usean jakamattoman esineen kuormaamisella lisätä mitta- ja massadirektiivissä sallitun mitan ylittymistä.

Mitä tässä laissa säädetään jakamattomasta kuormasta, sovelletaan myös ulkomaille vietävään tai sieltä tuotavaan tyhjään tai lähtöpaikalla valmiiksi kuormattuun, yli 2,80 metriä korkeaan tai yli 12,30 metriä pitkään merikuljetukseen suunniteltuun konttiin. Jos kontin kuljetus vaatii 4,40 metrin korkeuden, puoliperävaunuyhdistelmässä 23,00 metrin pituuden tai tiellä yleisesti sallitun massan ylittämi-

Voimassa oleva laki

ylittämisen, kontti katsotaan jakamattomaksi esineeksi vain jakamattoman esineen pakkauksena tai konttia tyhjänä kuljetettaessa.

89 §

Maastoliikenne ja sotilasajoneuvot

Tämän lain 90 ja 92–96 §:n turvalaitteita ja suojalaitteita koskevia säännöksiä sekä 141 ja 144–149 §:n henkilökuormitusta koskevia säännöksiä sovelletaan moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttämiseen myös maastoliikennelain (1710/1995) 2 §:ssä tarkoitettussa maastossa.

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan myös sotilasajoneuvojen käyttämiseen. Jos sotilasajoneuvon erityisen käyttötarkoituksen tai rakenteen johdosta on tarpeen, puolustusministeriön asetuksella voidaan kuitenkin säätää poikkeuksia tämän lain ja sen nojalla annetuista säännöksistä sekä pääesikunnan määräyksellä voidaan antaa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksistä poikkeavia määräyksiä.

93 §

Poikkeukset turvavyön ja suojakypärän käyttövelvollisuudesta

Suojakypärän käyttövelvollisuus ei koske:

2) moottorikelkan avonaisessa perävaunussa olevia matkustajia silloin, kun käytettävä ajonopeus on enintään 20 kilometriä tunnissa ja tämä on osoitettu 102 §:ssä tarkoitettulla nopeuskilvellä;

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitettun lääkärintodistuksen sisällöstä.

Ehdotus

sen, kontti katsotaan jakamattomaksi esineeksi vain jakamattoman esineen pakkauksena tai konttia tyhjänä kuljetettaessa.

89 §

Maastoliikenne ja sotilasajoneuvot

Tämän lain 90 ja 92–96 §:n turvalaitteita ja suojalaitteita koskevia säännöksiä sekä 141 ja 144–149 §:n henkilökuormitusta koskevia säännöksiä sovelletaan moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttämiseen myös maastoliikennelain (1710/1995) 3 §:n 2 kohdassa tarkoitettussa maastossa *ja muualla*.

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan myös sotilasajoneuvojen käyttämiseen. Jos sotilasajoneuvon erityisen käyttötarkoituksen tai rakenteen johdosta on tarpeen, puolustusministeriön asetuksella voidaan kuitenkin säätää poikkeuksia tämän lain ja sen nojalla annetuista säännöksistä sekä pääesikunnan määräyksellä voidaan antaa *Liikenne- ja viestintäviraston* määräyksistä poikkeavia määräyksiä.

93 §

Poikkeukset turvavyön ja suojakypärän käyttövelvollisuudesta

Suojakypärän käyttövelvollisuus ei koske:

2) moottorikelkan *eikä raskaan moottorikelkan* avonaisessa perävaunussa olevia matkustajia silloin, kun käytettävä ajonopeus on enintään 20 kilometriä tunnissa ja tämä on osoitettu 102 §:ssä tarkoitettulla nopeuskilvellä;

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitettun lääkärintodistuksen sisällöstä.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

96 §

96 §

*Moottorikelkan hätäkatkaisin**Moottorikelkan hätäkatkaisin*

Moottorikelkan hätäkatkaisimen käyttökytkin on kiinnitettävä kuljettajaan ennen moottorin käynnistystä, jos hätäkatkaisimen toimintaperiaate edellyttää kiinnittämistä. Tällainen hätäkatkaisin on pidettävä kiinnitettynä ajon ajan. Hätäkatkaisimen käyttövelvollisuus ei kuitenkaan koske poronhoito- tai metsänhoitotöissä taikka energiansiirto- tai televerkostotöissä olevaa moottorikelkan kuljettajaa.

Moottorikelkan ja raskaan moottorikelkan hätäkatkaisimen käyttökytkin on kiinnitettävä kuljettajaan ennen moottorin käynnistystä, jos hätäkatkaisimen toimintaperiaate edellyttää kiinnittämistä. Tällainen hätäkatkaisin on pidettävä kiinnitettynä ajon ajan. Hätäkatkaisimen käyttövelvollisuus ei kuitenkaan koske poronhoito- tai metsänhoitotöissä taikka energiansiirto- tai televerkostotöissä olevaa moottorikelkan kuljettajaa.

97 §

97 §

*Sammutin ja ensiaputarvikkeet linja-autossa**Sammutin ja ensiaputarvikkeet linja-autossa*

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä sammuttimesta ja ensiaputarvikkeista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä sammuttimesta ja ensiaputarvikkeista.

98 §

98 §

*Teknisen laitteen käyttäminen**Teknisen laitteen käyttäminen*

Ajoneuvossa ei saa ajon aikana käyttää teknistä laitetta tai järjestelmää siten, että sen käyttäminen haittaa tai vaarantaa ajamista.

Ajoneuvossa ja raitiovaunussa ei saa ajon aikana käyttää teknistä laitetta tai järjestelmää siten, että sen käyttäminen haittaa tai vaarantaa ajamista.

100 §

100 §

*Ohjautuva akseli**Ohjautuva akseli*

Jos autossa tai auton perävaunussa, jolle ei ole säädetty eikä määrätty ohjauslaitetta koskevia teknisiä vaatimuksia, on ohjautuva akseli, joka on varustettu kuljettajan paikalta käytettävällä tai automaattisesti toimivalla ohjauksen suoraan lukitsevalla laitteella, akseli

Jos autossa tai auton perävaunussa, jolle ei ole säädetty eikä määrätty ohjauslaitetta koskevia teknisiä vaatimuksia, on ohjautuva akseli, joka on varustettu kuljettajan paikalta käytettävällä tai automaattisesti toimivalla ohjauksen suoraan lukitsevalla laitteella, akseli on pidettävä lukittuna nopeuden ollessa yli 40 kilometriä tunnissa.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

on pidettävä lukittuna nopeuden ollessa yli 60 kilometriä tunnissa.

102 §

Nopeuskilpi

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset nopeuskilven ulkomuodosta ja muusta teknisestä toteutuksesta.

105 §

Talviaikana käytettävät renkaat

Jos sää tai keli sitä edellyttää, marras-, jouluku-, tammi-, helmi- ja maaliskuun aikana on käytettävä talvirenkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 3,0 millimetriä, seuraavissa ajoneuvoissa:

1) henkilöauto, jonka kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia;

3) erikoisauto, jonka kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia;

Jos sää tai keli sitä edellyttää, marras-, jouluku-, tammi-, helmi- ja maaliskuun aikana on kuorma-autossa, linja-autossa ja kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnin henkilö- tai erikoisautossa sekä sellaisessa traktorissa, jonka rakenteellinen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, käytettävä vetävillä akseleilla, lukuun ottamatta ohjaavia vetäviä akseleita, talvirenkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 5,0 millimetriä. Muilla akseleilla sekä mainitulla ajoneuvolla vedettävän perävaunun ja hinattavan laitteen kaikilla akseleilla on tällöin käytettävä renkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 3,0 millimetriä. Vaatimusta ei sovelleta traktorin ja perävaunun tai hinattavaan laitteen muodostamaan ajoneuvoyhdistelmään silloin,

102 §

Nopeuskilpi

Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset nopeuskilven ulkomuodosta ja muusta teknisestä toteutuksesta.

105 §

Talviaikana käytettävät renkaat

Jos sää tai keli sitä edellyttää, marras-, jouluku-, tammi-, helmi- ja maaliskuun aikana on käytettävä talvirenkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 3,0 millimetriä, seuraavissa ajoneuvoissa:

1) henkilöauto, jonka *luokittelumassa* on enintään 3,5 tonnia;

3) erikoisauto, jonka *luokittelumassa* on enintään 3,5 tonnia;

Jos sää tai keli sitä edellyttää, marras-, jouluku-, tammi-, helmi- ja maaliskuun aikana on kuorma-autossa, linja-autossa ja *luokittelumassaltaan* yli 3,5 tonnin henkilö- tai erikoisautossa sekä sellaisessa traktorissa, jonka rakenteellinen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, käytettävä vetävillä akseleilla, lukuun ottamatta ohjaavia vetäviä akseleita, talvirenkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 5,0 millimetriä. Muilla akseleilla sekä mainitulla ajoneuvolla vedettävän perävaunun ja hinattavan laitteen kaikilla akseleilla on tällöin käytettävä renkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 3,0 millimetriä. Vaatimusta ei sovelleta traktorin ja perävaunun tai hinattavaan laitteen muodostamaan ajoneuvoyhdistelmään silloin, kun

Voimassa oleva laki

kun ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu nopeus tiellä on enintään 60 kilometriä tunnissa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä eri ajoneuvoluokkiin kuuluvien ajoneuvojen talvirenkaista.

106 §

Ajoneuvon renkaiden liukuesteet

Ajoneuvon renkaat saa varustaa nastoin, lumiketjuin tai vastaavin liukuestein, jotka eivät oleellisesti vahingoita tien pintaa.

Autossa, moottoripyörässä, mopossa, kolmipyörässä, nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä, kevyessä nelipyörässä ja rakenteelliselta nopeudeltaan yli 60 kilometriä tunnissa olevassa traktorissa sekä tällaiseen ajoneuvon kytketyssä hinattavassa ajoneuvossa saa käyttää nastarenkaita marraskuun alusta maaliskuun loppuun. Muunakin aikana nastarenkaita saa käyttää:

- 1) hälytysajoneuvossa;
- 2) puolustusvoimien käytössä olevassa maastokäyttöön tarkoitetussa autossa ja perävaunussa;
- 3) tienpitoon käytettävässä autossa ja perävaunussa;
- 4) ajoneuvon kauppaan, korjaukseen, katsastukseen tai liikenteeseen hyväksymiseen liittyvissä tilapäisissä siirroissa;
- 5) kaikissa tässä momentissa tarkoitetuissa ajoneuvoissa, jos sää tai keli sitä edellyttää.

Jos vetoautossa on nastarenkaat, luokittelumasaltaan yli 0,75 tonnin ja enintään 3,5 tonnin painoisessa auton perävaunussa on käytettävä talvirenkaita.

Käytettäessä nastarenkaita henkilö- tai pakettiautossa, erikoisautossa ja luokittelumasaltaan enintään 3,5 tonnin painoisessa auton perävaunussa on nastarenkaat, paripyörien toisia pyöriä lukuun ottamatta, asennettava ajoneuvon kaikkiin pyöriin. Nastojen määrät

Ehdotus

ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu nopeus tiellä on enintään 60 kilometriä tunnissa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä eri ajoneuvoluokkiin kuuluvien ajoneuvojen talvirenkaista.

106 §

Ajoneuvon renkaiden liukuesteet

Ajoneuvon renkaat saa varustaa nastoin, lumiketjuin tai vastaavin liukuestein, jotka eivät oleellisesti vahingoita tien pintaa.

Autossa, moottoripyörässä, mopossa, kolmipyörässä, nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä, kevyessä nelipyörässä ja rakenteelliselta nopeudeltaan yli 60 kilometriä tunnissa olevassa traktorissa sekä tällaiseen ajoneuvon kytketyssä hinattavassa ajoneuvossa saa käyttää nastarenkaita marraskuun alusta maaliskuun loppuun. Muunakin aikana nastarenkaita saa käyttää:

- 1) hälytysajoneuvossa;
- 2) puolustusvoimien käytössä olevassa maastokäyttöön tarkoitetussa autossa ja perävaunussa;
- 3) tienpitoon käytettävässä autossa ja perävaunussa;
- 4) ajoneuvon kauppaan, korjaukseen, katsastukseen tai liikenteeseen hyväksymiseen liittyvissä tilapäisissä siirroissa;
- 5) kaikissa tässä momentissa tarkoitetuissa ajoneuvoissa, jos sää tai keli sitä edellyttää.

