

**Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi tieliikennelain muuttamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi tieliikennelakia. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi ajoneuvojen suurimpia sallittuja massoja ja mittoja koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin täytäntöönpanon edellyttämät säännökset ajoneuvon painon etätunnistusjärjestelmästä ja kontin ja vaihtokorin painoa koskevien tietojen antamisesta kuormaa kuljettavalle liikenteenharjoittajalle ja valvoville viranomaisille.

Painojen etätunnistusjärjestelmästä säädettäisiin tässä vaiheessa vain direktiivissä edellytetyt vähimmäismääräykset tielle sijoitettavan valvontajärjestelmän käyttöön ottamiseksi. Järjestelmän valinta tehdään myöhemmin kaikissa jäsenvaltioissa. Direktiivissä sallittu toinen vaihtoehto olisi ajoneuvon pakolliseen laitteeseen perustuva järjestelmä.

Kontin ja vaihtokorin painotietojen antamisesta kuljettajalle ja valvontaviranomaisille säädettäisiin samalla tavalla kuin voimassa olevassa laissa säädetään muista kuorman turvallisuuteen vaikuttavien tietojen antamisesta.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan direktiivin säännösten mukaisesti viimeistään 7 päivänä toukokuuta 2017.

---

**SISÄLLYS**

|   |    |
|---|----|
| ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....  | 1  |
| SISÄLLYS.....   | 2  |
| PERUSTELUT .....  | 3  |
| 1    Nykytila ja ehdotetut muutokset .....  | 3  |
| 1.1    Nykytila.....  | 3  |
| 1.2    Rahdinantajan ja liikenteenharjoittajan velvollisuudet tietojen antamiseen rahdin painosta ..... | 4  |
| 1.3    Ajoneuvon painon etätunnistusjärjestelmä .....   | 5  |
| 2    Esityksen vaikutukset.....   | 6  |
| 2.1    Painonvalvontajärjestelmien kustannukset ja hyödyt sekä vaikutukset.....                         | 6  |
| 2.2    Vaikutukset sanktioihin.....   | 7  |
| 3    Asian valmistelu ja riippuvuus muista esityksistä .....  | 7  |
| 4    Voimaantulo.....   | 8  |
| 5    Suhde perustuslakiin ja Ahvenanmaan toimivalta.....  | 8  |
| LAKIEHDOTUS .....   | 9  |
| Laki tieliikennelain muuttamisesta .....  | 9  |
| LIITE .....   | 11 |
| RINNAKKAISTEKSTI.....   | 11 |
| Laki tieliikennelain muuttamisesta .....  | 11 |

## PERUSTELUT

### 1 Nykytila ja ehdotetut muutokset

#### 1.1 Nykytila

Huhtikuun 29 päivänä 2015 annettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/719, 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, muutosdirektiivi. Se edellyttää tavarankuljetusajoneuvojen painojen automaattista valvontaa sekä pakollista tietojen vaihtoa konttien ja vaihtokorin painosta.

Ylipainoilla ajaminen vaarantaa liikenneturvallisuutta ja vahingoittaa tien pintaa ja rakennetta. Sen estämiseksi on tieliikennelain 87 §:ssä (267/1981) ja ajoneuvojen käytöstä tiellä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (1257/1992) määritelty ajoneuvojen enimmäispainot sekä suurimmat sallitut akseli- ja telipainot. Lisäksi laissa ylikuormamaksusta (51/1982) on säädetty ajoneuvon haltijalle tai kuljetustehtävän antajalle erikseen ylikuormamaksu.

Painojen valvontaan käytetään nykyisin kuorman dokumenteista saatavia tietoja sekä tiehen asennettavia valvontalaitteita, joista osa on kiinteitä ja osa siirrettäviä. Valvonta edellyttää ajoneuvon pysäyttämistä. Vastuu ylikuormasta on kuljettajalla ja tieliikennelain 87 a §:n nojalla sillä joka on ajoneuvon tai perävaunun kuormannut.

Tieliikenteen automaattivalvontaa tehdään nykyisin nopeusvalvontakameroilla ja ajoaikojen osalta lähitulevaisuudessa ajopiirturien etävalvontajärjestelmällä.

Vuonna 2019 otetaan uusiin kuorma- ja linja-autoihin käyttöön uusi ajopiirturi ajoaikojen automaattivalvonnan mahdollistamiseksi. Laitteiden asennus ja käyttöpakko on säädetty Euroopan Parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 165/2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta. Sen avulla poliisi voi omalla valvontalaitteellaan tarkastaa ohi ajavien autojen ajoaikatietoja ja pysäyttää tarkastukseen ne autot, joiden kuljettajan epäillään olleen noudattamatta säädettyjä enimmäisajoaikoja.

Ylinopeuksien valvontaa kameroilla on Suomessa tehty 1980-luvulta lukien. Ne ovat parantaneet valvontaa ja toimineet myös ylinopeuksia ennalta estävästi.

Kuormaa koskevien tietojen vaihdosta on nykyisin säädetty tieliikennelaisissa (267/1981). Sen 87a §:n säännösten tarkoituksena on muun muassa antaa kuljettajalle riittävät kuormaa koskevat tiedot turvalliseen kuljettamiseen. Säännöksessä ei kuitenkaan ole muutosdirektiivin edellyttämää konttien ja vaihtokorien painojen ilmoitusjärjestelmää. Myös vaarallisten aineiden kuljettamisesta annetussa laissa (719/1994) on säädetty kuljetuksen lähettäjälle velvollisuuksia vaarallisen aineen tiedoista, mutta siinäkin ei ole velvollisuutta ilmoittaa vaarallisen aineen kuljettamiseen käytetyn vaihtokorin ja kontin painoa.

## 1.2 Rahdinantajan ja liikenteenharjoittajan velvollisuudet tietojen antamiseen rahdin painosta

Jotta ylipainojen kuljettaminen ei tapahtuisi kuljetuksen suorittajan tietämättä ja jotta liikenteen valvoja voi havaita asiakirjojen perusteella painojen ylitykset, tietojen vaihdosta on säädetty muutospäätöksien 10 f artiklassa. Sen mukaan jäsenvaltioiden on konttien ja vaihtokorien kuljetuksia varten vahvistettava säännöt, joiden mukaan rahdinantajan on annettava liikenteenharjoittajalle, jonka tehtäväksi kontin tai vaihtokorin kuljetus annetaan, ilmoitus kuljetettavan kontin tai vaihtokorin painosta. Lisäksi liikenteenharjoittajan on mahdollistettava pääsy kaikkiin rahdinantajan toimittamiin asiaa koskeviin asiakirjoihin

Jäsenvaltioiden olisi 10 f artiklan mukaan myös vahvistettava sekä rahdinantajan että liikenteenharjoittajan vastuuta koskevat säännöt niitä tapauksia varten, joissa tiedot puuttuvat tai ovat väärät ja ajoneuvossa tai ajoneuvoyhdistelmässä on ylikuormaa.

Suomessa on säännökset kuljetuksen antajan velvollisuudesta antaa tietoja kuormasta tieliikennelaissa ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa.

Vaarallisten aineiden kuljettamisesta annetun lain (719/1994) 8-10 §:ssä on säädetty tavarantoimittajan lähettäjän, kuljetusyrityksen ja kuljettajan tietojen antamisen velvollisuuksista mm. kuorman painon osalta. Lain 8 §:n 2 momentin mukaan lähettäjä sekä aluskuljetuksissa laivaaja ja lastinantaja vastaavat siitä, että kuljetettavaksi jätetty vaarallinen aine on luokiteltu, pakattu ja pakkaus merkitty sekä jätetty kuljetettavaksi tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten mukaisesti. Pykälän 3 momentissa veloitetaan lähettäjä sekä aluskuljetuksissa laivaaja ja lastinantaja vastaamaan siitä, että vaarallisen aineen nimi, luokitus ja muut vaadittavat tiedot tulevat oikein merkityiksi kuljetusasiakirjoihin ja että tarvittavat kuljetusasiakirjat toimitetaan ennen kuljetusta kuljetuksen suorittajalle.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 11 c §:n mukaan kuljetettavasta tavarasta tulee olla merkitty vaadittavat tiedot. Tarkemmat määräykset tietojen sisällöstä on annettu vaarallisten aineiden tiekuljetusta koskevassa asetuksessa (194/2002) sekä Trafian määräyksellä vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (TRAFI/4541/03.04.03.00/2015). Vaarallisia aineita koskevien asiakirjojen antaminen kuljetusyritykselle on Trafian määräysten mukaan lähettäjän velvollisuutena ja paino sisältyy vaadittaviin tietoihin. Vaarallisen aineen ja sen kuljettamiseen käytetyn vaihtokorin ja kontin yhteispainon ilmoittamisvelvollisuutta ei kuitenkaan ole.

Tieliikennelain 87 a §:ssä ei ole säädetty kontin ja vaihtokuormakorin painon tietojen vaihdosta eikä näiden painoja koskeviin asiakirjoihin pääsystä. Tämän vuoksi esityksessä ehdotetaan muutettavaksi 4 momenttia, niin että siinä säädettäisiin myös ao. artiklan tiedonantamisvastuista. Miten tieto annetaan, jäisi tiedonantajan päätettäväksi.

Rahdinantajalla tarkoitetaan direktiivin 2 artiklan a-kohdan mukaan ”konossementissa tai vastaavassa kuljetusasiakirjassa, kuten kauttakulkukonossementissa, mainittua oikeudellista yhteisöä tai luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka on nimetty rahdinantajaksi ja/tai jonka nimissä tai puolesta kuljetussopimus on tehty kuljetusyrityksen kanssa”.

Tieliikennelain 87a §:n 4 momentin tietojen antamisvastuissa ei käytetä termiä ”rahdinantaja” vaan termejä ”tavarantoimittaja ja kuljetuksen toimeksiantaja”. Nämä termit yhdessä kattavat myös direktiivin määritelmän mukaisen rahdinantajan käsitteen eikä pykälän termistöön ehdoteta muutosta.

Samalla poistettaisiin 4 momentista vaatimus ajoneuvon rekisteröintitodistuksen teknisen osan mukana pitämisestä, koska asianomainen velvollisuus on kumottu valtioneuvoston asetuksella ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta (1265/2015).

Pykälän 5 momenttiin lisättäisiin 1 b-kohdan mukaisesti kuljetuksen suorittajan velvollisuuksiin mahdollistaa pääsy 4 momentin kontin ja vaihtokorin painoja koskeviin tietoihin.

### 1.3 Ajoneuvon painon etätunnistusjärjestelmä

Massojen ja mittojen muutosdirektiivi edellyttää tavarankuljetusajoneuvon painotietojen vaihdon lisäksi uuden tyyppistä ajoneuvojen suurimpien sallittujen painojen valvontajärjestelmää. Painoja pitäisi pystyä valvomaan niin, että liikennevirrasta kyetään erottamaan tarkempaan tarkastukseen ne ajoneuvot, joiden paino saattaa ylittää sallitun. Tämä tehostaisi valvontaa ja sujuvoittaisi liikennettä. Järjestelmä voisi myös auttaa kuljettajaa ylipainojen estämisessä.

Muutosdirektiivin johdannon mukaan sen tarkoituksena on varmistaa vääristymätön kilpailu toimijoiden välillä ja parantaa rikkomusten havaitsemista. Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi viimeistään 27 päivänä toukokuuta 2021 toteutettava erityisiä toimenpiteitä sellaisten liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien yksilöimiseksi, jotka todennäköisesti ovat ylittäneet niitä koskevan painorajan ja jotka olisi sen vuoksi tarkastettava. Tällainen yksilöiminen voidaan toteuttaa tieinfrastruktuuriin integroitujen punnitusjärjestelmien tai sellaisten ajoneuvojen sisäisten mittarien avulla, jotka mahdollistavat etäviestinnän asianomaisten viranomaisten kanssa. Tällaisen ajoneuvon asennettavan mittarin tuottamien tietojen olisi oltava myös kuljettajan käytettävissä.

Kunkin jäsenvaltion olisi tehtävä joka vuosi ”asianmukainen määrä” ajoneuvojen tarkastuspunnituksia. Tarkastusten määrä olisi suhtautettava kyseisessä jäsenvaltiossa vuosittain tarkastettavien ajoneuvojen kokonaismäärään, mutta tarkkaa määrää ei ole asetettu.

Muutosdirektiivin 10 d artiklan mukaan järjestelmän on tunnistettava ajoneuvot, jotka todennäköisesti ovat ylittäneet suurimman sallitun painon ja jotka niiden toimivaltaisten viranomaisten näin ollen olisi tarkastettava sen varmistamiseksi, että direktiivin vaatimuksia noudatetaan. Toimenpiteet voidaan toteuttaa tieinfrastruktuureihin sijoitettujen automaattisten järjestelmien tai ajoneuvon asennettujen punnituslaitteiden avulla.

Artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltio ei kuitenkaan saa vaatia ajoneuvon asennettavien punnituslaitteiden asentamista toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin tai ajoneuvoyhdistelmiin. Kohdan mukaan automaattisten järjestelmien on oltava sertifioituja, jos niitä käytetään rikkomusten toteamiseen ja seuraamusten määräämiseen. Etätunnistamiseen ei vaadita sertifiointia.

Artiklan 5 kohdan mukaan komissio olisi tullut hyväksyä viimeistään 27 päivänä toukokuuta 2016 täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännökset ajoneuvolaitteiden yhteen toimivuutta ja yhteensopivuutta koskevien sääntöjen yhdenmukaista täytäntöönpanoa varten. Komission täytäntöönpanosäännöstä ei ole vielä annettu. Ajoneuvoihin asennettavista laitteista ei siis ole vielä tarkkoja määräyksiä.

Esityksessä ehdotetaan tieliikennelakiin lisättäväksi uusi 97a §, jossa säädettäisiin siitä, että painonvalvontalaitteen tulee olla direktiivin 10 f artiklan mukainen, jos se otetaan käyttöön.

Säännös kohdistuisi tieliikennelain soveltamisalueella kontteja ja vaihtokoreja kuljettavien ajoneuvojen ja niiden kuljettajien valvontaan. Se olisi painoa koskevien tieliikennelain liikennesääntöjen ja painoja rajoittavien tieliikenneasetuksessa säädettyjen liikennemerkkien valvonnan apuväline. Pykälä vastaa asiasisällöltään liikenteen ohjauslaitteen asentamista koskevaa tieliikennelain 51 §:n säännöstä.

Tieliikennelain 51 §:stä ehdotettu uusi 97 a §:n säännös eroaisi niin, että laitteen asentamisesta tulisi antaa tieto liikennevirastolle, joka nykyisten tehtäviensä puolesta olisi sopivin viranomaiskeräämään direktiivin 10 g artiklan edellyttämät yhteenvetotiedot tarkastusten ja haavittujen ylikuormien määrystä komissiolle. Ensimmäiset tiedot pitäisi antaa kuitenkin vasta vuonna 2023 vuosien 2021 – 2022 tiedoista.

Myöskään kunnan suostumusta tai poliisin lausuntoa ei tarvittaisi painonvalvontalaitteen asentamiseen kuten liikenteen ohjauslaitteissa. Sen sijaan tieto laitteesta tulisi antaa poliisille valvontaa varten. Poliisille ja liikennevalvontaa myös tekeville tullille ja rajavartiolaitolle annettaisiin oikeus tilapäisen valvontalaitteen asentamiseen.

Säännöksen vaikutus rajoittuisi tällä hetkellä vain mahdolliseen laitteen hankintapäätökseen.

## **2 Esityksen vaikutukset**

### **2.1 Painonvalvontajärjestelmien kustannukset ja hyödyt sekä vaikutukset**

Painojen etätunnistusjärjestelmä ja konttien sekä vaihtokorien painotietojen parempi välittäminen kuljettajalle parantavat ylipainojen välttämistä. Vähemmällä ylipainoilla säästetään tienpidon kustannuksia. Ehdotettu etätunnistusjärjestelmä sujuvoittaisi liikennettä, kun painoja valvotaan tiellä liikennevirrasta.

Muutosdirektiivi ei määrää tien sijoitettavien valvontalaitteiden lukumäärästä. Valvonnan määrästä todetaan 10 d artiklan 2 kohdassa, että niitä on suoritettava ”asianmukainen määrä” jäsenvaltion tarkastettavaan autokantaan suhteutettuna. Liikennevirasto on arvioinut alustavasti maanteille minimissään tarvittavien laitteiden määräksi muutamaa pysyvää laitteistoa ja muutamalla siirrettävällä niin sanotulla silta-WIM –laitteistolla tehtäviä mittauksia noin 20 pisteessä. Näiden vuosikustannukset olisivat suuruusluokaltaan yhteensä 1 miljoonaa euroa.

Ajoneuvoon sijoitettavasta painonvalvontalaitteen teknisistä vaatimuksista ei ole tarkkaa tietoa ennen sitä koskevan komission asetuksen valmistumista. Ajopiirturin ja muiden autoon sijoitettujen erilaisten ajon valvontalaitteiden hinnan perusteella painonvalvontalaitteen asentaminen uuteen ilmajousituksella varustettuun ajoneuvoon ja sen ylläpito ei olisi kovin kallista hankinta ja asennus olisivat yhteensä ehkä enintään muutama sata euroa ajoneuvoa kohti. Vanhempiin mekaanisella jousituksella varustettuihin ajoneuvoihin asennus olisi kalliimpaa, mutta ennen komission teknisiä vaatimuksia arviota on vaikea antaa. Poliisin valvontalaitteet, joita ei myöskään vielä ole, maksaisivat enemmän, mutta niitä ei tarvittaisi välttämättä kaikille autopartioille.

Jos päädytään autoon sijoitettavien valvontalaitteiden järjestelmään, on huomattava että niitä ei voi vaatia niiltä ulkomaisilta autoilta, joiden rekisteröintivaltiossa se ei ole pakollinen. Painojen valvonnan tehostamiseksi tielle sijoitettavat laitteet saattaisivat sen vuoksi olla silloinkin tarpeen.

Valvontalaitteiden kustannusten voidaan pitkällä tähtäimellä arvioida olevan pienempiä kuin tehostuneesta painonvalvonnasta saatavat säästöt tienpitokuluissa riippumatta siitä kumpi järjestelmä, tai molemmat, otettaisiin käyttöön. Alkuvuosina vuoteen 2021 saakka vuosikustannuksia nostavat jonkin verran järjestelmien kehittämis- ja investointikustannukset.

Järjestelmän valinta tulisi tehdä viimeistään vuonna 2019, jotta järjestelmä olisi valmis direktiivin säätämänä aikana toukokuussa vuonna 2021.

## 2.2 Vaikutukset sanktioihin

Direktiivin 10 e artiklassa säädetään, tavanomaiseen tapaan, että direktiivin rikkomisesta jäsenvaltioiden on säädettävä tehokkaat rangaistukset.

Tieliikennelain 87 § 3 momentin mukaan ajoneuvossa ei saa kuljettaa suurempaa kuormaa kuin tieliikenteessä sallitut mitat ja massat sallivat. Ajoneuvojen suurimmista mitoista ja massoista on säädetty ajoneuvon käytöstä tiellä annetulla valtioneuvoston asetuksella tieliikennelain 87 § 4 momentin nojalla.

Tieliikennelain 103 §:n mukaan se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo muun muassa 87 §:ää tai ehdotettuja 87a §:ää, on tuomittava liikenne rikkomuksesta sakkoon. Jos teko kuitenkin täyttää rikoslain 23 luvun 1 tai 2 §:n tunnusmerkistön liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tai törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, rangaistus määräytyy näiden säännösten perusteella.

Tiedon vaihdon laiminlyönnistä tai sallitun painon ylittämisestä määrättäisiin rangaistus edellä mainittujen säännösten nojalla. Vaadittujen painotietojen antamatta jättämisestä seuraisi ehdotuksen 87a §:n lisäyksen nojalla sama rangaistus.

Ylikuormasta ajoneuvon haltijalle tai kuljetustehtävän antajalle on lisäksi erikseen säädetty ylikuormamaksu, joka määräytyy ylikuormamaksusta annetun lain (51/1992) nojalla. Siihen ei tulisi muutosta.

Vaarallisten aineiden kuljettamista koskevaan säätelyyn ei ehdoteta muutosta. Ehdotetun uuden 87 a §:n 4 momentin mukaan velvollisuus painon ilmoittamiseen koskisi myös vaarallisten aineiden kuljetuksia ja tiedonantovelvollisuuden laiminlyönnistä rangaistaisiin siis samoin kuin muunkin tavaran osalta.

## 3 Asian valmistelu ja riippuvuus muista esityksistä

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä liikenteen turvallisuusvirasto Trafín ja liikenneviraston kanssa.

Esitysehdotuksesta pyydettiin lausunnot, liikenteen turvallisuusvirasto Trafíltä, liikennevirastolta, poliisihallitukselta, tullilta, Pirkanmaan ELY-keskukselta, Suomen Kuntaliitolta, Suomen Tieyhdistykseltä, Elinkeinoelämän keskusliitolta, Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry:ltä, Suomen huolinta ja logistiikka ry:ltä, Suomen logistiikkayritysten liitolta, Autotuoijat ry:ltä ja Teknologiateollisuus ry:ltä.

Lausunnoissa esitysehdotukseen ei ollut huomauttamista tai sitä puollettiin. Lausuntojen saapumisen jälkeen esitysehdotukseen tehtiin vähäisiä korjauksia.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on vireillä hanke nykyisen tieliikennelain korvaamiseksi uudella lailla. Lakiehdotus on ollut lausunnoilla ja se annettaisiin eduskunnalle myöhemmin tänä vuonna. Tässä esityksessä ehdotetut säännökset tulisivat myös tähän uuteen lakiin.

Massojen ja mittojen muutosdirektiivi edellyttää myös ajoneuvon käytöstä tiellä (1257/1992) annetun asetuksen muuttamista. Nämä ajoneuvon painoja ja mittoja koskevat muutokset eivät kuitenkaan koske tässä esityksessä käsiteltyjä ehdotuksia.

#### **4 Voimaantulo**

Direktiivin 2 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 7 päivänä toukokuuta 2017. Painoa koskevat erityistoimenpiteet on kuitenkin toteutettava 10 d artiklan 1 kohdan mukaan vasta viimeistään 27 päivänä toukokuuta 2021. Laki ehdotetaan tulemaan voimaan viimeistään 7 päivänä toukokuuta 2017.

#### **5 Suhde perustuslakiin ja Ahvenanmaan toimivalta**

Lakiehdotus voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä. Esityksellä ei ole suoraa liityntää perusoikeuksiin. Ehdotetulla 87 a §:n muuttamisella pyritään liikenneturvallisuuden parantamiseen ja muun henkilökohtaisen turvallisuuden edistämisen tapaan se edistäisi perustuslain 7 §:n oikeutta elämään ja koskemattomuuteen.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat teitä ja tieliikennettä. Ehdotetut säännökset kuuluvat siis maakunnan lainsäädäntövaltaan.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:



## **Laki**

### **tieliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* tieliikennelain (267/1981) 87 a §:n 1, 4 ja 5 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 441/2006, ja  
*lisätään* lakiin uusi 97 a § seuraavasti:

#### 87 a §

##### *Vastuu ajoneuvon kuormaamisesta kaupallisissa kuljetuksissa*

Tätä pykälää sovelletaan vain kaupallisiin kuljetuksiin vaarallisten aineiden kuljetuksia lukuun ottamatta. Mitä 4 momentissa säädetään velvollisuudesta ilmoittaa kontin ja vaihtokorin paino ja 5 momentissa huolehtia valvontaviranomaisen tiedonsaannista, sovelletaan kuitenkin myös vaarallisten aineiden kuljetuksiin.

Kuljetuksen suorittaja vastaa siitä, että tavarankuormalla on oikeat ja riittävät tiedot ajoneuvosta. Tavarankuormalla ja kuljetuksen toimeksiantaja vastaa siitä, että kuormalla on kuljetettavista tavaroista käytettävissään riittävät ja oikeat tiedot ja että kuljetuksen suorittajalle on annettu ilmoitus kuljetettavan kontin ja vaihtokorin painosta.

Kuljetuksen suorittaja vastaa siitä, että kuljetukseen käytetään ajoneuvoa, jossa on kuorman sitomiseen tarvittavat tavanomaiset välineet ja joka turvallisuudeltaan muutoinkin soveltuu tehtävään. Valmiiksi kuormatun perävaunun ja muun kuormatilan soveltuvuudesta vastaa kuitenkin se, joka on ennen kuormaamista ottanut perävaunun tai muun kuormatilan käyttöön tai sopinut sen käyttöön ottamisesta. Kuljetuksen suorittajan pitää huolehtia siitä, että valvontaviranomaisella on mahdollisuus saada 4 momentissa tarkoitetun kontin ja vaihtokorin painoa koskevan ilmoituksen tiedot.

#### 7 luku

### **Liikennevalvonta**

#### 97 a §

##### *Liikenteen 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 N:o 2015/719 10 d artiklassa tarkoitetun painonvalvontalaitteen asettaa:

- 1) maantielle tienpitoviranomainen;

**HE 22/2017 vp**

- 2) kadulle, torille ja muulle vastaavalle liikennealueelle kunta;
- 3) muulle kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitetulle tielle tienpitäjä;
- 4) tilapäistä käyttöä varten poliisi, 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.

\_\_\_\_\_

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä kuuta 20 \_\_\_\_\_.

\_\_\_\_\_

Helsingissä 16 päivänä maaliskuuta 2017

**Pääministeri**

**Juha Sipilä**

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

**Laki tieliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan tieliikennelain (267/1981) 87 a §:n 1, 4 ja 5 momentti, sellaisina kuin ne ovat  
laissa 441/2006, ja  
lisätään lakiin uusi 97 a § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

87 a §

87 a §

*Vastuu ajoneuvon kuormaamisesta kaupallisisissa kuljetuksissa*

*Vastuu ajoneuvon kuormaamisesta kaupallisisissa kuljetuksissa*

Tämä pykälä koskee muita kaupallisia kuljetuksia kuin vaarallisten aineiden kuljetuksia.

*Tätä pykälää sovelletaan vain kaupallisiin kuljetuksiin vaarallisten aineiden kuljetuksia lukuun ottamatta. Mitä 4 momentissa säädetään velvollisuudesta ilmoittaa kontin ja vaihtokorin paino ja 5 momentissa huolehtia valvontaviranomaisen tiedonsaannista, sovelletaan kuitenkin myös vaarallisten aineiden kuljetuksiin.*

Kuljetuksen suorittaja vastaa siitä, että tavarankuormaajalla on oikeat ja riittävät tiedot ajoneuvosta. Ajoneuvon haltijan velvollisuudesta pitää ajoneuvossa mukana rekisteröintitodistuksen tekninen osa säädetään erikseen. Tavarankuormaaja ja kuljetuksen toimeksiantaja vastaa siitä, että kuormaajalla on kuljetettavista tavaroina käytettävissään riittävät ja oikeat tiedot.

Kuljetuksen suorittaja vastaa siitä, että kuljetukseen käytetään ajoneuvoa, jossa on kuorman sitomiseen tarvittavat tavanomaiset välineet ja joka turvallisuudeltaan muutoinkin soveltuu tehtävään. Valmiiksi kuormatun perävaunun tai muun kuormatilan soveltuvuudesta vastaa kuitenkin se, joka on ennen kuormaamista ottanut perävaunun tai muun kuormatilan käyttöön tai sopinut sen käyttöön ottamisesta.

Kuljetuksen suorittaja vastaa siitä, että tavarankuormaajalla on oikeat ja riittävät tiedot ajoneuvosta. Tavarankuormaaja ja kuljetuksen toimeksiantaja vastaa siitä, että kuormaajalla on kuljetettavista tavaroina käytettävissään riittävät ja oikeat tiedot ja että kuljetuksen suorittajalle on annettu ilmoitus kuljetettavan kontin ja vaihtokorin painosta.

Kuljetuksen suorittaja vastaa siitä, että kuljetukseen käytetään ajoneuvoa, jossa on kuorman sitomiseen tarvittavat tavanomaiset välineet ja joka turvallisuudeltaan muutoinkin soveltuu tehtävään. Valmiiksi kuormatun perävaunun ja muun kuormatilan soveltuvuudesta vastaa kuitenkin se, joka on ennen kuormaamista ottanut perävaunun tai muun kuormatilan käyttöön tai sopinut sen käyttöön ottamisesta. Kuljetuksen suorittajan pitää huolehtia siitä, että valvontaviranomai-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

*sella on mahdollisuus saada 4 momentissa tarkoitetun kontin ja vaihtokorin painoa koskevan ilmoituksen tiedot.*

7 luku

**Liikennevalvonta**

97 a §

*Liikenteen 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 N:o 2015/719 10 d artiklassa tarkoitettua painonvalvontalaitteen asettaa:*

- 1) maantielle tienpitoviranomainen;*
- 2) kadulle, torille ja muulle vastaavalle liikennealueelle kunta;*
- 3) muulle kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettulle tielle tienpitäjä;*
- 4) tilapäistä käyttöä varten poliisi, rajavartiolaitos 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.*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .