

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av vägtrafiklagen

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av vägtrafiklagen (RP 109/2019 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- trafikråd Kimmo Kiiski, kommunikationsministeriet
- polisinspektör Jari Pajunen, inrikesministeriet
- planerare Tea Hoffrén, social- och hälsovårdsministeriet
- jurist Aino Still, Transport- och kommunikationsverket
- polisinspektör Konsta Arvelin, Polisstyrelsen
- planerare Tea Hoffren, Riksomfattande handikapprådet
- teamchef Jouni Korhonen, Helsingfors stad
- direktör för sjukhus-, rehabiliterings- och omsorgstjänster Seija Meripaasi, Helsingfors stad
- jurist, kommunal parkeringsövervakare Mika Mäkäraäinen, Kuopio stad
- projektchef Pirkko-Leena Jakonen, Lahtis stad
- trafiksakkunnig Johanna Vilks, Finlands Kommunförbund
- direktör Santtu Vierimaa, Mehiläinen Oy
- chefsjurist Jenni Hupli, Finlands Fastighetsförbund rf
- expert Sari Erkkilä, Finlands primärskötarförbund SuPer rf
- arbetskraftspolitisk sakkunnig Mervi Flinkman, Tehy rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Esbo stad
- Tammerfors stad
- Vanda stad
- Attendo
- Stella Hemtjänster Ab
- Trafikskyddet
- Finlands sjuksköterskeförbund rf.

Betänkande KoUB 2/2020 rd

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår ändringar i den nya vägtrafiklagen, som träder i kraft den 1 juni 2020. Syftet med propositionen är att till lagen foga bestämmelser som underlättar parkeringen för de anställda inom hemvården i överensstämmelse med vad som förutsätts i ett uttalande av riksdagen.

Enligt propositionen ska man med ett av kommunen beviljat parkeringstillstånd för hemvården oberoende av en begränsning som angetts med vägmärke få parkera på avgiftsbelagda parkeringsplatser utan att betala avgift samt på områden där parkering är förbjuden med vägmärken. Parkeringstillståndet ska på områden där den maximala parkeringstiden har begränsats också möjliggöra parkering för längre tid än begränsningen. Parkeringstillståndet gör det dessutom möjligt att på en gårdsgata parkera också på andra ställen än på markerade parkeringsplatser och att parkera inom verkningsområdet för en tillägsskylt som anger att servicekörning är tillåten.

Lagen avses träda i kraft den 1 juni 2020.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Kommunikationsutskottet föreslog i sitt betänkande om den nya vägtrafiklagen (729/2018) som träder i kraft 1.6.2020, KoUB 16/2018 rd — RP 180/2017 rd, att riksdagen ska godkänna ett uttalande enligt vilket riksdagen förutsätter att statsrådet i samarbete med kommunerna och andra aktörer bereder en gemensam lösning för att underlätta parkeringen för anställda inom hemvård och motsvarande hemtjänster och utan dröjsmål i ärendet bereder de ändrade bestämmelser som behövs. Genom den aktuella propositionen uppfylls detta krav som riksdagen har godkänt.

Utskottet uttrycker sitt gillande över att man har hittat lösningar på de parkeringsproblem inom hemvården som redan länge diskuterats. Enligt den utredning som fåtts kommer behovet av och mängden hemvård att öka i framtiden bland annat på grund av att befolkningen åldras. Enligt utskottets uppfattning kommer propositionen att förbättra möjligheterna till parkering inom hemvården, öka säkerheten för klienterna inom hemvården och ge dem som arbetar inom hemvården mer tid för klienterna. Utskottet anser att propositionen är ett välkommet steg i rätt riktning, även om den inte till alla delar löser problemen med parkeringen av de tjänster som tillhandahålls i hemmet. Ett centralt problem förblir att propositionen inte undanröjer de parkeringsrelaterade problem som hänför sig till tjänster som tillhandahålls i hemmet på fastigheternas område. I fortsättningen kommer det därför att behövas ytterligare åtgärder för att lösa dessa problem.

Genom en enhetlig riksomfattande reglering ges kommunerna möjlighet att minska parkeringsproblemen inom hemvården och effektivisera dessa tjänster. Utskottet anser att det är viktigt att utnyttja denna möjlighet också i praktiken. Utskottet uppmuntrar således kommunerna att ta i bruk parkeringstillståndet för hemvård och även i övrigt öka möjligheterna för hemvården att parkera med hjälp av parkeringsplanering. Utskottet anser det vara ytterst viktigt att både kommunerna och fastigheterna gör allt de kan för att underlätta situationen, till exempel genom att anvisa parkeringsplatser för hemvård. Detta kräver i fortsättningen också ett intensivare samarbete mellan fastigheter och disponenter.

Betänkande KoUB 2/2020 rd

Utfrågningen av sakkunniga tog upp att i situationer där samarbetsområdena som anordnare av hemvård omfattar flera kommuner, är det viktigt att också parkeringstillståndet för hemvården är enhetligt inom detta område bland annat för att säkerställa att övervakningen kan genomföras. Utskottet uppmuntrar kommunerna att vid behov sinsemellan komma överens om enhetliga parkeringstillstånd i sådana situationer.

Vissa tolkningsfrågor

Vid utfrågningen av sakkunniga har propositionen delvis understötts, men delvis har det också uttryckts oro över hur regleringen fungerar och hur tillräcklig den är.

Utgångspunkten för propositionen är att hemvårdens parkering inte tidsbegränsas, vilket enligt utskottets uppfattning svarar mot det uppenbara behovet av hemvård för skötsel av vårdssituationer som är svåra att förutse i förväg och lagens syfte att åstadkomma en enhetlig reglering. Utskottet anser att det i princip är möjligt att anvisa en begränsning av parkeringstiden även för fordon med parkeringstillstånd med ett sådant märke med text som avses i 75 § 2 mom. i vägtrafiklagen, men detta motsvarar inte propositionens anda och syfte och denna möjlighet ska således utnyttjas med eftertanke.

Utskottet fäster uppmärksamhet vid att parkeringstillstånd enligt propositionen på enhetliga villkor kan ges både privata och offentliga aktörer, oberoende av deras bolags- eller förvaltningsmodeller, när de utför kommunens lagstadgade uppgifter. Utskottet betonar att ett villkor för beviljande av parkeringstillstånd enligt 190 a § i lagförslaget är att det produceras sådana kommunala tjänster i hemmet som definieras i paragrafen i fråga.

Vid utfrågningen av sakkunniga har det uttryckts oro över att man med parkeringstillstånd för hemvård också ska få parkera på en tillgänglighetsanpassad parkeringsplats som uttryckligen reserverats för personer med nedsatt rörelseförmåga. Utskottet betonar att bestämmelser om parkeringssätten med parkeringstillstånd för hemvård i enlighet med hänvisningen i 39 a § i propositionen finns i 39 § i vägtrafiklagen. Enligt 39 § 2 mom. i vägtrafiklagen får ett fordon med ett parkeringstillstånd inte parkeras på ett sådant område eller en sådan plats som med vägmärke har angetts för parkering av endast vissa fordon. Därför anser utskottet det vara klart att parkeringstillstånd för hemvård inte ger tillstånd att parkera på en plats som reserverats exempelvis för personer med nedsatt rörelseförmåga.

För att undvika tolkningsproblem fäster utskottet uppmärksamhet vid att det enligt 39 a § 1 mom. i lagförslaget är möjligt att parkera med parkeringstillstånd för hemvård endast på en gata eller på ett annat område som administreras av kommunen. Således ger propositionen inte parkeringsrätt på ett område som ägs eller innehas av en fastighet, oberoende av om det är fråga om ett vägområde eller terräng.

Konsekvenser för trafiksäkerheten och möjligheter till missbruk

Det har också påpekats vid utfrågningen av sakkunniga att användningen av det nya parkeringstillståndet kan leda till sämre trafiksäkerhet i synnerhet när det gäller parkering på parkeringsförbudsområden som angetts med en trafikanordning. Å andra sidan har det bland annat framförts att

Betänkande KoUB 2/2020 rd

motsvarande användning av parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga i praktiken inte har konstaterats försämra trafiksäkerheten. Utskottet betonar att all parkering som äventyrar säkerheten eller stör den övriga trafiken i princip är förbjuden med stöd av 37 § i vägtrafiklagen. Utskottet fäster också uppmärksamhet vid att 75 § 2 mom. i vägtrafiklagen, som träder i kraft den 1 juni 2020, vid behov ger möjlighet att med ett märke med text inom parkeringsförbudets giltighetsområde visa att parkeringsförbudet också gäller parkeringsfordon med parkeringstillstånd. En sådan lösning kan behövas på något vägområde, om parkeringsförbud har meddelats uttryckligen för att säkerställa trafiksäkerheten. Utskottet anser ändå att det är viktigt att regleringen inte leder till fler vägmärken. Förfarandet bör således tillämpas med urskiljning.

Vid utfrågning av sakkunniga har det också framförts oro över eventuellt missbruk av parkeringstillstånd för hemvården, eftersom det har ansetts förbundet med utmaningar att övervaka användningen av tillstånden.

Utskottet anser det vara viktigt att man i fortsättningen följer upp och utvärderar hur regleringen fungerar med tanke på trafiksäkerheten och förebyggandet av eventuella missbruk och att i synnerhet trafiksäkerheten beaktas på behörigt sätt också i trafikplaneringen. Det är också synnerligen viktigt att säkerställa tillräckliga resurser för övervakning för att trafiksäkerheten ska kunna tryggas. Det är delvis möjligt att minska missbruk också till exempel genom att införa ett system med digitala parkeringstillstånd som möjliggörs av den föreslagna regleringen.

Behov av uppföljning och fortsatta åtgärder

I propositionen föreskrivs det om parkering med parkeringstillstånd för hemvård på vägområde och propositionen inverkar således inte på parkeringen till exempel på husbolagens och fastigheternas gårdar. Utskottet betonar att fastigheterna således även i fortsättningen har en viktig roll när det gäller att ordna parkeringsmöjligheter för tjänster som tillhandahålls i hemmet.

Utskottet anser det vara mycket viktigt att också fastigheternas ägare och disponenter i fortsättningen tar en aktiv roll för att förbättra situationen. Husbolagen ska i den mån det är möjligt anvisa hemvården utrymme för parkering, och detta ska beaktas som en central aspekt också i planläggningen. När befolkningen åldras ökar behovet av tjänster som tillhandahålls i hemmet och olika aktörer måste ta ansvar för att möjliggöra det serviceutbud som är absolut nödvändigt för medborgarna.

Utskottet anser att det är ytterst viktigt att man noggrant följer upp och utvärderar hur regleringen av parkeringstillstånd för hemvården fungerar och hur enhetligt den tillämpas i fortsättningen, och att man också bedömer behovet av ytterligare reglering och nya metoder för att lösa parkeringsproblemen. Detta gäller också reglering som inte gäller vägområde, såsom terrängtrafiklagen (1710/1996), som hör till miljöministeriets förvaltningsområde. Utskottet anser att fortsatt beredning av ärendet är viktigt också för att främja likabehandling av medborgarna.

Nödvändiga ändringsförslag i proposition RP 17/2020 rd

På grund av det rådande undantagstillståndet och de utmanande tidtabellerna har utskottet i samband med proposition RP 17/2020 rd (det så kallade åtgärdspaketet för vägtrafiklagen), som är

Betänkande KoUB 2/2020 rd

under behandling i utskottet, till detta betänkande överfört sådana förslag till ändring av vägtrafiklagen som måste träda i kraft den 1 juni 2020 när den nya vägtrafiklagen träder i kraft.

Som en fråga som inte hänför sig till undantagsförhållanden och coronavirussituationen fäster utskottet allmänt allvarlig uppmärksamhet vid att kommunikationsministeriets lagberedning bör planeras, tilldelas resurser och schemaläggas så att riksdagen har tillräckligt med tid att behandla propositionerna.

Utskottet fäster också uppmärksamhet vid att proposition RP 17/2020 rd innehåller flera sådana regleringshelheter som ministeriet enligt uppgift har berett redan under en längre tid. Utskottet anser inte att det med tanke på principerna för lagberedningen och inte heller i övrigt är bra att en omfattande korrigerings av vägtrafiklagen, som i stor utsträckning påverkar medborgarna och alla samhällsaktörer, lämnas till riksdagen för behandling kort innan lagen träder i kraft.

DETALJMOTIVERING

190 a §. Beviljande av parkeringstillstånd för hemvården. Utskottet har för tydlighetens skull till 1 mom. fogat hänvisningar till hemservice enligt 19 § i socialvårdslagen (1301/2014) och hemsjukvård enligt 25 § i hälso- och sjukvårdslagen (1326/2010). Ändringen motsvarar propositionens syfte och genom den preciseras förutsättningarna för beviljande av det parkeringstillstånd för hemvård som avses i propositionen utan att innehållet i regleringen ändras.

Bestämmelser om HCT-fordonskombinationer och specialtransporter och om närings-, trafik- och miljöcentralernas behörighet

På grund av de begränsningar och utmanande tidtabeller som de gällande undantagsförhållandena medför för riksdagens arbete har utskottet till sitt betänkande om denna proposition, RP 109/2019 rd (parkeringstillstånd för hemvård), från proposition RP 17/2020 rd (det så kallade korrigeringspaketet för vägtrafiklagen) överfört två lagstiftningshelheter som måste fås i kraft när den nya vägtrafiklagen träder i kraft den 1 juni 2020. Den ena av dessa helheter gäller HCT-fordonskombinationer (HCT = High Capacity Transport) och specialtransporter och den andra närings-, trafik- och miljöcentralernas befogenheter. Transporter som utförs med så kallade långa fordonskombinationer har redan för närvarande en central betydelse för att godstransporterna ska fungera, och utskottet anser det vara nödvändigt att kontinuiteten i dessa transporter kan säkerställas när den nya vägtrafiklagen träder i kraft. Närings-, trafik- och miljöcentralernas befogenheter å sin sida kan ha betydelse också med tanke på det praktiska genomförandet av begränsningar i rörelsefriheten under undantagsförhållandena.

Utskottet fäster uppmärksamhet vid att användningen av HCT-fordonskombinationer har betydande konsekvenser för kostnaderna för väghållningen och reparationsbehoven, och i fortsättningen bör fungerande lösningar hittas. Dessutom är det nödvändigt att skapa enhetliga förfaranden för styrning och begränsning av HCT-fordonskombinationer på kommunernas gatunät och att bedöma också dessa transporters trafiksäkerhetseffekter.

Betänkande KoUB 2/2020 rd

I enlighet med den utredning som utskottet fått av kommunikationsministeriet har utskottet med anledning av regeringens proposition RP 17/2020 rd till detta betänkande överfört följande paragrafer om HCT-fordonskombinationer och specialtransporter: 2, 8, 88, 100, 106—108, 115, 116, 117 a, 122, 124, 131 a, 132, 132 a, 134, 150—152, 157 a, 184, 192 och 195 § samt bilagorna 6.2, 6.3, 6.6, 7.1 och 9. Dessutom har utskottet i enlighet med erhållen utredning från proposition RP 17/2020 rd till detta betänkande överfört 65, 71—73, 187, 189 och 191 §, som gäller närings-, trafik- och miljöcentralernas behörighet. Vidare har utskottet i enlighet med erhållen utredning från samma proposition överfört punkt B5 i bilaga 3.2 om tolkningen av märke för väjningsplikt, 8 och 184 §, som gäller trafikledningsbehörigheten, och övergångsbestämmelserna i 195 §.

Båda propositionerna (RP 109/2019 rd och RP 17/2020 rd) gäller ändring av vägtrafiklagen och behandlas samtidigt av kommunikationsutskottet. Utskottet har i fråga om de paragrafer som ska överföras hört sakkunniga i samband med behandlingen av proposition RP 17/2020 rd.

Av de paragrafer som ska överföras från proposition RP 17/2020 rd gör utskottet ändringar endast i 72, 184 och 189 § samt i bilaga 6.6. Utskottet ändrar också ingressen till följd av de överförda paragraferna. Utskottet hänvisar i fråga om innehållet i och motiveringen till de överförda paragraferna till proposition RP 17/2020 rd. Till övriga delar behandlar utskottet proposition RP 17/2020 rd senare, när situationen medger det.

72 §. Undantag som gäller uppsättande av trafikanordningar. Paragrafen överförs från proposition RP 17/2020 rd. Trots att väghållaren för en landsväg enligt 3 § i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) är Trafikledsverket, sägs det likväl i 11 § 2 mom. i den lagen att närings-, trafik- och miljöcentralerna inom sina respektive verksamhetsområden svarar för skötseln av uppgifter inom väghållningen under Trafikledverkets styrning. Därför ändrar utskottet 1 mom. så att den som enligt 71 § 1 mom. 1 punkten har rätt att sätta upp en trafikanordning uppsetter vägmärken som anger väjningsplikt vid anslutningar mellan vägar och landsvägar.

På motsvarande sätt ändrar utskottet 2 och 3 mom. så att ett vägmärke sätts upp på en landsväg av den som enligt 71 § 1 mom. 1 punkten har rätt att sätta upp en trafikanordning.

Dessutom ändrar utskottet 5 mom. så att en aktör som avses i 71 § 1 mom. och som har rätt att sätta upp en trafikanordning kan besluta att sökanden på egen bekostnad får sätta upp ett sådant informationsmärke som avses i bilaga 3.6 och 3.7 till vägtrafiklagen.

184 §. Undantag från skyldigheten att iakttä trafikregler, trafikanordningar och bestämmelser om användningen av fordon. Paragrafen överförs från proposition RP 17/2020 rd. Utskottet förenhetligar ordalydelsen i paragrafen för att den ska motsvara ordalydelsen i 8 § så att ordet polisman har ändrats till ordet trafikövervakare.

189 §. Uppsättande av anordning för viktövervakning. Paragrafen överförs från proposition RP 17/2020 rd. Utskottet förenhetligar ordalydelsen i paragrafen för att den ska motsvara ordalydelsen i 8 och 184 § så att orden polisman, gränsbevakningsman och tullman har ändrats till ordet trafikövervakare.

Betänkande KoUB 2/2020 rd

Bilaga 6.6. Största tillåtna massa för kombinationer av bilar och släpvagnar (122 §), fjärde förklaringspunkten. Bilaga 6.6 överförs från proposition RP 17/2020 rd. Enligt en utredning från Transport- och kommunikationsverket beror fordonskombinationens prestanda inte alltid direkt på summan av de nämnda kraftkällornas effekt när det gäller fordonskombinationer där flera drivkrafter samtidigt kan användas (exempelvis förbrännings- och elmotorer), varför fastställandet av den faktiska kapaciteten bättre beskriver fordonskombinationens framdrivningsförmåga. Utskottet ändrar således fjärde förklaringspunkten i bilagan så att bemyndigandet att meddela föreskrifter gäller fastställandet av fordonskombinationens prestanda i stället för fastställandet av fordonskombinationens effekt.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslaget i proposition RP 109/2019 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Utskottets ändringsförslag

Lag

om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i vägtrafiklagen (729/2018) 2 § 23 punkten, 8 § 1 mom., 43 § 2 mom., 65 § 2 mom. 4 och 5 punkten och 5 mom., 71 § 1 mom. 1 punkten samt 3 och 4 mom., 72 §, 73 § 2 mom., 88 § 1 mom. 11 punkten, 100 § 1 mom., 106 §, 107 § 3 mom., 108, 115, 116 och 122 §, 124 §:n 1 och 2 mom., 132 och 150 §, 151 § 4 och 5 mom., 152 § 1 mom. 4 punkten, rubriken för 184 § samt 184 § 2 mom., 187 och 189 §, 191 § 1 och 5 mom., 192 § 1 mom., 195 § samt bilaga 3.2 punkt B5, bilaga 3.8 punkt H25 samt bilagorna 6.2, 6.3, 6.6 och 7.1 samt

fogas till 2 § en ny 24 punkt, till lagen en ny 39 a §, till 88 § 1 mom. en ny 12 punkt, till lagen nya 117 a, 131 a, 132 a, 157 a och 190 a §, till 134 § ett nytt 2 mom., till 152 § ett nytt 2 mom., varvid det nuvarande 2 mom. blir 3 mom., samt till lagen en ny bilaga 9 som följer:

2 § (Ny)

Definitioner

I denna lag avses med

Betänkande KoUB 2/2020 rd

23) *specialtransport* en transport som utförs med sådana mått eller massor som avviker från bestämmelserna om vad som allmänt är tillåtet på väg, när avvikelserna beror på en odelbar last, lastens art eller den konstruktion som fordonets användningsändamål förutsätter,

24) *trafik- och transportregistret* det register som avses i 216 § i lagen om transportservice (320/2017).

8 § (Ny)

Iakttagande av trafikregler samt reglering av trafiken

En vägtrafikan ska i första hand följa tecken, befallningar eller förbud som ges av en trafikövervakare och tecken som ges av andra som reglerar trafiken.

39 a §

Parkeringstillstånd för hemvården

Ett fordon som är försett med ett parkeringstillstånd för hemvården får, oberoende av ett sådant förbud eller en sådan begränsning som angetts med en trafikanordning, parkeras på en gata eller på ett annat område som administreras av kommunen på det sätt som föreskrivs i 39 §.

Parkeringstillståndet för hemvården får användas för parkering endast för utförande av arbetsuppgifter som avses i 190 a § 1 mom. och för parkering får användas endast fordon som nämns i parkeringstillståndet.

43 §

Körning och parkering på gårdsgata

Parkering på en gårdsgata är tillåten endast på en markerad parkeringsplats. Cyklar och mopeder samt fordon som är försedda med parkeringstillstånd för rörelsehindrade eller parkeringstillstånd för hemvården får dock parkeras också på andra ställen på en gårdsgata, om detta inte medför avsevärd olägenhet för trafiken på gårdsgatan eller för annan användning av gårdsgatan.

65 § (Ny)

Person som reglerar trafiken

Trafiken får också regleras av en person som

4) Trafikledsverket, närings-, trafik- och miljöcentralen eller kommunen förordnar att reglera trafiken på en väg på grund av ett arbete, en undersökning eller en långvarig trafikstörning på vägen eller i dess närhet,

Betänkande KoUB 2/2020 rd

5) Transport- och kommunikationsverket bemyndigar eller polisen förordnar att reglera trafiken vid specialtransporter.

Den som reglerar trafiken ska använda klädsel som kan urskiljas tydligt och uppfyller kraven i standard SFS-EN 471 eller SFS-EN ISO 20471. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om kraven på synbarhet i fråga om klädseln för vägtransportledare för specialtransporter.

71 § (Ny)

Uppsättande av trafikanordningar

En trafikanordning uppsätts

1) på landsvägar av den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen enligt styrning av Trafikledsverket,

Trafikledsverket ska underrättas om uppsättande av en trafikanordning som avses i 1 mom. 13 punkten. Trafikledsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i uppgifterna och förmedlingssättet.

Polisen eller den som har rätt att uppsätta trafikanordningar får avlägsna en trafikanordning som satts upp i strid med denna lag.

72 § (Ny)

Undantag som gäller uppsättande av trafikanordningar

Den som enligt 71 § 1 mom. 1 punkten har rätt att sätta upp ett vägmärke uppsätter vägmärken som anger väjningsplikt vid anslutningar mellan vägar och landsvägar och kommunen vid anslutningar mellan gator och områden som avses i 3 punkten i det momentet.

Kommunen uppsätter vägmärken som anger tätort. Vägmärkena placeras på landsvägar ut av den som enligt 71 § 1 mom. 1 punkten har rätt att sätta upp ett vägmärke och på andra vägar av kommunen.

Vägmärken som anger transportbegränsning för farliga ämnen uppsätts av Transport- och kommunikationsverket. Vägmärkena placeras på landsvägar ut av den som enligt 71 § 1 mom. 1 punkten har rätt att sätta upp ett vägmärke och på andra vägar av kommunen.

Bestämmelser om uppsättande och underhåll av samt kostnadsansvar för trafikanordningar vid en plankorsning med en järnväg finns i 89 § i banlagen (110/2007).

Den som enligt 71 § 1 mom. har rätt att sätta upp ett vägmärke kan besluta att en sökande på egen bekostnad får placera ut ett informationsmärke som avses i bilaga 3.6 och 3.7 till denna lag.

Betänkande KoUB 2/2020 rd

73 § (Ny)

Uppsättande av störande eller otillåten anordning på väg

Polisen eller den som har rätt att uppsätta trafikanordningar får avlägsna en anordning som uppsatts i strid med 1 mom.

88 § (Ny)

Definitioner i 5 kap.

I detta kapitel avses med

11) *alternativa drivkrafter* alternativa bränslen som avses artikel 2 i mått- och viktdirektivet,

12) *odelbart föremål*:

a) ett föremål som utgör last och som ensamt bildar en odelbar last, dock så att flera sådana föremål kan lastas utan att en massa som allmänt tillåts på väg överskrids och så lastningen av flera sådana föremål inte ökar överskridningen av ett mått som allmänt tillåts på väg,

b) ett föremål som är lastat och vars lastning leder till att de mått som tillåts i mått- och massdirektivet överskrids, dock så att flera sådana föremål kan lastas utan att en massa som allmänt tillåts på väg överskrids och så att lastningen av flera sådana föremål inte ökar överskridningen av ett mått som allmänt tillåts på väg.

Det som i denna lag föreskrivs om odelbar last tillämpas också på en för sjötransport avsedd container som, tom eller lastad på avgångsorten, transporteras till eller från utlandet, och som är över 2,80 meter hög eller över 12,30 meter lång. Om transporten av containern kräver en höjd som överskrider 4,40 meter, i en påhängsvagnskombination kräver att en längd på 23,00 meter överskrids eller kräver att den massa som allmänt tillåts på väg överskrids, anses containern vara ett odelbart föremål bara om den används för transport av ett odelbart föremål eller om den transporteras tom.

100 § (Ny)

Medspårande axel

Om en bil eller en bilsläpvagn för vilken det inte föreskrivits eller bestämts några tekniska krav på styranordningen har en medspårande axel som är försedd med en från förarplatsen manövrerbar eller automatiserad anordning som låser styrningen i mittläge, ska axeln hållas låst när hastigheteten är högre än 40 kilometer i timmen.

Betänkande KoUB 2/2020 rd

106 § (Ny)

Slirskydd på fordons däck

Däck på fordon får förses med dubbar, snökedjor eller motsvarande slirskydd som inte väsentligt skadar vägytan.

Dubbdäck får användas på bilar, motorcyklar, mopeder, trehjulingar, fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och lätta fyrhjulingar samt traktorer vars konstruktiva hastighet är högre än 60 kilometer i timmen, och på släpfordon som är kopplade till sådana fordon, från ingången av november månad till utgången av mars månad. Dubbdäck får även under annan tid användas

- 1) på utryckningsfordon,
- 2) på bilar och släpvagnar som är avsedda för terrängbruk och används av försvarsmakten,
- 3) på bilar och släpvagnar som används vid väghållning,
- 4) vid tillfälliga förflyttningar i anslutning till handel med fordon eller till reparation, besiktning eller godkännande för trafik av fordon,
- 5) på alla fordon som avses i detta moment, om vädret eller väglaget förutsätter det.

Om dragbilen är försedd med dubbdäck ska en släpvagn med en klassificeringsmassa som är större än 0,75 ton och högst 3,5 ton ha vinterdäck.

När dubbdäck används på en person- eller paketbil, på en specialbil eller på en bilsläpvagn med en klassificeringsmassa som är högst 3,5 ton ska dubbdäck monteras på fordonets alla hjul, med undantag av det andra hjulet på parhjul. Antalet dubbar på de enskilda däcken får inte avvika från varandra på så sätt att det medför fara. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de tillåtna skillnaderna i antalet.

Om den massa som totalt belastar drivaxeln eller drivaxlarna på en fordonskombination vars massa överskrider 44 ton eller vars längd överskrider 18,75 meter är mindre än 18 procent av fordonskombinationens massa, ska dragfordonet för den tidsperiod som anges i 2 mom. förses med en anordning med vilken det är möjligt att förbättra fordonets förmåga att sätta sig i rörelse på en hal vägyta. Som en sådan anordning betraktas inte en konstruktion som påverkar funktionen av en enda drivande axels differentialväxel.

Om den massa som totalt belastar drivaxlarna på en fordonskombination vars längd överstiger 28 meter är mindre än 25 procent av fordonskombinationens massa, ska dragfordonet under den tidsperiod som anges i 2 mom. antingen ha sandningsanordningar för att förbättra fordonskombinationens förmåga att sätta sig i rörelse på en hal vägyta eller automatiska snökedjesystem för åtminstone en drivande axel.

Det krav på system som förbättrar en fordonskombinations förmåga att sätta sig i rörelse på en hal vägyta som avses i 5 och 6 mom. tillämpas inte på en fordonskombination som har en axel som vid långsam hastighet kan omkopplas till en drivande axel, om den massa som totalt belastar drivaxlarna, inklusive den massa som belastar den drivande axel som avses ovan, är minst 25 procent av fordonskombinationens massa. Den här avsedda axel som vid långsam hastighet kan omkopplas till en drivande axel kan finnas på bilen eller på släpvagnen.

Däck på cyklar, motoriserade cyklar, lätta elfordon, släpvagnar till cyklar, sparkeyklar samt fordon som dras av djur får förses med dubbar, snökedjor eller motsvarande slirskydd som inte väsentligt skadar vägytan.

Däck och band på motorredskap, terrängfordon, traktorer med en konstruktiv hastighet på högst 60 kilometer i timmen och släpvagnar till dem får förses med dubbar, snökedjor eller motsvarande slirskydd som inte väsentligt skadar vägytan.

Betänkande KoUB 2/2020 rd

Transport- och kommunikationsverket får av särskilda skäl för ett fordon bevilja undantag från bestämmelsen i 2 mom. om den tid då användning av dubbdäck är tillåten. Transport- och kommunikationsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om vilka slags anordningar som kan betraktas som i 5 mom. avsedda anordningar som kan förbättra fordonets förmåga att sätta sig i rörelse på en hal vägyta och om vilken slags axel som kan betraktas som en i 7 mom. avsedd axel som vid långsam hastighet kan omkopplas till en drivande axel.

107 § (Ny)

Allmänna lastningsbestämmelser

Lasten får, inom ramen för fordonets eller fordonskombinationens tillåtna längd på väg, skjuta ut högst 1,00 meter över den yttersta punkten av fordonets framdel och högst 2,00 meter över den yttersta punkten av fordonets bakdel, om inte något annat föreskrivs eller bestäms nedan i detta kapitel eller i bestämmelser eller föreskrifter som gäller specialtransporter. Om en fordonskombination inte uppfyller kravet på vändningsförmåga enligt 132 § 1 eller 2 mom., får lasten dock skjuta ut högst 1,00 meter över den yttersta punkten av fordonets bakdel.

108 § (Ny)

Placering av last

Lasten ska bilda en så låg och enhetlig helhet som möjligt. Lastens tyngdpunkt ska befinna sig så lågt som möjligt och så nära fordonets längsgående mittlinje som möjligt. I en fordonskombination som består av ett dragfordon och flera släpvagnar ska lasten med beaktande av hela kombinationen placeras så långt fram som möjligt. Ett fordon får inte lastas så att fordonets tyngdpunkt är högre än vad som tekniskt sett är tillåtet.

En medelaxelsläpvagn ska lastas så att den överför en nedtryckande kraft på dragfordonets kopplingsanordning. Den nedtryckande kraften får vara högst 10 procent av den massa som är tillåten på släpvagnens axlar eller en kraft som motsvarar en massa på högst 1 000 kilogram, med det lägsta värdet som gräns. Den nedtryckande kraften får inte överskrida de krafter som är tillåtna för de tillkopplade fordonen eller kopplingsanordningarna.

115 § (Ny)

Fordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

Om de massor som tillåts vid registreringen och användningen av ett fordon som tagits i bruk 1993 eller därefter överskrider de högsta tillåtna värdena enligt mått- och viktdirektivet, ska

1) en tre- eller fleraxlad boggi på en bil ha minst en styrande eller medspårande axel som är låst i ett läge som motsvarar körning rakt fram när hastigheten är 30 kilometer i timmen eller högre,

2) minst en av boggins axlar på ett släpfordon vara medspårande eller styrande, om avståndet mellan de yttersta axlarna i en tvåaxlad boggi är större än 2,4 meter eller i en tre- eller fleraxlad boggi större än 2,8 meter,

Betänkande KoUB 2/2020 rd

3) den bakersta axeln i en tvåaxlad boggi på en egentlig släpvagn vara medspårande endast om det har visats att fordonet uppfyller de tekniska krav som avses i E-reglemente nr 79.

I en tre- eller fleraxlad boggi i ett fordon som avses i 1 mom. ska den sammanlagda massan som belastar andra axlar än boggins medspårande axlar vara minst 1,6 gånger den massa som belastar de medspårande axlarna. Kravet tillämpas inte på fordon som har visats uppfylla de tekniska krav som avses i E-reglemente nr 79.

Det som föreskrivs i 1 och 2 mom. tillämpas inte på fordon vilkas högsta tillåtna hastighet är 40 kilometer i timmen eller lägre.

På en dolly får inte kopplas en påhängsvagn vars styrande axels läge bestäms av vinkeln mellan dragfordonets vändskiva och påhängsvagnen. Kopplingen får dock göras om dollyn är godkänd för detta ändamål.

116 § (Ny)

Största tillåtna massa på axel och boggi på motordrivna fordon och släpfordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

Den massa som belastar en axel på ett motordrivet fordon och ett släpfordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat får inte överstiga de värden som anges i bilaga 6.1 till denna lag och inte det värde som antecknats i trafik- och transportregistret.

Den massa som belastar en boggi på ett motordrivet fordon och ett släpfordon får inte överstiga de värden som anges i bilaga 6.2 och inte det värde som antecknats i trafik- och transportregistret.

Vid körning på en hal vägyta får, vid användning av en axellyftanordning eller en funktion för lättande av en axel, den massa som belastar fordonets axel och boggi tillfälligt överskrida den största axel- och boggimassa som tillåts på vägen, om det är nödvändigt för att uppnå tillräcklig framdrivningsförmåga och om detta inte skadar vägen.

Den massa som belastar fordonets axel och boggi får vid användning av en axellyftanordning eller en funktion för lättande av en axel tillfälligt överskrida den största axel- eller boggimassa som tillåts på väg, om det är nödvändigt för att uppnå tillräcklig vändningsförmåga. Körhastigheten får då inte överstiga 30 kilometer i timmen och den massa som belastar axeln får inte överstiga 12 ton.

117 a § (Ny)

Största tillåtna massa för släpvnagar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

Massan för en egentlig släpvagn får inte överskrida den summa som erhålls när man till 20 ton adderar 350 kilogram för varje 0,10 meter med vilket avståndet mellan släpvnagens yttersta axlar överstiger 1,80 meter.

Betänkande KoUB 2/2020 rd

122 § (Ny)

Största tillåtna massa för kombinationer av bilar och släpvagnar som har registrerats och tagits i bruk i en EES-stat.

Massan för en fordonskombination bestående av en bil och en eller flera släpvagnar, som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat, får inte överstiga de värden som anges i bilaga 6.6 och inte summan av de i trafik- och transportregistret antecknade massorna för dragfordonet och släpfordonet eller släpfordonen. Fordonskombinationens massa får inte överstiga den i trafik- och transportregistret antecknade största tillåtna kombinationsmassan och inte den för dragfordonet tekniskt tillåtna massan för en fordonskombination.

124 § (Ny)

Undantag som gäller massan på en fordonskombination som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat vid transport av farliga ämnen.

Om lagen om transport av farliga ämnen tillämpas på transporten, är den största tillåtna massan för en fordonskombination som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

- 1) 60 ton för en bildragen fordonskombination med minst sju axlar,
- 2) 64 ton för en fordonskombination bestående av en dragbil med tre axlar och en påhängsvagn med minst fem axlar,
- 3) 68 ton, om
 - a) fordonskombinationen har minst åtta axlar och fordonskombinationens dragbil har minst fyra axlar, eller
 - b) fordonskombinationens dragbil har minst tre axlar och det är fråga om en fordonskombination bestående av en bil och två påhängsvagnar med sammanlagt minst åtta axlar.

I en fordonskombination med åtta axlar och en massa som överskrider 64 ton ska minst 65 procent av släpvnagnens eller släpvnagnarnas sammanlagda massa belasta sådana axlar som är försedda med parhjul. Kravet gäller dock inte tanktransporter av farliga ämnen, om mängden av det farliga ämne som transporteras överskrider 5 ton.

131 a § (Ny)

Identifieringsskylt för långa fordonskombinationer

Över 15,5 meter långa fordonskombinationer bestående av en lastbil med en eller flera släpvagnar ska vara försedda med antingen en identifieringsskylt som motsvarar E-reglemente nr 70 eller försedda med en minst 300 millimeter lång och 800 millimeter bred skylt, med 25 millimeter breda kanter som är målade i röd fluorescerande färg eller som är reflekterande, med en bild på en fordonskombination i svart på gul reflekterande botten. Under bilden får det finnas en markering för fordonskombinationens längd.

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om markeringar som förbättrar synligheten för långa fordonskombinationer.

Betänkande KoUB 2/2020 rd

132 § (Ny)

Vändningsförmåga hos bilar och bildragna fordonskombinationer som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

En bil, en högst 16,50 meter lång kombination av en bil och en påhängsvagn samt en högst 18,75 meter lång kombination av en bil och en egentlig släpvagn eller en medelaxelsläpvagn, som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat, ska åt båda hållen kunna vända innanför ett område som avgränsas av två koncentriska cirklar så att när fordonets eller kombinationens yttersta främre hörn rör sig längs en cirkelbåge med 12,50 meters radie, rör sig samtliga fordons inre sida längs en cirkelbåge med minst 5,30 meters radie.

En över 18,75 meter lång kombination av en bil och en eller flera släpvagnar ska åt båda hållen kunna vända innanför ett område som avgränsas av två koncentriska cirklar så att när det yttersta främre hörnet rör sig längs en cirkelbåge med 12,50 meters radie, rör sig dess inre sida längs en cirkelbåge med minst 2,00 meters radie.

Trots vad som föreskrivs i 2 mom. får vändningsförmågan hos en över 18,75 meter lång kombination av en bil och en eller flera släpvagnar eller en över 16,50 meter lång kombination av en bil och en påhängsvagn vara sådan att kombinationen uppfyller kraven på vändningsförmåga och sidoförskjutning i bilaga 9. Då ska transportören och föraren dock kontrollera att transport längs den transportrutt som ska användas är möjlig utan risk för sammanstötning med konstruktioner längs körbanans sidor. Under transporten ska behövliga tekniska uppgifter över fordonet och kombinationen medföras för påvisande av att kraven på vändningsförmåga uppfylls.

I de i 1—3 mom. avsedda måtten på 16,50 meter och 18,75 meter för fordonskombinationer beaktas inte aerodynamiska anordningar som avses i artikel 8 b i mått- och viktdirektivet och inte aerodynamiska förarhytter som avses i artikel 9 a i det direktivet.

Transport- och kommunikationsverket får meddela tekniska och preciserande föreskrifter om kraven på vändningsförmåga hos fordonskombinationer samt om sätten att tekniskt påvisa överensstämmelse. Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om alternativa sätt att påvisa att de krav på vändningsförmåga som avses i denna paragraf uppfylls.

132 a § (Ny)

Fordonskombinationers stabilitet

En i 151 § 4 mom. 7—11 punkten avsedd fordonskombination ska till sin dimensionering motsvara en kombination vars horisontella vridningsvinkelhastighet ökar med ett värde på högst 1,90 och sidoacceleration ökar med ett värde på högst 4,00 vid körprov enligt ISO-standard 14791 eller motsvarande simuleringar. Kraven ska uppfyllas när fordonskombinationen lastats till den största allmänt tillåtna massan på väg, körhastigheten är 80 kilometer i timmen och lastens tyngdpunkt är på 1,30 meters höjd från lastutrymmets golv.

Under transporten ska behövliga tekniska uppgifter över fordonet medföras för påvisande av att stabilitetskravet i 1 mom. uppfylls eller ett intyg över i 1 mom. avsedda körprov eller simuleringar som utförts med fordonskombinationen i fråga eller en motsvarande fordonskombination.

Stabilitetskravet enligt 1 mom. tillämpas dock inte när en fordonskombinations axellyftsanordning eller funktion för lättande av en axel är i sådana lägen som kan användas bara när hastigheten är högst 30 kilometer i timmen.

Betänkande KoUB 2/2020 rd

Transport- och kommunikationsverket meddelar föreskrifter om simuleringsmetoderna för bestämmande av fordonskombinationers stabilitet.

134 § (Ny)

Största tillåtna massa på axel eller boggi på fordon som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat.

— — — — —
Vid körning på en hal vägyta får, vid användning av en axellyftanordning eller en funktion för lättande av en axel, den massa som belastar fordonets axel och boggi tillfälligt överskrida den största axel- och boggimassa som tillåts på vägen, om det är nödvändigt för att uppnå tillräcklig framdrivningsförmåga och om detta inte skadar vägen.

150 § (Ny)

Allmänna kopplingsbestämmelser

Till ett motordrivet fordon får det kopplas bara ett släpfordon åt gången, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

I en fordonskombination

1) får massan inte överstiga de tekniskt tillåtna massorna för fordon, fordonskombinationer och kopplingsanordningar,

2) får fordonen inte vidröra varandra i normala körsituationer,

3) ska bromsarna och lyktorna på släpvagnen eller släpvagnarna fungera enligt gällande bestämmelser och föreskrifter,

4) ska fordonens elbromsar och tryckluftsbromsar vara anpassade till varandra enligt gällande bestämmelser och föreskrifter,

5) ska dragfordonets backspeglar vara justerade så eller dragfordonet förses med sådana tilläggspeglar att föraren kan se längs dragfordonets och släpvagnens eller släpvagnarnas sidor och ge akt på trafiken bakom fordonet; i stället för tilläggspeglar kan någon annan anordning som möjliggör indirekt sikt användas.

Utöver vad som föreskrivs i 2 mom. ska det i en över 20,00 meter lång kombination av en lastbil och en påhängsvagn, i en i 151 § 7—11 punkten avsedd kombination samt i övriga över 28,00 meter långa fordonskombinationer finnas ett elektroniskt styrt tryckluftsbromssystem i alla kombinationens fordon samt sådana system för indirekt sikt och sådana förarassistanssystem som garanterar den långa fordonskombinationens säkerhet. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om de system som avses här och om de tekniska kraven på dem.

Föraren av en fordonskombination som avses i 3 mom. ska känna till den massa som belastar varje enskild axel och boggi. Den massa som belastar dragfordonets framaxel behöver föraren dock känna till endast om axeln är försedd med luftfjädring. Under transporten ska behövliga tekniska uppgifter över fordonet medföras för påvisande av att de krav som föreskrivs i 3 mom. och de krav som meddelas med stöd av 3 mom. uppfylls.

Under korta transferkörningar som hänför sig till lossning eller lastning av en lastbil och av en släpvagn som är kopplad till lastbilen eller till lastbilens släpvagn kan användas även en sådan på bilen monterad kopplingsanordning som inte är typgodkänd. Förutsättningen är att hastigheten 30

Betänkande KoUB 2/2020 rd

kilometer i timmen inte överskrider under transporten och att det i närheten av kopplingsanordningen finns en skylt som upplyser om detta. Dessutom krävs det att fordonen har låsningsfritt bromssystem. Transport- och kommunikationsverket meddelar vid behov föreskrifter om kraven på den kopplingsanordning och den skylt som avses ovan.

Vid transporter som avses i 149 § får flera släpvagnar vara kopplade till en bil eller traktor. Fordonskombinationens längd får vara högst 25,25 meter och släpvagnarnas gemensamma kopplingsmassa högst tre gånger så stor som egenmassan hos dragfordonet.

Till en traktor, ett motorredskap eller ett minst trehjuligt fordon i kategori L får det kopplas en bilsläpvagn, om de fordon som används och deras koppling till varandra uppfyller de tekniska krav som bestäms enligt dragfordonet. Om släpvagnen har icke fungerande körriktningsvisare eller bromslyktor och sådana inte förutsätts i de tekniska krav som bestäms enligt dragfordonet, ska de täckas över. De mått och massor som är tillåtna för fordonen och fordonskombinationen bestäms i enlighet med de bestämmelser som gäller för dragfordonet.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de tekniska krav och de dimensioner som gäller för kopplingsanordningar som används i fordonskombinationer.

151 § (Ny)

Koppling av släpfordon till bil

Till en lastbil får det kopplas

- 1) en påhängsvagn,
- 2) en medelaxelsläpvagn,
- 3) en egentlig släpvagn,
- 4) en dolly på vilken det kopplats en påhängsvagn,
- 5) en påhängsvagn på vilken det kopplats en påhängsvagn,
- 6) en påhängsvagn och en till den kopplad medelaxelsläpvagn,
- 7) en påhängsvagn och en till den kopplad egentlig släpvagn,
- 8) en påhängsvagn och en till den kopplad dolly på vilken det kopplats en påhängsvagn,
- 9) en dolly på vilken det kopplats en påhängsvagn på vilken det kopplats en påhängsvagn,
- 10) en egentlig släpvagn på vilken det kopplats en påhängsvagn,
- 11) en påhängsvagn på vilken det kopplats en påhängsvagn på vilken det kopplats en påhängsvagn.

Om längden på en fordonskombination som dras av en lastbil överstiger 22,00 meter utan last, ska alla fordon i kombinationen vara försedda med låsningsfria bromsar. En påhängsvagn med boggi som kopplats på en dolly ska vara försedd med minst två fasta axlar. Som en i detta moment avsedd fast axel betraktas också en axel där styrningen låser sig i en position som motsvarar körning rakt fram senast när hastigheten stiger till 30 kilometer i timmen.

Betänkande KoUB 2/2020 rd

152 § (Ny)

Största tillåtna massa för släpfordon som kopplas till bil

Kopplingsmassan för ett eller flera släpfordon som kopplas till en bil får inte vara större än det lägsta av följande värden:

4) om det är fråga om ett till en bil kopplat annat släpfordon än en påhängsvagn, 1,75 gånger dragbilens största i registrering och bruk tillåtna massa,

Den massa som belastar en påhängsvagns boggi får uppgå till högst 1,75 gånger dragbilens största på väg allmänt tillåtna massa.

157 a § (Ny)

Klassificering av en transport som specialtransport

En transport kan klassificeras som specialtransport och omfattas av bestämmelserna och föreskrifterna om specialtransporter när

1) transporten till följd av en odelbar last eller ett odelbart föremål inte kan utföras utan att ett mått eller en massa som allmänt tillåts på väg överskrids,

2) ett mått eller en massa som tillåts i mått- och viktdirektivet överskrids vid transporten till följd av en odelbar last eller ett odelbart föremål,

3) lasten på grund av dess struktur eller form eller för att garantera transportsäkerheten måste lastas så att ett mått eller en massa som allmänt tillåts på väg eller ett mått eller en massa som tillåts i mått- och viktdirektivet överskrids,

4) det är fråga om ett fordon som på grund av sitt användningsändamål utan last överskrider ett mått eller en massa som allmänt tillåts på väg eller ett mått eller en massa som tillåts i mått- och viktdirektivet.

Transport- och kommunikationsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om klassificeringen av transporter som specialtransport.

184 § (Ny)

Undantag från skyldigheten att iaktta trafikregler, trafikordningar och bestämmelser om användningen av fordon.

En vägtrafikan ska dock följa tecken som ges av en trafikövervakare och tecken som ges av andra som reglerar trafiken. Tåg och andra anordningar som löper på järnvägsskenor ska också lämnas fri passage.

Betänkande KoUB 2/2020 rd

187 § (Ny)

Tillfällig avstängning av väg

Beslut om tillfällig avstängning av en väg fattas av den som har rätt att uppsätta trafikanordningar. I brådskande fall kan en trafikövervakare eller räddningsmyndighet tillfälligt stänga av en väg.

Hastighetstävlingar för motordrivna fordon får arrangeras endast på avstängda vägar.

Beslut om tillfällig avstängning av en väg ska utan dröjsmål sändas till polisen för kännedom.

189 § (Ny)

Uppsättande av anordning för viktövervakning

En sådan anordning för viktövervakning som avses i artikel 10 d i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719 om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen uppsätts

- 1) av Trafikledsverket,
- 2) på gator och på andra av kommunen förvaltade vägar av kommunen,
- 3) på andra än i 1 och 2 punkten avsedda vägar av väghållaren,
- 4) för tillfälligt bruk av en trafikövervakare.

De väghållare som avses i 1—3 punkten ska underrätta polisen och Trafikledsverket om anordningen. Trafikledsverket ska också förse med uppgifter om de övervakningsvolymerna och överlasterna som anordningen registrerat.

190 a §

Beviljande av parkeringstillstånd för hemvården

Kommunen kan bevilja parkeringstillstånd för hemvården för högst fem år i sänder för att i klientens hem utföra

1) uppgifter inom **hemservice enligt 19 §**, hemvården enligt 20 § och boendeservice enligt 21 § i socialvårdslagen (1301/2014),

2) uppgifter inom **hemsjukvården enligt 25 § i hälso- och sjukvårdslagen (1326/2010)**, (Ny)

3) uppgifter enligt lagen om service och stöd på grund av handikapp (380/1987),

4) uppgifter enligt lagen angående specialomsorger om utvecklingsstörda (519/1977).

Parkeringstillstånd beviljas arbetstagare, företag, föreningar eller offentliga samfund som tillhandahåller service som avses i 1 mom.

I 2 mom. avsedda aktörer ska i sin ansökan till kommunen ange högst tre fordon i fråga om vilka parkeringstillstånd för hemvården används för parkering enligt 39 a §. Företag, föreningar och offentliga samfund ska också ange tillståndshavaren, som ska vara en fysisk person som är anställd av den som ansöker om tillståndet.

Arbetstagaren eller tillståndshavaren ska utan dröjsmål underrätta kommunen om förändringar i förutsättningarna för beviljande av tillstånd.

Kommunen ska återkalla tillståndet, om

Betänkande KoUB 2/2020 rd

- 1) förutsättningarna för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls,
- 2) arbetstagaren eller tillståndshavaren upprepade gånger eller allvarligt i strid med denna lag har använt eller låtit använda tillståndet och om en anmärkning eller varning inte kan anses vara tillräcklig,
- 3) arbetstagaren eller tillståndshavaren begär det.

191 § (Ny)

Beviljande av tillstånd för specialtransport

Tillstånd för en specialtransport som avses i 159 § beviljas av den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen. Tillståndet får förenas med villkor som gäller transportrutten och transporttidpunkten och med andra villkor som behövs för att säkerställa att transporten genomförs på ett säkert och smidigt sätt och för att skydda trafikmiljön.

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen får återkalla ett tillstånd för specialtransport för viss tid eller helt och hållet, om tillståndshavaren inte iakttar de bestämmelser eller föreskrifter som gäller specialtransporten eller villkoren i tillståndet för specialtransport, eller om förutsättningarna för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls. Om det skulle vara oskäligt att återkalla tillståndet, får tillståndshavaren i stället ges en anmärkning eller en skriftlig varning.

192 § (Ny)

Undantag som gäller vissa fordon och fordonskombinationer

Transport- och kommunikationsverket får för ett enskilt fordon eller en enskild fordonskombination bevilja tillstånd att låta bli att iaktta bestämmelserna i 116, 117, 117 a, 118—130, 130 a, 131, 131 a, 132 och 132 a §, om detta behövs för testning av ny teknik eller för produktutveckling eller av något annat särskilt skäl.

En förutsättning är dessutom att beviljandet av tillståndet inte äventyrar trafiksäkerheten, miljön eller egendom eller snedvrider konkurrensen. Tillstånd får beviljas för viss tid och förenas med villkor. Transport- och kommunikationsverket får återkalla tillståndet för viss tid eller helt och hållet, om tillståndshavaren inte iakttar de bestämmelser, föreskrifter eller tillståndsvillkor som gäller transporten eller om förutsättningarna för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls. Om det skulle vara oskäligt att återkalla tillståndet, får tillståndshavaren i stället ges en anmärkning eller en skriftlig varning.

195 § (Ny)

Övergångsbestämmelser

En spärrlinje, ett spärrområde och en varningslinje ska inom tre år från ikraftträdandet av denna lag markeras på det sätt som anges i bilaga 4.1 till denna lag.

Vägmarkeringen fortsättning på cykelbana ska inom två år från ikraftträdandet av denna lag markeras på det sätt som anges i bilaga 4.2 till denna lag.

Betänkande KoUB 2/2020 rd

En dubbelriktad cykelbana ska inom sju år från ikraftträdandet av denna lag anges på det sätt som anges i punkt B5 i bilaga 3.2 och punkt D5 i bilaga 3.4.

Vägmärken enligt vägtrafikförordningen (182/1982) får användas i tio år efter ikraftträdandet av denna lag, dock så att vägmärkena cykelåkning och körning med moped förbjudna C12 och gångtrafik, cykelåkning och körning med moped förbjudna C15 enligt bilaga 3.3 ska tas i bruk när denna lag träder i kraft.

Vägmarkeringar enligt vägtrafikförordningen får användas i sju år efter ikraftträdandet av denna lag.

På ett fordon som är godkänt för trafik vid ikraftträdandet av denna lag tillämpas inte det krav i tabell 2 i bilaga 6 som innebär att massan för framaxlar i följd eller bakaxlar i följd, som inte utgör en boggi, inte får vara större än det värde för massa som tillåts för motsvarande boggi.

Ett fordon som har godkänts för trafik med stöd av 57 § 2 eller 3 mom. i förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992) får alltså användas i trafik i enlighet med de momenten.

På en släpvagn som har tagits i bruk före den 1 april 2019 tillämpas 117 a § från och med den 1 januari 2024.

Trots vad som i bilaga 6.6 föreskrivs om massan för en kombination av bil och påhängsvagn får på en sådan kombination, om påhängsvagnen har tagits i bruk före den 1 april 2019, de bestämmelser om massan för en kombination av bil och påhängsvagn som gällde den 20 januari 2019 tillämpas till och med den 31 december 2023.

Om dragfordonet eller ett släpfordon i en fordonskombination bestående av en bil och en eller flera släpvagnar har tagits i bruk före den 1 april 2019, ska fordonskombinationen från och med den 1 januari 2024 uppfylla kravet i bilaga 6.6 på den sammanlagda massa som belastar den bastersta boggin på dragfordonet och den främsta boggin på släpvagnen.

Sådana tillstånd och godkännanden som gäller när denna lag träder i kraft och som har beviljats med stöd av den upphävda lagen och författningar som har utfärdats med stöd av den förblir i kraft med de villkor som anges i tillstånden och godkännandena.

På i denna lag avsedda förseelser som har begåtts före ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser i 2—11 § i lagen om ordningsbottsforseelser (986/2016) och de bestämmelser om straffansvar i den upphävda lagen som gällde vid ikraftträdandet. Om tillämpningen av denna lag skulle leda till ett lindrigare slutresultat ska detta beaktas när straffet bestäms.

Denna lag träder i kraft den dag månad 20 .

Bilaga 3.2 (Ny)

Märken som anger förkörsrätt och väjningsplikt

B5 Väjningsplikt i korsning



B5

Märket anger att fordon och spårvagnar ska väja för andra fordon och spårvagnar i en korsning. Vid svängning i en korsning ska dessutom den väjningsplikt som anges i 24 § 2 mom. iaktas. I en cirkulationsplats används märket tillsammans med märke D2.

Tillägsskylt H23.1 i kombination med märket anger att en dubbelriktad cykelbana korsar vägen.

Tillägsskylt H22.1 eller H22.2 i kombination med märket anger riktningen för svängande fordon och spårvagnar, som fordon och spårvagnar ska väja för.

Försett med tillägsskylt H4 kan märket användas som förhandsmärke. Försett med tillägsskylt H5 kan märket användas som förhandsmärke för märke B6.

Betänkande KoUB 2/2020 rd

Bilaga 3.8
H25



Servicekörning tillåten

Tillägsskylten anger att det, trots det förbud som anges med vägmärket, tillåts

1) transport i samband med underhåll eller bevakning av en fastighet och byggnader, utrymmen

och anläggningar på fastigheten, när sådan körning är nödvändig,

2) distributionstrafik samt transport av sådant gods som på grund av sin vikt eller av någon annan anledning rimligen inte kan bäras,

3) transport av en sådan person vars funktions-, rörelse- eller orienteringsförmåga är begränsad på grund av ålder, skada eller sjukdom eller av någon annan orsak,

4) transport av barn, om en person har att övervaka flera än ett barn som inte fyllt 7 år,

5) avhämtande och avlämnande av en kund med ett fordon i taxitrafik,

6) körning med fordon, om det är försett med ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade, eller

7) körning med fordon, om det är försett med ett parkeringstillstånd för hemvården.

Betänkande KoUB 2/2020 rd

Bilaga 6.2 (Ny)

Största tillåtna massa på boggi på motordrivna fordon och släpfordon (116 §)

	Boggi på motordrivet fordon	ton
a	Tvåaxlad boggi, om axelavståndet är mindre än 1,0 meter	11,5
b	Tvåaxlad boggi, om axelavståndet är minst 1,0 meter men mindre än 1,3	16
c	Tvåaxlad boggi, om axelavståndet är minst 1,3 meter men mindre än 1,8	18
d	Tvåaxlad boggi, varav minst den ena axeln är drivande, om axelavståndet är minst 1,3 meter men mindre än 1,8 meter och varje drivande axel är försedd med parhjul och massan inte på någon axel överstiger 9,5 ton	19
e	Tvåaxlad boggi, varav minst den ena axeln är drivande, om axelavståndet är minst 1,3 meter men mindre än 1,8 meter och den drivande axeln är försedd med parhjul och luftfjädring eller fjädring som betraktas som likvärdig med luftfjädring	20
f	Tvåaxlad boggi, varav minst den ena axeln är drivande, om axelavståndet är minst 1,3 meter men mindre än 1,8 meter och boggins vardera axel är försedd med parhjul och luftfjädring eller fjädring som betraktas som likvärdig med luftfjädring eller om boggins vardera axel är drivande och försedd med parhjul och massan inte på någon axel överstiger 10,5 ton	21
g	Tvåaxlad boggi, med två framaxlar, om axelavståndet är minst 1,8 meter	20
h	Treaxlad boggi, om avståndet mellan de på varandra följande axlarna är mindre än 1,3 meter	21
i	Treaxlad boggi, om avståndet mellan de på varandra följande axlarna är minst 1,3 meter	24
j	Treaxlad boggi, om avståndet mellan de på varandra följande axlarna är minst 1,3 meter och om minst två av boggins axlar är försedda med parhjul	27
	Boggi på släpfordon	
k	Tvåaxlad boggi, om axelavståndet är mindre än 1,0 meter	11
l	Tvåaxlad boggi, om axelavståndet är minst 1,0 meter men mindre än 1,3 meter	16
m	Tvåaxlad boggi, om axelavståndet är minst 1,3 meter men mindre än 1,8	18
n	Tvåaxlad boggi, om axelavståndet är minst 1,8 meter	20
o	Treaxlad boggi, om avståndet mellan de på varandra följande axlarna är högst 1,3 meter	21
p	Treaxlad boggi, om avståndet mellan axlarna är större än 1,3 meter	24
q	Boggi med fyra eller flera axlar	24
r	Boggi med fyra eller flera axlar, om avståndet mellan de på varandra följande axlarna är större än 1,3 meter	27
s	Boggi med fyra eller flera axlar, om avståndet mellan de på varandra följande axlarna är större än 1,3 meter och avståndet mellan boggins yttersta axlar är större än 4,7 meter	30
t	Boggi med fem eller flera axlar, om avståndet mellan de på varandra följande axlarna är större än 1,3 meter och avståndet mellan boggins yttersta axlar är större än 6,7 meter	36

Betänkande KoUB 2/2020 rd

Massan för framaxlar i följd eller bakaxlar i följd, som inte utgör en boggi, får inte vara större än det värde för massa som tillåts för motsvarande boggi. Den massa som belastar de på varandra följande axlarna i en boggi med tre eller flera axlar får inte vara större än den största massa som enligt tabellen får belasta en boggi med motsvarande axelantal. Den massa som belastar en axel i en boggi får inte vara större än den största massa som enligt tabellen i bilaga 6.1 får belasta en axel.

Betänkande KoUB 2/2020 rd

Bilaga 6.3 (Ny)

Bilars största tillåtna massa (117 §)

	Bil	ton
a	Annan tvåaxlad bil än buss	18
b	Treaxlad bil	25
c	Treaxlad bil, om dess drivande bakaxel är försedd med parhjul och luftfjädring eller fjädring som betraktas som likvärdig med luftfjädring eller om varje drivande bakaxel är försedd med parhjul och massan inte på någon axel överstiger 10,5 ton	26
d	Treaxlad bil, av vars axlar två är försedda med parhjul eller av vars bakaxlar den ena är styrande eller medspårande och försedd med däck vilkas nominella däckbredd är minst 385 millimeter och den drivande bakaxeln är försedd med parhjul och luftfjädring eller fjädring som betraktas som likvärdig med luftfjädring	28
e	Treaxlad ledbuss	28
f	Fyraxlad bil	31
g	Fyraxlad bil, om dess drivande bakaxel är försedd med parhjul och luftfjädring eller fjädring som betraktas som likvärdig med luftfjädring eller om varje drivande bakaxel är försedd med parhjul och massan inte på någon axel överstiger 10,5 ton	35
h	Femaxlad bil	42
i	Tvåaxlad buss	19,5

En bils massa får dock inte överskrida det värde som fås då till 20 ton för varje 0,10 meter som avståndet mellan bilens yttersta axlar överstiger 1,80 meter läggs

- om bilen är fyraxlad 320 kilogram

- om bilen är femaxlad 350 kilogram

Av en bils massa ska minst 20 procent belasta den styrande axeln eller de styrande axlarna. Av en personbils massa ska, när bilens belastning motsvarar den största i registrering och bruk tillåtna massan och full massa på bakaxeln, dock minst 30 procent belasta framaxeln.

Minst 25 procent av massan hos en annan bil än en personbil ska belasta den drivande axeln eller de drivande axlarna.

Massan hos en bil som drivs med alternativa drivkrafter får vara större än det största tillåtna värde som anges i punkterna a—h i bilaga 6.3 till den del som tillverkaren visar att massans ökning beror på den extra vikt som den alternativa drivkraften förutsätter. Ökningen får vara högst 1 000 kilogram..

Massan hos ett sådant utsläppsfritt fordon som avses i artikel 2 i mått- och viktdirektivet får vara större än det största tillåtna värde som anges i a- och e-punkten i bilaga 6.3 till den del som tillverkaren visar att massans ökning beror på den extra vikt som den utsläppsfria tekniken förutsätter. Ökningen får vara högst 2000 kilogram..

Betänkande KoUB 2/2020 rd

Bilaga 6.6 (Ny)

Största tillåtna massa för kombinationer av bilar och släpvagnar (122 §)

	Kombination	ton
a	Kombination av bil och medelaxelsläpvagn	50
b	Kombination av bil och påhängsvagn, kombination av bil och egentlig släpvagn eller kombination av bil och flera släpvagnar, när kombinationen är	
b.1	- fyraxlad	36
b.2	- femaxlad	44
b.3	- sexaxlad	53
b.4	- sjuaxlad	60
b.5	- åttaaxlad	64
b.6	- åttaaxlad, om minst 65 procent av släpvagnens massa eller släpvagnarnas sammanlagda massa belastar sådana axlar som är försedda med parhjul	68
b.7	- nioaxlad	69
b.8	- minst nioaxlad, om minst 65 procent av släpvagnens massa eller släpvagnarnas sammanlagda massa belastar sådana axlar som är försedda med parhjul	76
b.9	- tioaxlad	74
b.10	- minst elvaaxlad	76

Vid beräkning av axlarnas antal ska vid kombinationer med sex eller flera axlar inte beaktas de axlar som är upplyfta eller för vilka den tillåtna massan är mindre än fem ton. Den sammanlagda massa som belastar den bakersta boggin på dragfordonet och den främsta boggin på släpvagnen får dock inte överskrida det värde som fås när till 20 000 kilogram läggs 350 kg för varje 0,10 meter med vilket avståndet mellan boggiernas yttersta axlar överstiger 1,80 meter.

Massan för en fordonskombination som består av en bil och därtill kopplad släpvagn eller kopplade släpvagnar och som har en massa som överstiger 44 ton får dock inte överskrida det värde som fås när till 20 000 kilogram läggs 320 kg för varje 0,10 meter med vilken avståndet mellan fordonets eller fordonskombinationens yttersta axlar överstiger 1,80 meter. Detta ska också tillämpas på en sådan fordonskombination bestående av en bil och en påhängsvagn som ingår i en kombination som avses i b-punkten i tabellen, om fordonskombinationens massa överstiger 44 ton. I en fordonskombination vars massa överstiger 40 ton ska avståndet mellan den bakersta axeln på bilen och den främsta axeln på en släpvagn med en kopplingsmassa som överstiger 10 ton vara minst 3,00 meter.

Betänkande KoUB 2/2020 rd

På en kombination bestående av en bil och en eller flera släpvagnar ska minst 15 procent av fordonskombinationens massa belasta de drivande axlarna. Om massan för en fordonskombination överstiger 68 ton, ska dock minst 20 procent av fordonskombinationens massa belasta de drivande axlarna och minst 9 procent av fordonskombinationens massa belasta dragfordonets styrande axlar. De ovan föreskrivna gränsvärdena för axelmassor tillämpas inte vid korta transferkörningar som hänför sig till lossning eller lastning när körbanans friktionsegenskaper inte utgör någon risk för trafiksäkerheten eller utförandet av transporten. Transport- och kommunikationsverket meddelar vid behov föreskrifter om vilka slags axlar som ska betraktas som sådana drivande axlar som avses här.

Effekten i fordonskombinationer vars massa överstiger 44 ton ska vara minst 5 kilowatt för varje ton kombinationsmassa. Transport- och kommunikationsverket meddelar vid behov föreskrifter om alternativa sätt att visa att fordonskombinationen har tillräcklig prestanda.

Massan hos en fordonskombination som drivs med alternativa drivkrafter får vara större än det största tillåtna värde som anges i tabellen i bilaga 6.6 till den del som tillverkaren visar att massans ökning beror på den extra vikt som den alternativa drivkraften förutsätter. Ökningen får vara högst 1 000 kilogram.. Transport- och kommunikationsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om vilka tekniska genomföranden som kan betraktas som sådana alternativa drivkrafter som avses här.

Betänkande KoUB 2/2020 rd

Bilaga 7.1 (Ny)

Största tillåtna längd på bilar, släpvagnar och kombinationer av dessa (125 §)

	Bil	meter
a	Buss	13,50
b	Buss med minst tre axlar	15,00
c	Buss med ledkonstruktion	18,75
d	Buss med ledkonstruktion med mer än en led	25,25
e	Annan bil än buss	13,00
	Släpvagn	
f	Från kopplingstappens vertikalaxel på en påhängsvagn till påhängsvagnens bakersta punkt	18,00
g	Från framaxelns vridningscentrum på en egentlig släpvagn som används i en fordonskombination som är längre än 22 meter till släpvagnens bakersta punkt	16,00
h	Från kopplingstappens vertikalaxel eller framaxelns vridningscentrum på en i f- och g-punkten avsedd släpvagn horisontellt till vilken punkt som helst framför den, exklusive dragstång	2,04
i	Annan släpvagn än en sådan som avses i f- eller g-punkten, exklusive dragstång	12,50
	Fordonskombination	
j	Kombination av personbil, paketbil eller buss och någon annan släpvagn än påhängsvagn	18,75
k	Kombination av personbil eller paketbil och påhängsvagn eller av lastbil i kategori N 2 och påhängsvagn	16,50
l	Kombination av lastbil i kategori N 3 och påhängsvagn	23,00
m	Annan än i j-, k-, l-, n- eller o-punkten avsedd fordonskombination	16,50
n	Kombination av lastbil och medelaxelsläpvagn	20,75
o	Annan än i k-, l- eller n-punkten avsedd kombination av lastbil och en eller flera släpvagnar	34,50
p	Summan av de inre måtten för lastutrymmena bakom dragbilens förarhytt i en fordonskombination som avses i o-punkten	29,24

Om ett tillbehör som kan lösgöras, exempelvis en box för skidor, är fäst på en buss får inte bussens och tillbehörets gemensamma längd överstiga de mått som anges i tabellen.

Annan last än en container eller växellastkorg som skjuter ut utanför fordonets yttre mått beaktas inte när måtten för lastutrymmena bestäms.

Betänkande KoUB 2/2020 rd

Fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med aerodynamiska anordningar enligt artikel 8 b i mått- och viktdirektivet får under de förutsättningar som föreskrivs i direktivet överskrida de mått som anges i tabellen, med undantag för lastutrymmenas inre mått. En överskridning av måtten är tillåten endast om den är nödvändig för att anordningarna ska kunna fogas till fordonens bakre del, och den får inte leda till en ökning av lastutrymmets storlek.

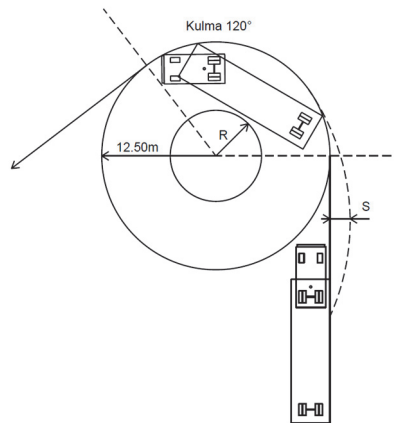
Fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med förarhytter enligt artikel 9 a i mått- och viktdirektivet får under de förutsättningar som föreskrivs i direktivet överskrida de mått som anges i tabellen, med undantag för lastutrymmenas inre mått. En överskridning av måtten får inte leda till en ökning av lastutrymmets storlek.

En släpvagn eller en fordonskombination, där en container med en längd på 45 fot eller ett växelflak med en längd på 45 fot transporteras som en del av en intermodal transport enligt artikel 2 i mått- och viktdirektivet, får överskrida de mått som anges i tabellen med 15 centimeter.

Betänkande KoUB 2/2020 rd

Bilaga 9 (Ny)

Vändningsförmåga hos bilar och bildragna fordonskombinationer som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat (132 §)



En kombination ska på det sätt som anges på bilden kunna vända 120 grader när den yttre radien är 12,50 m så att det bakre hörnets förskjutning i sidled S är högst 80 cm och den inre radien R är minst 400 cm. När förskjutningen i sidled understiger 80 cm får den inre radien vara lika mycket mindre. Den inre radien ska alltid vara minst 370 cm.

Helsingfors 1.4.2020

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd
vice ordförande Ari Torniainen cent
medlem Pekka Aittakumpu cent
medlem Sandra Bergqvist sv
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Juho Kautto vänst
medlem Johan Kvarnström sd
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Matias Marttinen saml
medlem Jenni Pitko gröna
medlem Mirka Soinikoski gröna
medlem Kari Tolvanen saml
medlem Paula Werning sd
ersättare Jari Ronkainen saf.

Betänkande KoUB 2/2020 rd

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.