Jos vetoautossa on nastarenkaat, luokittelumasaltaan yli 0,75 tonnin ja enintään 3,5 tonnin painoisessa auton perävaunussa on käytettävä talvirenkaita.

Käytettäessä nastarenkaita henkilö- tai pakettiautossa, erikoisautossa ja luokittelumasaltaan enintään 3,5 tonnin painoisessa auton perävaunussa on nastarenkaat, paripyörien toisia pyöriä lukuun ottamatta, asennettava ajoneuvon kaikkiin pyöriin. Nastojen määrät

Voimassa oleva laki

ajoneuvon eri renkaissa ei saa poiketa toisistaan siten, että siitä aiheutuu vaaraa. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajoneuvon renkaiden nastamäärien sallituista eroista.

Jos ajoneuvoyhdistelmässä, jonka massa on yli 44 tonnia, vetäville akselille tai vetäville akseleille yhteensä kohdistuva massa on alle 18 prosenttia ajoneuvoyhdistelmän massasta, vetoajoneuvo on 2 momentissa tarkoitettuna aikana varustettava laitteella, jolla voidaan parantaa ajoneuvon liikkeellelähtökykyä liukkaalla tienpinnalla. Tällaisena laitteena ei pidetä yhden vetävän akselin tasauspyörästäön toimintaan vaikuttavaa rakennetta.

*Uusi**Uusi*

Polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän, kevyen sähköajoneuvon, polkupyörän perävaunun, potkupyörän ja eläimen vetämän ajoneuvon renkaat saa varustaa nastoin, lumi- ketjuin tai vastaavin liukuestein, jotka eivät oleellisesti vahingoita tien pintaa.

Moottorityökoneen, maastoajoneuvon ja traktorin, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa, sekä niiden perävaunun renkaat ja telaketjut saa varustaa

Ehdotus

ajoneuvon eri renkaissa ei saa poiketa toisistaan siten, että siitä aiheutuu vaaraa. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajoneuvon renkaiden nastamäärien sallituista eroista.

Jos ajoneuvoyhdistelmässä, jonka massa on yli 44 tonnia *tai pituus yli 18,75 metriä*, vetäville akselille tai vetäville akseleille yhteensä kohdistuva massa on alle 18 prosenttia ajoneuvoyhdistelmän massasta, vetoajoneuvo on 2 momentissa säädettyä aikana varustettava laitteella, jolla voidaan parantaa ajoneuvon liikkeellelähtökykyä liukkaalla tienpinnalla. Tällaisena laitteena ei pidetä yhden vetävän akselin tasauspyörästäön toimintaan vaikuttavaa rakennetta.

Jos yli 28 metriä pitkässä ajoneuvoyhdistelmässä vetäville akseleille yhteensä kohdistuva massa on alle 25 prosenttia ajoneuvoyhdistelmän massasta, vetoajoneuvossa on 2 momentissa säädettyä aikana oltava ajoneuvoyhdistelmän liikkeellelähtökykyä liukkaalla tienpinnalla parantavat hiekoittimet tai ketjuheittimet vähintään yhdellä vetävällä akselilla.

Edellä 5 ja 6 momentissa tarkoitettua vaatimusta ajoneuvoyhdistelmän liikkeellelähtökykyä liukkaalla tienpinnalla parantavista järjestelmistä ei sovelleta ajoneuvoyhdistelmään, jossa on hitaassa nopeudessa vetäväksi akseliksi kytkettävä akseli, jos vetäville akseleille kohdistuu edellä tarkoitettulle vetäville akselille kohdistuva massa mukaan luettuna yhteensä vähintään 25 prosenttia ajoneuvoyhdistelmän massasta. Hitaassa nopeudessa vetäväksi akseliksi kytkettävä akseli voi olla autossa tai perävaunussa.

Polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän, kevyen sähköajoneuvon, polkupyörän perävaunun, potkupyörän ja eläimen vetämän ajoneuvon renkaat saa varustaa nastoin, lumi- ketjuin tai vastaavin liukuestein, jotka eivät oleellisesti vahingoita tien pintaa.

Moottorityökoneen, maastoajoneuvon ja traktorin, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa, sekä niiden perävaunun renkaat ja telaketjut saa varustaa

Voimassa oleva laki

nastoin, lumiketjuin tai vastaavin liukuestein, jotka eivät oleellisesti vahingoita tien pintaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisestä syystä myöntää ajoneuvolle poikkeuksen 2 momentin nastarenkaiden sallittua käyttöaikaa koskevasta säännöksestä.

107 §

Yleiset kuormaussäännökset

Kuorma saa ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelmälle tiellä sallitun pituuden rajoissa ulottua ajoneuvon edessä enintään 1,00 metrin ja takana enintään 2,00 metriä ajoneuvon uloimman osan ulkopuolelle ellei tässä luvussa jäljempänä taikka erikoiskuljetuksia koskeissa säännöksissä tai määräyksissä toisin säädetä tai määrätä.

108 §

Kuorman sijoittaminen

Kuormasta on tehtävä mahdollisimman matala yhtenäinen kokonaisuus. Kuorman painopisteen tulee olla mahdollisimman alhaalla ja lähellä ajoneuvon pituussuuntaista keskiviivaa.

Ehdotus

nastoin, lumiketjuin tai vastaavin liukuestein, jotka eivät oleellisesti vahingoita tien pintaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisestä syystä myöntää ajoneuvolle poikkeuksen 2 momentin nastarenkaiden sallittua käyttöaikaa koskevasta säännöksestä. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä siitä, minkälaisia laitteita voidaan pitää 5 momentissa tarkoitettuina laitteina, joilla voidaan parantaa ajoneuvon liikkeellelähtökykyä liukkaalla tienpinnalla ja siitä, minkälaista akselia voidaan pitää 7 momentissa tarkoitettuna hitaassa nopeudessa vetäväksi akseliksi kytkettävänä akselina.

107 §

Yleiset kuormaussäännökset

Kuorma saa ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelmälle tiellä sallitun pituuden rajoissa ulottua ajoneuvon edessä enintään 1,00 metriä ja takana enintään 2,00 metriä ajoneuvon uloimman osan ulkopuolelle, ellei tässä luvussa jäljempänä taikka erikoiskuljetuksia koskeissa säännöksissä tai määräyksissä toisin säädetä tai määrätä. *Jos ajoneuvoyhdistelmä ei täytä 132 §:n 1 eikä 2 momentissa säädettyä kääntyvyysvaatimusta, saa kuorma ulottua ajoneuvon takana kuitenkin enintään 1,00 metriä ajoneuvon uloimman osan ulkopuolelle.*

108 §

Kuorman sijoittaminen

Kuormasta on tehtävä mahdollisimman matala yhtenäinen kokonaisuus. Kuorman painopisteen tulee olla mahdollisimman alhaalla ja lähellä ajoneuvon pituussuuntaista keskiviivaa. *Vetoajoneuvon ja useamman kuin yhden*

Voimassa oleva laki

vaa. Ajoneuvoa ei saa kuormata siten, että ajoneuvon painopiste on korkeammalla kuin ajoneuvolle on teknisesti sallittu.

Keskiakseliperävaunu on kuormattava niin, että se kohdistaa vetoajoneuvon kytkentälaitteelle alaspäin painavan voiman. Alaspäin painava voima saa olla enintään 10 prosenttia perävaunun akseleille sallitusta massasta tai enintään 1 000 kilogramman massaa vastaava voima, pienemmän voimista ollessa määräävä.

Alaspäin painava voima ei saa ylittää kytkettäville ajoneuvoille eikä kytkentälaitteille sallittuja voimia.

109 §

Kuorman varmistaminen

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

Uusi

110 §

*Kuorman merkitseminen**Ehdotus*

perävaunun muodostamassa ajoneuvoyhdistelmässä kuorma tulee sijoittaa mahdollisimman eteen koko yhdistelmä huomioiden. Ajoneuvoa ei saa kuormata siten, että ajoneuvon painopiste on korkeammalla kuin ajoneuvolle on teknisesti sallittu.

Keskiakseliperävaunu on kuormattava niin, että se kohdistaa vetoajoneuvon kytkentälaitteelle alaspäin painavan voiman. Alaspäin painava voima saa olla enintään 10 prosenttia perävaunun akseleille sallitusta massasta tai enintään 1 000 kilogramman massaa vastaava voima, pienemmän voimista ollessa määräävä. Alaspäin painava voima ei saa ylittää kytkettäville ajoneuvoille eikä kytkentälaitteille sallittuja voimia.

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.

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

110 §

Kuorman merkitseminen

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuorman merkitsemiseen käytettävistä välineistä.

113 §

Vene ja matkailukori

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuorman merkitsemiseen käytettävistä välineistä.

113 §

Vene ja matkailukori

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset 1 momentissa tarkoitetun matkailukorin valaisimista ja heijastimista sekä tarvittaessa muista liikenneturvallisuusvaatimuksista.

115 §

ETA-valtiossa rekisteröity tai käyttöönotettu ajoneuvo

Jos vuonna 1993 tai sitä myöhemmin käyttöönotetun ajoneuvon rekisteröinnissä ja käytössä sallitut massat ylittävät tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetussa neuvoston direktiivissä 96/53/EY säädetyt suurimmat sallitut arvot:

1) auton kolmi- tai useampiakselisessa telissä vähintään yhden akselin tulee olla ohjaava; ohjaavan akselin sijasta voidaan käyttää ohjautuvaa akselia, joka on lukittuneena suoraan ajoa vastaavaan asentoon nopeuden ollessa 30 kilometriä tunnissa tai tätä enemmän;

2) hinattavan ajoneuvon telin akseleista vähintään yhden on oltava ohjautuva tai ohjaava, jos telin äärimmäisten akselien välinen etäisyys ylittää kaksiakselisessa telissä 2,4 metriä tai kolmi- tai useampiakselisessa telissä 2,8 metriä;

3) varsinaisen perävaunun kaksiakselisen telin takimmainen akseli saa olla ohjautuva vain, jos ajoneuvon on osoitettu täyttävän E-

Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset 1 momentissa tarkoitetun matkailukorin valaisimista ja heijastimista sekä tarvittaessa muista liikenneturvallisuusvaatimuksista.

115 §

ETA-valtiossa rekisteröity tai käyttöönotettu ajoneuvo

Jos vuonna 1993 tai sitä myöhemmin käyttöönotetun ajoneuvon rekisteröinnissä ja käytössä sallitut massat ylittävät *mitta- ja massadirektiivissä* säädetyt suurimmat sallitut arvot:

1) auton kolmi- tai useampiakselisessa telissä vähintään yhden akselin tulee olla ohjaava taikka ohjautuva akseli; ohjaavan akselin sijasta voidaan käyttää ohjautuvaa akselia, joka on lukittuneena suoraan ajoa vastaavaan asentoon nopeuden ollessa 30 kilometriä tunnissa tai tätä enemmän;

2) hinattavan ajoneuvon telin akseleista vähintään yhden on oltava ohjautuva tai ohjaava, jos telin äärimmäisten akselien välinen etäisyys ylittää kaksiakselisessa telissä 2,4 metriä tai kolmi- tai useampiakselisessa telissä 2,8 metriä;

3) varsinaisen perävaunun kaksiakselisen telin takimmainen akseli saa olla ohjautuva vain, jos ajo-neuvon on osoitettu täyttävän E-

Voimassa oleva laki

säännössä n:o 79 tarkoitetut tekniset vaatimukset.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun ajoneuvon kolmella tai useammalla akselilla varustetun telin ohjautuville akseleille kohdistuvien massojen summa saa olla enintään puolet telin muille kuin ohjautuville akseleille kohdistuvien massojen summasta. Vaatimusta ei sovelleta ajoneuvoon, jonka on osoitettu täyttävän E-säännössä n:o 79 tarkoitetut tekniset vaatimukset. Ohjautuvaa akselia, joka on lukittuneena suoraan ajoa vastaavaan asentoon nopeuden ollessa yli 30 kilometriä tunnissa, ei pidetä tässä momentissa tarkoitettuna ohjautuvana akselina.

Edellä 1 ja 2 momentissa säädettyä ei sovelleta ajoneuvoon, jonka suurin sallittu nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa.

Uusi

116 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon akselille ja telille kohdistuva suurin sallittu massa

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon akselille kohdistuva massa ei saa ylittää tämän lain liitteessä 6.1 mainittuja arvoja.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon telille kohdistuva massa ei saa ylittää liitteessä 6.2 mainittuja arvoja.

Ajettaessa liukkaalla tien pinnalla ajoneuvon akselille tai telille kohdistuva massa saa akselinnostolaitetta käytettäessä tilapäisesti

Ehdotus

säännössä n:o 79 tarkoitetut tekniset vaatimukset.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun ajoneuvon kolmi- tai useampiakselisen telin muille kuin ohjautuville akseleille kohdistuvien massojen summa on oltava vähintään 1,6-kertainen ohjautuville akseleille kohdistuvaan massa verrattuna. Vaatimusta ei sovelleta ajoneuvoon, jonka on osoitettu täyttävän E-säännössä n:o 79 tarkoitetut tekniset vaatimukset.

Edellä 1 ja 2 momentissa säädettyä ei sovelleta ajoneuvoon, jonka suurin sallittu nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa.

Apuvaunun päälle ei saa kytkeä puoliperävaunua, jonka ohjaavan akselin asento määrytyy hinaavan ajoneuvon vetopöydän ja puoliperävaunun välisen kulman perusteella. Kytkennän saa kuitenkin tehdä, jos apuvaunu on tähän tarkoitukseen hyväksytty.

116 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon akselille ja telille kohdistuva suurin sallittu massa

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon akselille kohdistuva massa ei saa ylittää tämän lain liitteessä 6.1 mainittuja arvoja eikä liikenneasioiden rekisteriin merkittyä arvoa.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon telille kohdistuva massa ei saa ylittää liitteessä 6.2 mainittuja arvoja eikä liikenneasioiden rekisteriin merkittyä arvoa.

Ajettaessa liukkaalla tien pinnalla ajoneuvon akselille ja telille kohdistuva massa saa

Voimassa oleva laki

Ehdotus

ylittää suurimman tiellä sallitun akselima-
saan, jos tästä ei aiheudu vahinkoa tielle.

akselinnostolaitetta tai akselinkevennystoi-
mintoa käytettäessä tilapäisesti ylittää suurim-
man tiellä sallitun akseli- ja telimassan, jos se
on välttämätöntä riittävän vetopidon saavut-
tamiseksi eikä siitä aiheudu vahinkoa tielle.

Uusi

Ajoneuvon akselille ja telille kohdistuva
massa saa akselinnostolaitetta tai akselinke-
vennystoimintoa käytettäessä tilapäisesti ylit-
tää suurimman tiellä sallitun akseli- ja teli-
massan, jos se on välttämätöntä riittävän
kääntyvyyden saavuttamiseksi. Ajonopeus saa
tällöin olla enintään 30 kilometriä tunnissa ja
akselille kohdistuva massa enintään 12 ton-
nia.

117 a §

*ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönote-
tun perävaunun suurin sallittu massa*

Uusi

Varsinaisen perävaunun massa ei saa ylit-
tää määrää, joka saadaan lisäämällä 20 ton-
niin 350 kilogrammaa jokaiselta 0,10 met-
riltä, jonka perävaunun äärimmäisten akse-
lien välinen etäisyys ylittää 1,80 metriä.

122 §

*ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönote-
tun auton ja perävaunun yhdistelmän suurin
sallittu massa*

122 §

*ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönote-
tun auton ja perävaunun yhdistelmän suurin
sallittu massa*

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön-
otetun auton ja perävaunun tai perävaunujen
muodostaman ajoneuvoyhdistelmän massa ei
saa ylittää tämän lain liitteessä 6.6 mainittuja
arvoja.

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön-
otetun auton ja perävaunun tai perävaunujen
muodostaman ajoneuvoyhdistelmän massa ei
saa ylittää liitteessä 6.6 mainittuja arvoja eikä
vetoajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon tai hi-
nattavien ajoneuvojen liikenneasioiden rekis-
teriin merkittyjen massojen summaa. Ajoneu-
voyhdistelmän massa ei saa ylittää vetoajo-
neuvolle liikenneasioiden rekisteriin merkit-
tyä suurinta sallittua yhdistelmämassaa eikä
vetoajoneuvolle teknisesti sallittua ajoneu-
voyhdistelmän massaa.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

124 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun ajoneuvoyhdistelmän massaa koskevat poikkeukset vaarallisten aineiden kuljetuksessa

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun vähintään seitsemänakselisen autolla vedettävän ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on 60 tonnia, jos kuljetukseen sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia. Tällaisen ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on kuitenkin 68 tonnia, jos ajoneuvoyhdistelmässä on vähintään kahdeksan akselia ja ajoneuvoyhdistelmän vetoautossa on vähintään neljä akselia tai jos ajoneuvoyhdistelmän vetoautossa on vähintään kolme akselia ja kyseessä on vähintään kahdeksanakselinen auton ja kahden puoliperävaunun muodostama ajoneuvoyhdistelmä.

Enintään kahdeksanaksellisessa ajoneuvoyhdistelmässä, jonka massa on yli 64 tonnia, vähintään 65 prosenttia perävaunun massasta tai perävaunujen massasta yhteensä tulee kohdistua akseleille, jotka on varustettu paripyörin. Vaatimus ei kuitenkaan koske vaarallisten aineiden säiliökuljetusta, jos kuljetettavan vaarallisen aineen määrä ylittää 5 tonnia.

127 §

Moottoripyörän, mopon, kolmipyörän, nelipyörän, kevyen nelipyörän ja raskaan nelipyörän suurimmat sallitut päämitat

124 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun ajoneuvoyhdistelmän massaa koskevat poikkeukset vaarallisten aineiden kuljetuksessa

Jos kuljetukseen sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia, ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on:

1) 60 tonnia, jos kyseessä on vähintään seitsemänakselinen autolla vedettävä ajoneuvoyhdistelmä;

2) 64 tonnia, jos kyseessä on kolmeakselisen vetoauton ja vähintään viisiakselisen puoliperävaunun ajoneuvoyhdistelmä;

3) 68 tonnia, jos:

a) ajoneuvoyhdistelmässä on vähintään kahdeksan akselia ja ajoneuvoyhdistelmän vetoautossa on vähintään neljä akselia; tai

b) ajoneuvoyhdistelmän vetoautossa on vähintään kolme akselia ja kyseessä on vähintään kahdeksanakselinen auton ja kahden puoliperävaunun muodostama ajoneuvoyhdistelmä.

Kahdeksanaksellisessa ajoneuvoyhdistelmässä, jonka massa on yli 64 tonnia, vähintään 65 prosenttia perävaunun massasta tai perävaunujen massasta yhteensä tulee kohdistua akseleille, jotka on varustettu paripyörin. Vaatimus ei kuitenkaan koske vaarallisten aineiden säiliökuljetusta, jos kuljetettavan vaarallisen aineen määrä ylittää 5 tonnia.

127 §

Moottoripyörän, mopon, kolmipyörän, nelipyörän, kevyen nelipyörän, raskaan nelipyörän, kevyen sähköajoneuvon, moottorilla varustetun polkupyörän ja polkupyörän suurimmat sallitut päämitat

Voimassa oleva laki

Ehdotus

129 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun traktorin ja moottorityökoneen sekä niihin kytketyn perävaunun leveys

Pimeän tai hämärän aikana taikka muulloinkin olosuhteiden sitä edellyttäessä levikepyöristä mitattuna yli 2,6 metriä leveään traktoriin on sekä eteen että taakse kiinnitettävä suurinta leveyttä osoittavat valaisimet ja heijastimet. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräyksiä valaisimien ja heijastimien teknisistä ominaisuuksista sekä sijoituksesta ajoneuvoon. Valaisimia ja heijastimia ei oteta huomioon traktorin suurinta leveyttä mitattaessa.

130 §

ETA-valtiossa rekisteröidyt tai käyttöönotetut tienpitoon ja maatalouteen käytettävät ajoneuvot ja laitteet

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset tässä pykälässä tarkoitettujen merkin­töjen, valaisimien ja heijastimien teknisistä ominaisuuksista sekä sijoituksesta ajoneuvoon tai työvälineeseen.

129 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun traktorin ja moottorityökoneen sekä niihin kytketyn perävaunun leveys

Pimeän tai hämärän aikana taikka muulloinkin olosuhteiden sitä edellyttäessä levikepyöristä mitattuna yli 2,60 metriä leveään traktoriin on sekä eteen että taakse kiinnitettävä suurinta leveyttä osoittavat valaisimet ja heijastimet. *Liikenne- ja viestintävirasto* antaa määräyksiä valaisimien ja heijastimien teknisistä ominaisuuksista sekä sijoituksesta ajoneuvoon. Valaisimia ja heijastimia ei oteta huomioon traktorin suurinta leveyttä mitattaessa.

130 §

ETA-valtiossa rekisteröidyt tai käyttöönotetut tienpitoon ja maatalouteen käytettävät ajoneuvot ja laitteet

Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset tässä pykälässä tarkoitettujen merkin­töjen, valaisimien ja heijastimien teknisistä ominaisuuksista sekä sijoituksesta ajoneuvoon tai työvälineeseen.

130 a §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun moottorikelkan ja raskaan moottorikelkan sekä niihin kytketyn hinattavan ajoneuvon leveys

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun moottorikelkan ja raskaan moottorikelkan sekä niihin kytketyn hinattavan ajoneuvon

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Uusi

*suurin sallittu leveys on moottorikelkkailurei-
tillä 1,70 metriä.*

131 a §

Pitkän ajoneuvoyhdistelmän merkinnät

Uusi

*Yli 15,50 metrin pituisessa kuorma-auton ja
perävaunun tai perävaunujen muodostamassa
ajoneuvoyhdistelmässä tulee olla E-sääntöä
n:o 70 vastaava tunnuskilpi tai 25 millimetriä
levein punaisin päiväloistevärillä maalatuin
tai heijastavin reunuksin varustettu vähintään
300 millimetriä pitkä ja 800 millimetriä leveä
kilpi, jossa on keltaisella heijastavalla poh-
jalla musta ajoneuvoyhdistelmän kuva, jonka
alla saa olla merkintä yhdistelmän pituudesta.*

*Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa mää-
räyksiä pitkiä ajoneuvoyhdistelmiä koskevista
havaittavuutta parantavista merkinnöistä.*

132 §

132 §

*ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönote-
tun auton ja autolla vedettävän ajoneuvoyh-
distelmän kääntyminen*

*ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönote-
tun auton ja autolla vedettävän ajoneuvoyh-
distelmän kääntyminen*

ETA-valtiossa rekisteröity tai käyttöö-
otettu auto, auton ja puoliperävaunun sekä au-
ton ja varsinaisen perävaunun tai keskiakseli-
perävaunun enintään 18,75 metrin pituinen
yhdistelmä on oltava käännettävissä kum-
paankin suuntaan sellaisen koko ympyrän alu-
eella, jonka määrittävät kaksi samankeskistä
ympyrää siten, että ajoneuvon uloimman etu-
kulman kulkiessa 12,50 metrin säteisen ympy-
rän kaarta pitkin sisäsivu kulkee vähintään
5,30 metrin säteistä kaarta pitkin.

Auton ja perävaunun tai perävaunujen muo-
dostaman yli 18,75 metriä pitkän yhdistelmän

ETA-valtiossa rekisteröity tai käyttöö-
otettu auto, auton ja puoliperävaunun enintään
16,50 metrin pituinen yhdistelmä sekä auton
ja varsinaisen perävaunun tai keskiakseli-
perävaunun enintään 18,75 metrin pituinen yh-
distelmä on oltava käännettävissä kumpa-
ankin suuntaan sellaisen koko ympyrän alueella,
jonka määrittävät kaksi samankeskistä ympy-
rää siten, että auton tai auton ja perävaunun
yhdistelmässä uloimman etukulman kulkiessa
12,50 metrin säteisen ympyrän kaarta pitkin
kaikkien ajoneuvojen sisäsivu kulkee vähin-
tään 5,30 metrin säteistä kaarta pitkin.

Auton ja perävaunun tai perävaunujen yli
18,75 metriä pitkän yhdistelmän tulee olla
käännettävissä kumpaankin suuntaan sellai-
sen koko ympyrän alueella, jonka määrittävät
kaksi samankeskistä ympyrää siten, että

Voimassa oleva laki

tulee olla käännettävissä kumpaankin suuntaan sellaisen koko ympyrän alueella, jonka määrittävät kaksi samankeskistä ympyrää siten, että uloimman etukulman kulkiessa 12,50 metrin säteisen ympyrän kaarta pitkin sisäsiivu kulkee vähintään 2,00 metrin säteistä kaarta pitkin.

*Uusi**Uusi*

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa teknisiä ja tarkentavia määräyksiä ajoneuvoyhdistelmän kääntymisen vaatimuksista.

Ehdotus

uloimman etukulman kulkiessa 12,50 metrin säteisen ympyrän kaarta pitkin sisäsiivu kulkee vähintään 2,00 metrin säteistä kaarta pitkin.

Sen estämättä, mitä 2 momentissa säädetään, auton ja perävaunun tai perävaunujen yli 18,75 metriä pitkä yhdistelmä sekä auton ja puoliperävaunun yli 16,50 metriä pitkä yhdistelmä saa olla siten kääntyvä, että yhdistelmä täyttää liitteessä 9 säädetty kääntävyyttä ja takakulman sivusiirtymää koskevat vaatimukset. Tällöin on kuljetuksen suorittajan ja kuljettajan kuitenkin varmistettava, että kuljetuksen suorittaminen käytettävällä kuljetusreitillä on mahdollista ilman riskiä osumisesta ajoradan sivuilla oleviin rakenteisiin. Kuljetuksessa tulee pitää mukana kääntävyysvaatimuksen täyttymisen osoittamiseksi tarvittavat ajoneuvon ja yhdistelmän tekniset tiedot.

Edellä 1–3 momentissa mainituissa ajoneuvoyhdistelmän 16,50 metrin ja 18,75 metrin mitoissa ei oteta huomioon mitta- ja massadiirektiivin 8 b artiklassa tarkoitettuja aerodynaamisia laitteita eikä 9 a artiklassa tarkoitettuja aerodynaamisia ohjaamoja.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa teknisiä ja tarkentavia määräyksiä ajoneuvoyhdistelmän kääntymisen koskevista vaatimuksista sekä vaatimustenmukaisuuden teknisistä osoittamistavoista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä vaihtoehtoisista tavoista osoittaa tässä pykälässä tarkoitettujen kääntävyysvaatimusten täytyminen.

132 a §

Ajoneuvoyhdistelmän vakaus

Jäljempänä 151 §:n 4 momentin 7–11 kohdassa tarkoitetun ajoneuvoyhdistelmän tulee mitoitukseltaan vastata yhdistelmää, jonka ISO-standardin 14791 mukaisissa ajokeissa tai niitä vastaavissa simuloinneissa todettu pystykiertymäkulmanopeuden vahvistu-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Uusi

misarvo on enintään 1,90 ja sivuttaiskiihtyvyyden vahvistumisarvo enintään 4,00 silloin, kun ajoneuvoyhdistelmä on kuormattu tiellä yleisesti sallittuun massaun, ajonopeus on 80 kilometriä tunnissa ja kuorman painopiste on 1,30 metrin korkeudella kuormatilan lattiasta.

Kuljetuksessa tulee pitää mukana 1 momentissa tarkoitetun vakausvaatimuksen täyttymisen osoittamiseksi tarvittavat ajoneuvon tekniset tiedot taikka todistus kyseiselle tai sitä vastaavalle ajoneuvoyhdistelmälle tehdyistä 1 momentissa tarkoitetuista ajokokeista tai simuloinneista.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua vakausvaatimusta ei kuitenkaan sovelleta sellaisilla ajoneuvoyhdistelmän akselinnosto- ja kevennystoimintojen asennoilla, joita voidaan käyttää vain nopeuden ollessa enintään 30 kilometriä tunnissa.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset ajoneuvoyhdistelmän vakauden määrittämisessä käytettävistä simulointimenetelmistä.

134 §

134 §

Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun ajoneuvon akselille ja telille kohdistuvat suurimmat sallitut massat

Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun ajoneuvon akselille ja telille kohdistuvat suurimmat sallitut massat

Uusi

Ajettaessa liukkaalla tien pinnalla ajoneuvon akselille ja telille kohdistuva massa saa akselinnostolaitetta tai akselinkevennystoimintoa käytettäessä tilapäisesti ylittää suurimman tiellä sallitun akseli- ja telimassan, jos se on välttämätöntä riittävän vetopidon saavuttamiseksi eikä siitä aiheudu vahinkoa tielle.

143 §

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

143 §

Koulu- ja päivähoitokuljetusten merkitseminen

Koulu- ja päivähoitokuljetuksessa, jonka järjestää kunta, kuntayhtymä, koulu tai laitos tilausliikenteenä ja kuljetukseen saadaan kunnan tai valtion tukea, käytettävässä autossa tulee olla edessä ja takana nelion muotoinen, heijastavalla keltaisella pohjalla varustettu kilpi, jonka sivut ovat 40 senttimetriä pitkiä, jossa on 25 millimetriä leveät punaiset reunat ja jonka keskellä on samanlainen musta kuvio kuin tämän lain liitteen 3.1 mukaisessa liikennemerkissä A17, Lapsia. Kilpi on kiinnitettävä siten, että sen yläreuna on enintään 150 senttimetrin korkeudella tien pinnasta. Henkilöautoissa kilpi saadaan kuitenkin asentaa myös katolle.

Uusi

Edellä 1 momentissa tarkoitettu kilpi saadaan henkilöautoissa korvata taksivalaisimen päälle tai sen tilalle asennetulla vähintään taksivalaisimen kokoisella keltaisella kuvulla, jossa on samanlainen musta kuvio kuin liikennemerkissä A17. Kuvussa on koulu- ja päivähoitokuljetuksen aikana käytettävä valoa.

Koulu- ja päivähoitokuljetuksen päätyttyä kilpi tai kupu on heti poistettava.

Uusi

149 §

*Henkilökuljetus perävaunussa**Koulu- ja päivähoitokuljetusten merkitseminen*

Koulu- ja päivähoitokuljetukseen, jonka järjestää kunta, kuntayhtymä, koulu tai laitos tilausliikenteenä ja johon saadaan kunnan tai valtion tukea, käytettävässä autossa tulee olla eteenpäin näkyvä, heijastava tai valaistu kilpi tai taksivalaisimen päälle tai tilalle asennettu kupu. Kilven tai kuvun tulee olla pohjaväritään keltainen ja siinä tulee olla punaiset reunat sekä keskellä samanlainen musta kuvio kuin liitteen 3.1 mukaisessa liikennemerkissä A17, Lapsia. Kilven tai kuvun pitää olla kooltaan, sijoittelultaan ja näkyvyydeltään sellainen, että kyytiä odottavat näkevät sen riittävän kaukaa pysäyttääkseen auton. Kilpi tai kupu saa näkyä myös muihin suuntiin kuin eteenpäin.

Kilpi tai kupu saa valaista tai heijastaa vain keltaista väriä. Kilpi tai kupu ei saa häiritä muita tienkäyttäjiä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua koulu- ja päivähoitokuljetuksen merkintää ei saa käyttää muulloin kuin koulu- ja päivähoitokuljetuksen aikana.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kilven ja kuvun sijoittamisesta, koosta, väreistä sekä heijastavuus- ja valaisuominaisuuksista.

149 §

Henkilökuljetus perävaunussa

Voimassa oleva laki

Moottorikelkan perävaunussa saa kuljettaa henkilöitä moottorikelkkailureitillä.

150 §

Yleiset kytkentäsäännöt

Moottorikäyttöiseen ajoneuvoon saa kerrallaan olla kytkettynä vain yksi hinattava ajoneuvo, jollei tässä laissa toisin säädetä.

Ajoneuvoyhdistelmässä:

- 1) ei saa ylittää ajoneuvoille, ajoneuvoyhdistelmälle eikä kytkentälaitteille teknisesti sallittuja massoja;
- 2) ajoneuvot eivät saa osua toisiinsa tavanomaisissa ajotilanteissa;
- 3) perävaunun tai perävaunujen jarrujen ja valaisimien on toimittava säännösten ja määräysten mukaisesti;
- 4) ajoneuvojen sähkö- ja paineilmajarrujen on oltava yhteen sovitettut säännösten ja määräysten mukaisesti;
- 5) vetoajoneuvon taustapeilit on säädettävä siten tai vetoajoneuvoon on kiinnitettävä sellaiset lisäpeilit, että kuljettaja voi nähdä vetoajoneuvon ja perävaunun tai perävaunujen sivuille sekä seurata takaa tulevaa liikennettä; lisäpeilien sijasta voidaan käyttää muuta epäsuoran näkemisen mahdollistavaa laitetta.

*Uusi**Ehdotus*

Moottorikelkan ja raskaan moottorikelkan perävaunussa saa kuljettaa henkilöitä. Perävaunussa ei kuitenkaan saa kuljettaa henkilöitä ajettaessa moottorikelkalla tai raskaalla moottorikelkalla muulla tiellä kuin moottorikelkkailureitillä eikä tällaista muuta tietä ylitettäessä.

150 §

Yleiset kytkentäsäännöt

Moottorikäyttöiseen ajoneuvoon saa kerrallaan olla kytkettynä vain yksi hinattava ajoneuvo, jollei tässä laissa toisin säädetä.

Ajoneuvoyhdistelmässä:

- 1) ei saa ylittää ajoneuvoille, ajoneuvoyhdistelmälle eikä kytkentälaitteille teknisesti sallittuja massoja;
- 2) ajoneuvot eivät saa osua toisiinsa tavanomaisissa ajotilanteissa;
- 3) perävaunun tai perävaunujen jarrujen ja valaisimien on toimittava säännösten ja määräysten mukaisesti;
- 4) ajoneuvojen sähkö- ja paineilmajarrujen on oltava yhteen sovitettut säännösten ja määräysten mukaisesti;
- 5) vetoajoneuvon taustapeilit on säädettävä siten tai vetoajoneuvoon on kiinnitettävä sellaiset lisäpeilit, että kuljettaja voi nähdä vetoajoneuvon ja perävaunun tai perävaunujen sivuille sekä seurata takaa tulevaa liikennettä; lisäpeilien sijasta voidaan käyttää muuta epäsuoran näkemisen mahdollistavaa laitetta.

Edellä 2 momentissa säädetyn lisäksi yli 20,00 metriä pitkässä kuorma-auton ja puoli-perävaunun yhdistelmässä, 151 §:n 7-11 kohdassa tarkoitetussa yhdistelmässä sekä muussa yli 28,00 metriä pitkässä ajoneuvoyhdistelmässä on oltava sähköohjattu paineilmatoiminen jarrujärjestelmä yhdistelmän kaikissa ajoneuvoissa sekä sellaiset epäsuoran näkemisen mahdollistavat laitteet ja kuljettajaa avustavat järjestelmät, joilla varmistetaan

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Uusi

Edellä 149 §:ssä tarkoitettuissa kuljetuksissa autoon tai traktoriin saa olla kytkettynä useampia perävaunuja. Ajoneuvoyhdistelmän pituus saa olla enintään 25,25 metriä ja perävau-
nujen yhteinen kytkentämassa enintään kolme kertaa vetävän ajoneuvon omamassan suurui-
nen.

Traktoriin, moottorityökoneeseen ja vähin-
tään kolmipyöräiseen L-luokan ajoneuvon
saa kytkeä auton perävaunun, jos käytettävät
ajoneuvot ja niiden kytkentä toisiinsa täyttä-
vät vetoajoneuvon mukaisesti määräytyvät
tekniset vaatimukset. Jos perävaunussa on toi-
mimattomia suunta- tai jarruvalaisimia eikä
mainittuja valaisimia vetoajoneuvon mukai-
sesti määräytyvissä teknisissä vaatimuksissa
edellytetä, ne on peitettävä. Ajoneuvoille ja

pitkän ajoneuvoyhdistelmän turvallisuus. Liik-
kenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat
määräykset tässä momentissa tarkoitetuista
järjestelmistä ja niiden teknisistä vaatimuk-
sista.

Edellä 3 momentissa tarkoitettun ajoneu-
voyhdistelmän kuljettajalla tulee olla tieto
kullekin yksittäiselle akselille ja telille kohdis-
tuvasta massasta. Vetoajoneuvon etuakselille
kohdistuvasta massasta tulee kuitenkin olla
tieto vain, jos akseli on ilmajousitettu. Kulje-
tuksessa tulee pitää mukana 3 momentissa
säädettyjen ja 3 momentin nojalla määrätty-
jen vaatimusten täyttymisen osoittamiseksi
tarvittavat ajoneuvon tekniset tiedot.

Kuorma-auton ja siihen tai sen perävau-
nuun kytketyn perävaunun kuorman purkuun
tai lastaukseen liittyvissä lyhyissä siirto-
ajoissa voidaan käyttää autoon asennettua,
muuta kuin tyyppihyväksyttyä kytkentälai-
tetta. Edellytyksenä on, että kuljetuksen ai-
kana ei ylitetä nopeutta 30 kilometriä tunnissa
ja että kytkentälaitteen läheisyyteen on asen-
nettu tästä kertova kilpi. Lisäksi edellytetään,
että ajoneuvoissa on oltava lukkiutumaton
jarrujärjestelmä. Liikenne- ja viestintävirasto
antaa tarvittaessa määräyksiä edellä tarkoi-
tettua kytkentälaitetta ja kilpeä koskevista
vaatimuksista.

Edellä 149 §:ssä tarkoitettuissa kuljetuksissa autoon tai traktoriin saa olla kytkettynä use-
ampia perävaunuja. Ajoneuvoyhdistelmän pi-
tuus saa olla enintään 25,25 metriä ja perävau-
nujen yhteinen kytkentämassa enintään kolme
kertaa vetävän ajoneuvon omamassan suurui-
nen.

Traktoriin, moottorityökoneeseen ja vähin-
tään kolmipyöräiseen L-luokan ajoneuvon
saa kytkeä auton perävaunun, jos käytettävät
ajoneuvot ja niiden kytkentä toisiinsa täyttä-
vät vetoajoneuvon mukaisesti määräytyvät
tekniset vaatimukset. Jos perävaunussa on toi-
mimattomia suunta- tai jarruvalaisimia eikä
mainittuja valaisimia vetoajoneuvon mukai-
sesti määräytyvissä teknisissä vaatimuksissa
edellytetä, ne on peitettävä. Ajoneuvoille ja

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

ajoneuvoyhdistelmälle sallitut mitat ja massat määräytyvät vetoajoneuvoa koskevien säännösten mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajoneuvoyhdistelmissä käytettävien kytkentälaitteiden teknisistä vaatimuksista ja mitoituksista.

151 §

Autoon kytkettävä hinattava ajoneuvo

Jos ajoneuvoyhdistelmän pituus on suurempi kuin 22,00 metriä, kuorma-autoon saa kytkeä:

- 1) varsinaisen perävaunun;
- 2) apuvaunun ja siihen kytketyn puoliperävaunun;
- 3) puoliperävaunun ja sen päälle kytketyn toisen puoliperävaunun;
- 4) puoliperävaunun ja siihen kytketyn keskiakseliperävaunun.

Jos kuorma-autolla vedettävän ajoneuvoyhdistelmän pituus on kuormaamattomana yli 22,00 metriä, on yhdistelmän kaikissa ajoneuvoissa oltava lukkiutumattomat jarrut. Apuvaunun avulla kytketyssä telirakenteisessa puoliperävaunussa tulee olla vähintään kaksi

ajoneuvoyhdistelmälle sallitut mitat ja massat määräytyvät vetoajo-neuvoa koskevien säännösten mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajoneuvoyhdistelmissä käytettävien kytkentälaitteiden teknisistä vaatimuksista ja mitoituksista.

151 §

Autoon kytkettävä hinattava ajoneuvo

Kuorma-autoon saa kytkeä:

- 1) puoliperävaunun;
- 2) keskiakseliperävaunun;
- 3) varsinaisen perävaunun;
- 4) apuvaunun, jonka päälle on kytketty puoliperävaunu;
- 5) puoliperävaunun, jonka päälle on kytketty puoliperävaunu;
- 6) puoliperävaunun, johon on kytketty keskiakseliperävaunu;
- 7) puoliperävaunun, johon on kytketty varsinainen perävaunu;
- 8) puoliperävaunun, johon on kytketty apuvaunu, jonka päälle on kytketty puoliperävaunu;
- 9) apuvaunun, jonka päälle on kytketty puoliperävaunu, jonka päälle on kytketty puoliperävaunu;
- 10) varsinaisen perävaunun, jonka päälle on kytketty puoliperävaunu;
- 11) puoliperävaunun, jonka päälle on kytketty puoliperävaunu, jonka päälle on kytketty puoliperävaunu.

Jos kuorma-autolla vedettävän ajoneuvoyhdistelmän pituus on kuormaamattomana yli 22,00 metriä, on yhdistelmän kaikissa ajoneuvoissa oltava lukkiutumattomat jarrut. Apuvaunun päälle kytketyssä telirakenteisessa puoliperävaunussa tulee olla vähintään kaksi

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

ohjautumatonta akselia. Tässä momentissa tarkoitetuksi ohjautumattomaksi akseliksi katsotaan myös akseli, jonka ohjaus lukittuu suoraan asentoon viimeistään nopeudessa 30 kilometriä tunnissa.

ohjautumatonta akselia. Tässä momentissa tarkoitetuksi ohjautumattomaksi akseliksi katsotaan myös akseli, jonka ohjaus lukittuu suoraan asentoon viimeistään nopeudessa 30 kilometriä tunnissa.

152 §

152 §

*Autoon kytkettävän hinattavan ajoneuvon suurin sallittu massa**Autoon kytkettävän hinattavan ajoneuvon suurin sallittu massa*

Autoon kytkettävän hinattavan ajoneuvon tai hinattavien ajoneuvojen kytkentämassa saa olla enintään pienin seuraavista arvoista:

Autoon kytkettävän hinattavan ajoneuvon tai hinattavien ajoneuvojen kytkentämassa saa olla enintään pienin seuraavista arvoista:

4) jos on kyseessä autoon kytkettävä muu hinattava ajoneuvo kuin puoliperävaunu, 1,7 kertaa vetoauton suurin rekisteröinnissä ja käytössä sallittu massa;

4) jos on kyseessä autoon kytkettävä muu hinattava ajoneuvo kuin puoliperävaunu, 1,75 kertaa vetoauton suurin rekisteröinnissä ja käytössä sallittu massa;

Uusi

Puoliperävaunun telille kohdistuva massa saa olla enintään 1,75 kertaa vetoauton suurin tiellä yleisesti sallittu massa.

155 §

155 §

*Taksivalaisimen käyttäminen**Taksivalaisimen käyttäminen*

Kun taksivalaisin on autosta poistettuna tai peitettynä, ajoneuvoa ei tässä laissa säädettyjä liikennesääntöjä sovellettaessa pidetä taksiliikenteessä olevana ajoneuvona. Edellä 142 §:ssä tarkoitettuun ajoneuvoon kuitenkin sovelletaan taksiliikennettä koskevia liikennesääntöjä, kun taksivalaisin on peitettynä koulukyytiä osoittavalla kuvalla.

Kun taksivalaisin on autosta poistettuna tai peitettynä, ajoneuvoa ei tässä laissa säädettyjä liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita koskevia säännöksiä sovellettaessa pidetä taksiliikenteessä olevana ajoneuvona. Edellä 142 §:ssä tarkoitettuun ajoneuvoon kuitenkin sovelletaan taksiliikennettä koskevia liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita koskevia säännöksiä, kun taksivalaisin on peitettynä koulu- ja päivähoidokyytiä osoittavalla kuvalla.

156 §

156 §

*Muut valaisimet**Muut valaisimet*

Voimassa oleva laki

Hälytysajoneuvossa saa käyttää sinistä valoa näyttävää vilkkuvaa varoitusvalaisinta ajoneuvon ollessa kiireellisessä tehtävässä, ja silloin, kun se liikenteen varoittamiseksi on muutoin tarpeen. Tällaista varoitusvalaisinta saa käyttää myös poliisiajoneuvossa ja Tullin ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvossa, joka ei ole hälytysajoneuvo. Mainittua varoitusvalaisinta saa käyttää myös poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen käyttämässä ajoneuvossa, joka ei ole hälytysajoneuvo.

Ruskeankeltaista valoa näyttävää vilkkuvaa varoitusvalaisinta on sen lisäksi, mitä 129 §:ssä säädetään, käytettävä:

- 1) hinausautossa, kun sitä käytetään ajoneuvon nostamiseen tai vetämiseen siten, että se voi vaarantaa muuta liikennettä;
- 2) tienpitoon käytettävässä autossa, traktorissa ja moottorityökoneessa;
- 3) tiellä tehtävään työhön käytettävässä moottorityökoneessa ja traktorissa;
- 4) traktorissa, johon on kiinnitetty hinattava ajoneuvo tai työväline, jonka leveys on yli kolme metriä;
- 5) ajoneuvossa, joka joudutaan kuormausta tai kuorman purkua varten pysäyttämään tielle niin, että ajoneuvon ohittaminen autolla ei ole mahdollista käyttämättä vastaan tulevan liikenteen kaistaa.

Ruskeankeltaista valoa näyttävää vilkkuvaa varoitusvalaisinta saa käyttää, jos sen käyttö on tarpeen muun liikenteen varoittamiseksi:

- 1) hälytysajoneuvossa;
- 2) tiellä tehtävässä työssä käytettävässä autossa, nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä ja maastoajoneuvossa;
- 3) tiepalvelun ajoneuvossa;
- 4) traktoriin tai moottorityökoneeseen kytkeytyssä hinattavassa ajoneuvossa, jonka leveys on yli kolme metriä;
- 5) traktoriin tai moottorityökoneeseen kiinnitetyssä työvälineessä, jonka leveys on yli kolme metriä.

Ehdotus

Hälytysajoneuvossa saa käyttää sinistä valoa näyttävää vilkkuvaa varoitusvalaisinta ajoneuvon ollessa kiireellisessä tehtävässä, ja silloin, kun se liikenteen varoittamiseksi on muutoin tarpeen. Tällaista varoitusvalaisinta saa käyttää myös poliisiajoneuvossa ja Tullin ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvossa, joka ei ole hälytysajoneuvo.

Ruskeankeltaista valoa näyttävää vilkkuvaa varoitusvalaisinta on sen lisäksi, mitä 129 §:ssä säädetään, käytettävä:

- 1) hinausautossa, kun sitä käytetään ajoneuvon nostamiseen tai vetämiseen siten, että se voi vaarantaa muuta liikennettä;
- 2) tienpitoon käytettävässä autossa, traktorissa ja moottorityökoneessa;
- 3) tiellä tehtävään työhön käytettävässä moottorityökoneessa ja traktorissa;
- 4) traktorissa, johon on kiinnitetty hinattava ajoneuvo tai työväline, jonka leveys on yli kolme metriä;

Ruskeankeltaista valoa näyttävää vilkkuvaa varoitusvalaisinta saa käyttää, jos sen käyttö on tarpeen muun liikenteen varoittamiseksi:

- 1) hälytysajoneuvossa;
- 2) tiellä tehtävässä työssä käytettävässä autossa, nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä ja maastoajoneuvossa;
- 3) tiepalvelun ajoneuvossa;
- 4) traktoriin tai moottorityökoneeseen kytkeytyssä hinattavassa ajoneuvossa, jonka leveys on yli kolme metriä;
- 5) traktoriin tai moottorityökoneeseen kiinnitetyssä työvälineessä, jonka leveys on yli kolme metriä;
- 6) koulu- ja päivähoitokuljetuksessa käytettävässä autossa sen ottaessa tai jättäessä matkustajia;

Uusi

Voimassa oleva laki

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa määräykset ruskeankeltaista vilkkuvaa valoa näyttävän varoitusvalaisimen käyttämisestä erikoiskuljetuksissa.

Työ- ja apuvalaisimia ei saa pitää kytkettyinä ajoneuvoa tiellä kuljettaessa. Tämä kiello ei koske tiellä suoritettavaa työtä.

Vetoautona käytettävässä kuorma-autossa sallittua perävaunun tunnusvalaisinta saa käyttää vain perävaunun ollessa kytkettynä.

Tiepalvelun ajoneuvon ja ensiaputoimintaan käytettävän ajoneuvon tunnusvalaisin on peitettävä tai poistettava, kun ajoneuvoa käytetään tiellä osallistumatta tiepalvelu- tai ensiaputoimintaan.

Ehdotus

7) ajoneuvossa, joka joudutaan kuormausta tai kuorman purkua varten pysäyttämään tielle niin, että ajoneuvon ohittaminen autolla ei ole mahdollista käyttämättä vastaantulevan liikenteen kaistaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräykset ruskeankeltaista vilkkuvaa valoa näyttävän varoitusvalaisimen käyttämisestä erikoiskuljetuksissa.

Työ- ja apuvalaisimia ei saa pitää kytkettyinä ajoneuvoa tiellä kuljettaessa. Tämä kiello ei koske tiellä suoritettavaa työtä.

Vetoautona käytettävässä kuorma-autossa sallittua perävaunun tunnusvalaisinta saa käyttää vain perävaunun ollessa kytkettynä.

Tiepalvelun ajoneuvon ja ensiaputoimintaan käytettävän ajoneuvon tunnusvalaisin on peitettävä tai poistettava, kun ajoneuvoa käytetään tiellä osallistumatta tiepalvelu- tai ensiaputoimintaan.

157 a §

Kuljetuksen luokittelu erikoiskuljetukseksi

Kuljetus voidaan luokitella erikoiskuljetukseksi ja siihen voidaan soveltaa erikoiskuljetuksia koskevia säännöksiä ja määräyksiä, jos:

1) kuljetusta ei jakamattomasta kuormasta tai jakamattomasta esineestä johtuen voi suorittaa niin, että tiellä yleisesti sallittua mitta tai massaa ei ylitetä;

2) kuljetuksessa ylitetään jakamattomasta kuormasta tai jakamattomasta esineestä johtuen mitta- ja massadirektiivissä sallittu mitta tai massa;

3) kuljetettava kuorma on sen rakenteen tai muodon vuoksi taikka kuljetuksen turvallisuuden varmistamiseksi kuormattava niin, että ylitetään tiellä yleisesti sallittu mitta tai massa taikka mitta- ja massadirektiivissä sallittu mitta tai massa;

4) kyseessä on ajoneuvo, joka sen käyttötarkoituksen vuoksi ylittää kuormaamattomana

Uusi

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

158 §

Erikoiskuljetuksen suorittaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset:

- 1) erikoiskuljetuksessa sallituista ajoneuvoista ja ajoneuvoyhdistelmistä sekä erikoiskuljetuksessa sallittavista kuormista;
- 2) erikoiskuljetusyhdistelmissä käytettävien ajoneuvojen kytkentävaatimuksista;
- 3) erikoiskuljetuksessa sallituista mitoista ja massoista sekä erikoiskuljetuksena kuljetettavan kuorman kuormaamisesta;
- 4) erikoiskuljetuksena kuljetettavan kuorman merkitsemisestä;
- 5) muun kuin jakamattoman kuorman kuljettamisesta erikoiskuljetuksessa;
- 6) erikoiskuljetuksessa noudatettavista nopeusrajoituksista;
- 7) varoitusajoneuvojen ja liikenteenohjainten käyttämisestä erikoiskuljetuksessa, peräkkäisten erikoiskuljetusten kuljettamisesta ryhmänä;
- 8) ehdoista erikoiskuljetuksesta aiheutuvan vaaran tai haitan ehkäisemiseksi sekä muista turvallisuusvaatimuksista.

159 §

Erikoiskuljetuslupa

Liikenteen turvallisuusvirasto viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset siitä, milloin kuljetus edellyttää erikoiskuljetuslupaa, ja erikoiskuljetusluvan myöntämisen edellytyksistä.

tiellä yleisesti sallitun mitan tai massan taikka mitta- ja massadirektiivissä sallitun mitan tai massan.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä kuljetuksen luokittelemisesta erikoiskuljetukseksi.

158 §

Erikoiskuljetuksen suorittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset:

- 1) erikoiskuljetuksessa sallituista ajoneuvoista ja ajoneuvoyhdistelmistä sekä erikoiskuljetuksessa sallittavista kuormista;
- 2) erikoiskuljetusyhdistelmissä käytettävien ajoneuvojen kytkentävaatimuksista;
- 3) erikoiskuljetuksessa sallituista mitoista ja massoista sekä erikoiskuljetuksena kuljetettavan kuorman kuormaamisesta;
- 4) erikoiskuljetuksena kuljetettavan kuorman merkitsemisestä;
- 5) muun kuin jakamattoman kuorman kuljettamisesta erikoiskuljetuksessa;
- 6) erikoiskuljetuksessa noudatettavista nopeusrajoituksista;
- 7) varoitusajoneuvojen ja liikenteenohjainten käyttämisestä erikoiskuljetuksessa;
- 8) peräkkäisten erikoiskuljetusten kuljettamisesta ryhmänä;
- 9) ehdoista erikoiskuljetuksesta aiheutuvan vaaran tai haitan ehkäisemiseksi sekä muista turvallisuusvaatimuksista.

159 §

Erikoiskuljetuslupa

Voimassa oleva laki

Ehdotus

164 §

Moottorittoman ajoneuvon ja eläimen kuljettajan rikkomukset

Polkupyöräilijälle tai muulle moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä lain tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 40 euron liikennevirhemaksu, jos tämä jättää noudattamatta:

- 1) 3 luvussa tarkoitettua ajoneuvon kuljettajaa koskevaa liikennesääntöä;
- 2) 58 §:ssä tarkoitettua liikkumista moottoritiealueella koskevaa kieltoa;
- 3) 74, 77–80, 82 tai 84–87 §:ssä tarkoitettua liikenteenohjauslaitteen noudattamisvelvollisuutta; tai
- 4) 5 luvussa säädettyä kuormitusta koskevaa rajoitusta.

166 §

Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettajan liikennesääntö

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo mitä:

- 1) 18 tai 19 §:ssä säädetään ajoneuvon kuljettamisesta ajoradalla;
- 2) 21 §:ssä säädetään ryhmittymisestä;
- 3) 22 §:ssä säädetään kääntymisestä;
- 4) 28 §:ssä säädetään risteysajasta;
- 5) 29 §:ssä säädetään turvallisen tilan antamisesta tai velvollisuudesta noudattaa erityistä varovaisuutta;
- 6) 30 §:ssä säädetään kohtaamisesta;

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset siitä, milloin kuljetus edellyttää erikoiskuljetuslupaa, ja erikoiskuljetusluvan myöntämisen edellytyksistä.

164 §

Moottorittoman ajoneuvon ja eläimen kuljettajan rikkomukset

Polkupyöräilijälle tai muulle moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle *taikka* 53 §:n 2 momentissa tarkoitettulle tienkäyttäjälle voidaan määrätä lain tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 40 euron liikennevirhemaksu, jos tämä jättää noudattamatta:

- 1) 1–35, 41–51, 53, 54 tai 56–62 §:ssä säädettyä ajoneuvon kuljettajaa koskevaa liikennesääntöä;
- 2) 74, 77–80, 82 tai 84–87 §:ssä säädettyä liikenteenohjauslaitteen noudattamisvelvollisuutta;
- 3) 94 tai 95 §:ssä säädettyä turva- tai suojalaitteen käyttöä ajon aikana koskevaa velvollisuutta; tai
- 4) 107 - 110, 112, 128, 147 tai 149 §:ssä säädettyä kuormitusta koskevaa rajoitusta.

166 §

Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettajan liikennesääntö

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä:

- 1) 18-22, 24-35, 41-51, 53, 54 tai 56-62 §:ssä säädetään liikennesääntöjen noudattamisesta;
- 2) 74, 77–80, 82, 84–87 §:ssä säädetään liikenteenohjauslaitteen noudattamisesta.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

- 7) 47 §:ssä säädetään ääni- ja valomerkin antamisesta;
- 8) 48 §:ssä säädetään suuntamerkin antamisesta;
- 9) 49 tai 50 §:ssä säädetään valojen käytöstä;
- 10) 57 §:ssä säädetään muiden tienkäyttäjien varoittamisesta;
- 11) 58 §:ssä säädetään ajoneuvolta vaadittavasta vähimmäisnopeudesta;
- 12) 56 tai 62 §:ssä säädetään ajoneuvon hinnoittelusta;
- 13) 61 §:n 3 momentissa säädetään ajoneuvon kuljettamisesta tai ohittamisesta väärää ajokaistaa käyttäen moottoritiellä tai moottoriliikennetiellä;
- 14) 74 §:ssä säädetään liikennevalon noudattamisesta;
- 15) 77–80 ja 82 §:ssä säädetään liikenne-merkin noudattamisesta; tai
- 16) 84–87 §:ssä säädetään tiemerkin noudattamisesta.

167 §

Henkilökohtaisen turvalaitteen käyttöä moottorikäyttöisessä ajoneuvossa koskevat rikkomukset

Ajoneuvon kuljettajalle ja matkustajalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu turvavyön tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta käyttämättä jättämisestä ajon aikana.

Edellä 1 momentissa säädetyn suuruinen liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös:

1) kuljettajalle, joka kuljettaa tahallaan tai huolimattomuudesta lasta ajoneuvossa 94 §:ssä säädetyn vastaisesti;

2) huoltajalle tai kuljettajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 95 §:ssä säädetyn alle 15-vuotiaiden lasten turvalaitteen käyttöä koskevan velvollisuuden;

167 §

Henkilökohtaisen turvalaitteen käyttöä moottorikäyttöisessä ajoneuvossa koskevat rikkomukset

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle ja matkustajalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu turvavyön tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta käyttämättä jättämisestä ajon aikana.

Edellä 1 momentissa säädetyn suuruinen liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös:

1) moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle, joka kuljettaa tahallaan tai huolimattomuudesta lasta ajoneuvossa 94 §:ssä säädetyn vastaisesti;

Voimassa oleva laki

3) kuljettajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 95 §:n 2 momentissa säädetyn invataksikuljetuksen turvallisuutta koskevan velvollisuuden.

Ajoneuvon kuljettajalle ja matkustajalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää ajon aikana 92 §:n 1 tai 3 momentissa säädetyn vastaisesti käyttämättä suojakypärää. Samansuuruinen liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös kuljettajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 92 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuutensa huolehtia alle 15-vuotiaan lapsen suojakypärän käyttämisestä.

168 §

*Ajoneuvon kuormasta sekä mittoja ja mää-
soja koskevat rikkomukset*

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä lain tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta vähäisestä rikkomuksesta 140 euron liikennevirhemaksu, jos tämä jättää noudattamatta, mitä:

1) 107–114 §:ssä säädetään kuormauksesta ja ajoneuvon kytkemisestä toisiinsa;

2) 116 tai 134 §:ssä säädetään akselille ja telille kohdistuvasta suurimmasta sallitusta massasta;

3) 117–119 tai 135–139 §:ssä säädetään suurimmasta sallitusta massasta tai mitasta; tai

4) 120–124 §:ssä säädetään suurimmasta sallitusta ajoneuvoyhdistelmän massasta tai mitasta.

171 §

*Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitio-
vanun käyttöä koskevat rikkomukset**Ehdotus*

2) huoltajalle tai kuljettajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 95 §:ssä säädetyn alle 15-vuotiaiden lasten turvalaitteen käyttöä koskevan velvollisuuden moottorikäyttöisessä ajoneuvossa;

3) kuljettajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 95 §:n 2 momentissa säädetyn invataksikuljetuksen turvallisuutta koskevan velvollisuuden.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle ja matkustajalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää ajon aikana 92 §:n 1 tai 3 momentissa säädetyn vastaisesti käyttämättä suojakypärää. Samansuuruinen liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös kuljettajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 92 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuutensa huolehtia alle 15-vuotiaan lapsen suojakypärän käyttämisestä.

168 §

*Ajoneuvon kuormasta sekä mittoja ja mää-
soja koskevat rikkomukset*

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä lain tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta vähäisestä rikkomuksesta 140 euron liikennevirhemaksu, jos tämä jättää noudattamatta, mitä:

1) 107–114 §:ssä säädetään kuormauksesta ja ajoneuvon kytkemisestä toisiinsa;

2) 5 luvussa säädetään akselille ja telille kohdistuvasta suurimmasta sallitusta massasta taikka ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän suurimmasta sallitusta massasta tai mitasta.

Voimassa oleva laki

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta:

- 1) 54 §:ssä tarkoitettua häiritsevää tai tarpeetonta ajoa koskevaa kieltoa;
- 2) 55 §:ssä tarkoitettua joutokäyntiä koskevaa kieltoa;
- 3) 98 §:n 2 momentissa tarkoitettua kieltoa viestintävälineen käytöstä ajon aikana;
- 4) 104–106 §:ssä renkaiden ja liukuesteiden käytöstä säädettyä; tai
- 5) 5 luvussa valaisimen tai heijastimen taikka ajoneuvon muiden varusteiden käyttämisestä säädettyä.

180 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin:

- 1) liikennevirhemaksun määräämisessä käytettävistä asiakirjoista sekä niihin tehtävistä merkinnöistä ja niiden säilyttämisestä;
- 2) tämän lain nojalla määrättyjen seuraamusten täytäntöönpanoon liittyvistä ja muista viranomaisten välisistä ilmoituksista.

184 §

Poikkeukset velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä, liikenteenohjauslaitteita ja ajoneuvon käyttöä koskevia säännöksiä

Junalle ja muulle rautatiekiskoilla kulkevalle laitteelle on kuitenkin annettava esteetön kulku.

187 §

Ehdotus

171 §

Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovanun käyttöä koskevat rikkomukset

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta:

- 1) 98 §:n 1 tai 2 momentissa säädettyä kieltoa viestintävälineen käytöstä ajon aikana;
- 2) 104–106 §:ssä renkaiden ja liukuesteiden käytöstä säädettyä;
- 3) 132 tai 140 §:ssä ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kääntymisestä säädettyä;
- 4) 132 a §:ssä ajoneuvoyhdistelmän vakaudesta säädettyä; tai
- 5) 5 luvussa valaisimen tai heijastimen taikka ajoneuvon muiden varusteiden käyttämisestä säädettyä.

180 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin:

- 1) liikennevirhemaksun määräämisessä käytettävistä asiakirjoista sekä niihin tehtävistä merkinnöistä ja niiden säilyttämisestä;
- 2) tämän lain nojalla määrättyjen seuraamusten täytäntöönpanoon liittyvistä ja muista viranomaisten välisistä ilmoituksista.

184 §

Poikkeukset velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä, liikenteenohjauslaitteita ja ajoneuvon käyttöä koskevia säännöksiä

Tienkäyttäjän on kuitenkin noudatettava poliisimiehen tai muun liikenteenohjaajan antamat

*Voimassa oleva laki**Tien tilapäinen sulkeminen*

Tien tilapäisestä sulkemisesta päättää tienpitäjä. Kiireellisessä tapauksessa tien voi sulkea tilapäisesti liikenteenvalvoja tai pelastusviranomainen.

Nopeuskilpailun moottorikäyttöisille ajoneuvoille saa järjestää vain suljetulla tiellä.

189 §

Painonvalvontalaitteen asettaminen

Tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/719 10 d artiklassa tarkoitetun painonvalvontalaitteen asettaa:

- 1) maantielle tienpitäjä;
- 2) kadulle, torille ja muulle vastaavalle liikennealueelle kunta;
- 3) muulle kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitetulle tielle tienpitäjä;
- 4) tilapäistä käyttöä varten poliisimies, rajavartiomies tai tullimies.

Edellä 1 momentin 1–3 kohdassa tarkoitetun tienpitäjän on toimitettava tieto laitteesta poliisille sekä Liikennevirastolle, jolle on toimitettava myös tiedot laitteen keräämistä valvontamääristä ja ylikuormista.

190 §

*Liikkumisesteisen pysäköintitunnuksen myöntäminen**Ehdotus*

maa merkkiä. Junalle ja muulle rautatiekeikoilla kulkevalle laitteelle on myös annettava esteetön kulku.

187 §

Tien tilapäinen sulkeminen

Tien tilapäisestä sulkemisesta päättää se, jolla on oikeus asettaa liikenteenohjauslaite. Kiireellisessä tapauksessa tien voi sulkea tilapäisesti liikenteenvalvoja tai pelastusviranomainen.

Nopeuskilpailun moottorikäyttöisille ajoneuvoille saa järjestää vain suljetulla tiellä

Tien tilapäistä sulkemista koskeva päätös on lähetettävä viipymättä poliisille tiedoksi.

189 §

Painonvalvontalaitteen asettaminen

Tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/719 10 d artiklassa tarkoitetun painonvalvontalaitteen asettaa:

- 1) maantielle 71 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu tienpitäjä;
- 2) kadulle ja muulle kunnan hallinnoimalle tielle kunta;
- 3) muulle kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitetulle tielle tienpitäjä;
- 4) tilapäistä käyttöä varten poliisimies, rajavartiomies tai tullimies.

Edellä 1 momentin 1–3 kohdassa tarkoitetun tienpitäjän on toimitettava tieto laitteesta poliisille sekä Väylävirastolle, jolle on toimitettava myös tiedot laitteen keräämistä valvontamääristä ja ylikuormista.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

Liikkumisteisen pysäköintitunnuksen myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto. Hakemukseen on liitettävä lääkärinlausunto 1 momentissa tarkoitettujen edellytysten täyttymisestä ja lausunnon voimassaoloajasta. Tunnus myönnetään lääkärinlausunnon voimassaoloajaksi, kuitenkin enintään 10 vuodeksi. Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa tunnuksen voimassaolon sen haltijan hakemuksesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hankkia tunnuksen myöntämiseen liittyvien tehtävien hoitamisessa tarvittavia palveluja Suomessa toimivilta yksityisiltä ja julkisilta palvelun tuottajilta. Palvelutehtävä voi sisältää hakemusten vastaanottamisen, niiden vireilläolon ja käsittelyn edellyttämät tehtävät sekä pysäköintitunnuksen luovuttamisen, jollei sitä postiteta hakijalle. Palvelutehtävän hoitamiseen sovelletaan mitä ajokorttilaissa säädetään ajokortin, ajokorttiluvan ja eräiden muiden lupien myöntämiseen liittyvien tehtävien hoitamisesta palvelutehtävinä, palvelun tuottajan luotettavuudesta, palvelutehtävää koskevasta sopimuksesta sekä hakemusasian vireille saatamisesta ja lääkärinlausunnon toimittamisesta.

191 §

Erikoiskuljetusluvan myöntäminen

Luvan 159 §:ssä tarkoitettuun erikoiskuljetukseen myöntää Liikennevirasto. Erikoiskuljetusluvassa voidaan asettaa kuljetuksen reittiä, ajankohtaa ja muita kuljetuksen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi sekä liikenneympäristön suojaamiseksi tarvittavia ehtoja.

Liikennevirasto voi peruttaa erikoiskuljetusluvan määräajaksi tai kokonaan, jos luvan haltija ei noudata erikoiskuljetusta koskevia

190 §

Liikkumisesteisen pysäköintitunnuksen myöntäminen

Liikkumisteisen pysäköintitunnuksen myöntää *Liikenne- ja viestintävirasto*. Hakemukseen on liitettävä lääkärinlausunto 1 momentissa tarkoitettujen edellytysten täyttymisestä ja lausunnon voimassaoloajasta. Tunnus myönnetään lääkärinlausunnon voimassaoloajaksi, kuitenkin enintään 10 vuodeksi. *Liikenne- ja viestintävirasto* voi peruuttaa tunnuksen voimassaolon sen haltijan hakemuksesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi hankkia tunnuksen myöntämiseen liittyvien tehtävien hoitamisessa tarvittavia palveluja Suomessa toimivilta yksityisiltä ja julkisilta palvelun tuottajilta. Palvelutehtävä voi sisältää hakemusten vastaanottamisen, niiden vireilläolon ja käsittelyn edellyttämät tehtävät sekä pysäköintitunnuksen luovuttamisen, jollei sitä postiteta hakijalle. Palvelutehtävän hoitamiseen sovelletaan, mitä ajokorttilaissa säädetään ajokortin, ajokorttiluvan ja eräiden muiden lupien myöntämiseen liittyvien tehtävien hoitamisesta palvelutehtävinä, palvelun tuottajan luotettavuudesta, palvelutehtävää koskevasta sopimuksesta sekä hakemusasian vireille saatamisesta ja lääkärinlausunnon toimittamisesta.

191 §

Erikoiskuljetusluvan myöntäminen

Luvan 159 §:ssä tarkoitettuun erikoiskuljetukseen myöntää *toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus*. Erikoiskuljetusluvassa voidaan asettaa kuljetuksen reittiä, ajankohtaa ja muita kuljetuksen turvallisuus-

Voimassa oleva laki

säännöksiä, määräyksiä tai erikoiskuljetusluvassa asetettuja ehtoja taikka luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty. Luvan peruuttamisen sijasta luvanhaltijalle voidaan antaa huomautus tai kirjallinen varoitus, jos luvan peruttaminen olisi kohtuutonta.

192 §

Eräitä ajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä koskevat poikkeukset

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää luvan olla noudattamatta yksittäisen ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän osalta 116–132 §:n säännöksiä, jos se on tarpeen uuden tekniikan kokeilun, tuotekehityksen tai muun erityisen syyn takia. Edellytyksenä on lisäksi, että luvan myöntäminen ei vaaranna liikenneturvallisuutta, ympäristöä tai omaisuutta eikä vääristä kilpailua. Lupa voidaan myöntää määräaikaaisena ja siihen voidaan liittää ehtoja. Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruttaa luvan määräajaksi tai kokonaan, jos luvanhaltija ei noudata kuljetusta koskevia säännöksiä, määräyksiä tai luvassa asetettuja ehtoja taikka luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty. Luvan peruuttamisen sijasta luvanhaltijalle voidaan antaa huomautus tai kirjallinen varoitus, jos luvan peruttaminen olisi kohtuutonta.

193 §

Muutoksenhaku

Tämän lain nojalla annettuun päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa säädetään. Oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Hallinto-oikeu-

Ehdotus

den ja sujuvuuden varmistamiseksi sekä liikenneympäristön suojaamiseksi tarvittavia ehtoja.

Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi peruuttaa erikoiskuljetusluvansa määräajaksi tai kokonaan, jos luvanhaltija ei noudata erikoiskuljetusta koskevia säännöksiä, määräyksiä tai erikoiskuljetusluvassa asetettuja ehtoja taikka luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty. Luvan peruuttamisen sijasta luvanhaltijalle voidaan antaa huomautus tai kirjallinen varoitus, jos luvan peruuttaminen olisi kohtuutonta.

192 §

Eräitä ajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä koskevat poikkeukset

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää luvan olla noudattamatta yksittäisen ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän osalta 116, 117, 117 a, 118-130, 130 a, 131, 131 a, 132 ja 132 a §:n säännöksiä, jos se on tarpeen uuden tekniikan kokeilun, tuotekehityksen tai muun erityisen syyn takia. Edellytyksenä on lisäksi, että luvan myöntäminen ei vaaranna liikenneturvallisuutta, ympäristöä tai omaisuutta eikä vääristä kilpailua. Lupa voidaan myöntää määräaikaaisena ja siihen voidaan liittää ehtoja. *Liikenne- ja viestintävirasto* voi peruttaa luvan määräajaksi tai kokonaan, jos luvanhaltija ei noudata kuljetusta koskevia säännöksiä, määräyksiä tai luvassa asetettuja ehtoja taikka luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty. Luvan peruuttamisen sijasta luvanhaltijalle voidaan antaa huomautus tai kirjallinen varoitus, jos luvan peruuttaminen olisi kohtuutonta.

193 §

Muutoksenhaku

Voimassa oleva laki

den päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan

195 §

Siirtymäsäännökset

Sulkuviiva tulee merkitä tämän lain liitteessä 4.1 säädetyllä tavalla kolmen vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta.

Pyörätien jatkeen tiemerkintä tulee merkitä liitteessä 4.2 säädetyllä tavalla kahden vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta.

Uusi

Tieliikenneasetuksessa (182/1982) säädetyt liikennemerkkejä saa käyttää 10 vuoden ajan tämän lain voimaantulosta kuitenkin niin, että liitteen 3.3 mukaiset liikennemerkit polkupyörällä ja mopolla ajo kielletty C12 sekä jalankulku sekä polkupyörällä ja mopolla ajo kielletty C15 on otettava käyttöön tämän lain voimaan tullessa.

Tieliikenneasetuksessa säädetyt tiemerkintöjä saa käyttää seitsemän vuoden ajan tämän lain voimaantulosta.

Ajoneuvon, joka on hyväksytty liikenteeseen tämän lain voimaan tullessa, ei sovelleta liitteessä 6.2 säädettyä vaatimusta, jonka mukaan peräkkäisten etuakselien tai peräkkäisten taka-akselien, jotka eivät muodosta teliiä, massa ei saa ylittää vastaavalle telille sallittua massan arvoa.

Ajoneuvoa, joka on hyväksytty liikenteeseen ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen (1257/1992) 57 §:n 2 tai 3 momentin nojalla, saa edelleen käyttää liikenteessä mainittujen säännösten mukaisesti.

Ehdotus

Tämän lain nojalla annettuun päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallinto-laissa (434/2003). Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

195 §

Siirtymäsäännökset

Sulkuviiva, sulkualue ja varoitusviiva tulee merkitä tämän lain liitteessä 4.1 säädetyllä tavalla kolmen vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta.

Pyörätien jatkeen tiemerkintä tulee merkitä tämän lain liitteessä 4.2 säädetyllä tavalla kahden vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta.

Kaksisuuntainen pyörätie tulee osoittaa liitteen 3.2 kohdassa B5 ja liitteen 3.4 kohdassa D5 säädetyllä tavalla seitsemän vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta.

Tieliikenneasetuksessa (182/1982) säädetyt liikennemerkkejä saa käyttää kymmenen vuoden ajan tämän lain voimaantulosta kuitenkin niin, että tämän lain liitteessä 3.3 olevat liikennemerkit polkupyörällä ja mopolla ajo kielletty C12 sekä jalankulku sekä polkupyörällä ja mopolla ajo kielletty C15 on otettava käyttöön tämän lain voimaan tullessa.

Tieliikenneasetuksessa säädetyt tiemerkintöjä saa käyttää seitsemän vuoden ajan tämän lain voimaantulosta.

Ajoneuvon, joka on hyväksytty liikenteeseen tämän lain voimaan tullessa, ei sovelleta liitteen 6 taulukossa 2 säädettyä vaatimusta, jonka mukaan peräkkäisten etuakselien tai peräkkäisten taka-akselien, jotka eivät

*Voimassa oleva laki**Ehdotus**Uusi*

muodosta teliä, massa ei saa ylittää vastavalle telille sallittua massan arvoa.

Uusi

Ajoneuvoa, joka on hyväksytty liikenteseen ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen (1257/1992) 57 §:n 2 tai 3 momentin nojalla, saa edelleen käyttää liikenteessä mainittujen momenttien mukaisesti.

Perävaunuun, joka on otettu käyttöön ennen 1 päivää huhtikuuta 2019, sovelletaan 117 a §:n säännöksiä 1 päivästä tammikuuta 2024 lukien.

Uusi

*Sen estämättä, mitä liitteessä 6.6 säädetään auton ja puoliperävaunun yhdistelmän mas-
sasta, saa auton ja puoliperävaunun yhdistelmään soveltaa 20 päivänä tammikuuta 2019 voimassa olleita auton ja puoliperävaunun massaa koskevia säännöksiä 31 päivään joulukuuta 2023 saakka, jos puoliperävaunu on otettu käyttöön ennen 1 päivää huhtikuuta 2019.*

Uusi

*Jos vetävä tai vedettävä ajoneuvo on otettu käyttöön ennen 1 päivää huhtikuuta 2019, tulee auton ja perävaunun tai useamman perävaunun muodostaman ajoneuvoyhdistelmän täyttää liitteessä 6.6 säädetty vaatimus vetävän ajoneuvon takimmaiselle telille ja perävaunun etummaiselle telille kohdistuvien mas-
sojen summasta 1 päivästä tammikuuta 2024 lukien.*

Ennen tämän lain voimaantuloa tehtyihin rikkomuksiin sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 2–11 §:n säännöksiä ja kumotun lain rangaistusvastuuta koskevia säännöksiä. Jos tämän lain soveltaminen johtaisi lievempään lopputulokseen, on tämä otettava huomioon rangaistusta määrättäessä.

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olevat, kumotun lain ja sen nojalla annettujen säädösten nojalla myönnetyt luvat ja hyväksynyt pysyvät voimassa niissä määrätyin ehdoin.

Ennen tämän lain voimaantuloa tehtyihin tässä laissa tarkoitettuihin rikkomuksiin sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 2–11 §:n ja kumotun lain rangaistusvastuuta koskevia säännöksiä. Jos tämän lain soveltaminen johtaisi lievempään lopputulokseen, on tämä otettava huomioon rangaistusta määrättäessä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2.

Laki

ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 65 §:n 1 momentin 1 kohdan b ja c alakohta ja 4 kohta, 72 §:n 3 momentti, 76 a §:n otsikko ja 1 momentti sekä 76 b §:n otsikko, sellaisina kuin ne ovat, 65 §:n 1 momentin 1 kohdan b ja c alakohta ja 4 kohta laissa 734/2018, 72 §:n 3 momentti, 76 a §:n otsikko ja 1 momentti sekä 76 b §:n otsikko laissa 96/2018, seuraavasti:

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

65 §

65 §

Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella

Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella

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

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

1) tieliikennelain (729/2018) 6 luvussa tarkoitettuun liikenne rikkomukseen, lukuun ottamatta muita liikennevirhemaksulla rangaistavia tekoja kuin:

1) tieliikennelain (729/2018) 6 luvussa tarkoitettuun liikenne rikkomukseen, lukuun ottamatta muita liikennevirhemaksulla rangaistavia tekoja kuin:

b) tieliikennelaissa tarkoitettua nopeusrajoituksen rikkomista moottorikäyttöisellä ajoneuvolla yli 10 kilometrillä tunnissa, jos suurin sallittu liikenteenohjauslaitteella osoitettu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa;

b) tieliikennelaissa tarkoitettua nopeusrajoituksen rikkomista moottorikäyttöisellä ajoneuvolla yli 10 kilometrillä tunnissa, jos suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa;

c) tieliikennelaissa tarkoitettua nopeusrajoituksen rikkomista moottorikäyttöisellä ajoneuvolla yli 15 kilometrillä tunnissa, jos suurin sallittu liikenteenohjauslaitteella osoitettu nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa;

c) tieliikennelaissa tarkoitettua nopeusrajoituksen rikkomista moottorikäyttöisellä ajoneuvolla yli 15 kilometrillä tunnissa, jos suurin sallittu nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa;

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4) liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettuun kuljettajan ammattipätevyyssäännösten rikkomiseen; ei kuitenkaan II osan 3 luvun 13 §:ssä säädetystä asiakirjoja koskevasta rikkomuksesta;

4) liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettuun kuljettajan ammattipätevyyssäännösten rikkomiseen; ei kuitenkaan 39 §:ssä säädetystä asiakirjoja koskevasta rikkomuksesta;

72 §

72 §

Väliaikaisen ajokiellon kesto

Väliaikaisen ajokiellon kesto

Poliisi voi muulloinkin perustellusta pyynnöstä määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään, jos tähän on rikosasian käsittelyn kesto, epäillyn liikennerikoksen vakavuus, 66 §:n 4 momentissa mainitut vaikutukset tai muut seikat huomioiden painava syy ja ajokieltoon liittyvä rikosasia on vireillä tuomioistuimessa.

Poliisi voi muulloinkin perustellusta pyynnöstä määrätä väliaikaisen ajokiellon päättymään, jos tähän on rikosasian käsittelyn kesto, epäillyn liikennerikoksen vakavuus, 66 §:n 4 momentissa mainitut vaikutukset tai muut seikat huomioiden painava syy ja ajokieltoon liittyvä rikosasia on vireillä tuomioistuimessa *tai sakkomenettelyssä*.

76 a §

76 a §

Menettely rikosperusteisessa ajokieltoasiassa

Menettely ajokieltoasiassa

Edellä 64 §:n 1 momentissa, 2 momentin 3 ja 4 kohdassa sekä 65 §:ssä tarkoitettu ajokielto saadaan määrätä, kun mainituissa lainkohdissa tarkoitettua tekoa koskeva rikesakkomääräys, sakkomääräys, rangaistusmääräys tai tuomio on annettu. Ajokieltoasia on käsiteltävä viipymättä tällaisen ratkaisun antamisen jälkeen.

Edellä 64 §:n 1 momentissa, 2 momentin 3 ja 4 kohdassa sekä 65 §:ssä tarkoitettu ajokielto saadaan määrätä, kun mainituissa lainkohdissa tarkoitettua tekoa koskeva *liikennevirhemaksua koskeva päätös*, rikesakkomääräys, sakkomääräys, rangaistusmääräys tai tuomio on annettu. Ajokieltoasia on käsiteltävä viipymättä tällaisen ratkaisun antamisen jälkeen.

76 b §

76 b §

Rikosasiaa koskevan muutoksenhaun vaikutus ajokieltoon

Muutoksenhaun vaikutus ajokieltoon

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1285/2019, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Lain soveltamisala

Lain soveltamisala

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu, tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, kasvinterveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu ja eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tarkoitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu.

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu, tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, kasvinterveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tarkoitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu, *tieliikennelain* (729/2018) 161 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, *ajokorttilain* (386/2011) 93

Voimassa oleva laki

Ehdotus

§:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, vesiliikennelain (782/2019) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

ajoneuvolain 21 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (1090/2002) 21 §, sellaisena kuin se on laissa 942/2018
seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

21 §

21 §

Ambulanssi

Ambulanssi ja ensihoitoajoneuvo

Ambulanssi on sairaiden tai loukkaantuneiden henkilöiden kuljetukseen tarkoitettu M-luokan ajoneuvo, jossa on erityisvarusteita tätä tarkoitusta varten.

Ambulanssi on sairaiden tai loukkaantuneiden henkilöiden kuljetukseen tarkoitettu M-luokan ajoneuvo, jossa on erityisvarusteita tätä tarkoitusta varten.

Uusi

Ensihoitoajoneuvo on terveydenhuoltolaissa (1326/2010) tarkoitettuun ensihoitopalvelun ensihoitotehtäviin varustettu ajoneuvo.

Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa ambulanssin tarkemmasta luokittelusta, korin ja potilastilan mitoituksesta, suorituskyvystä sekä lääkinällisistä ja muista varusteista. Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset ambulanssin erikoiskäytön edellyttämien merkki- ja varoitusvalaisimien, heijastimien, heijastavien merkintöjen sekä äänimerkinantolaitteiden teknisistä vaatimuksista ja asennuksesta.

Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa ambulanssin ja ensihoitoajoneuvon tarkemmasta luokittelusta, korin ja potilastilan mitoituksesta, suorituskyvystä sekä lääkinällisistä ja muista varusteista. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset ambulanssin ja ensihoitoajoneuvojen erikoiskäytön edellyttämien merkki- ja varoitusvalaisimien, heijastimien, heijastavien merkintöjen sekä äänimerkinantolaitteiden teknisistä vaatimuksista ja asennuksesta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
teksti tähän]

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .