

## Ajoneuvojen käyttö tiellä

TRAFICOM/420043/03.04.03.00/2019

### Määräyksen säädösperusta

Tieliikennelaki (729/2018)

### Määräyksen tausta

Eduskunta on hyväksynyt uuden tieliikennelain (729/2018), joka tulee voimaan 1.6.2020. Uuden tieliikennelain voimaantulon myötä kumoutuu nyt voimassaolevan tieliikennelain nojalla annettu asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä (1257/1992, jäljempänä *käyttöasetus*).

Uudessa tieliikennelaisissa valtuutetaan Liikenne- ja viestintävirasto antamaan tarkempia määräyksiä ajoneuvojen käyttöön liittyen. Käyttöasetus korvataan osittain Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä ajoneuvojen käytöstä tiellä (*käyttömääräys*).

### Määräyksen valmistelu

Määräys on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa. Määräyksestä pyydettiin lausuntoja sidosryhmiltä. Lausuntoaika oli 30.1.2020-13.3.2020.

Määräyksestä lausunnon antoivat sisäministeriön pelastusosasto, Ässä Uusiorenkaut, Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry, Tattarisuon Autokatsastus Oy, A-Katsastus Group Oy, STRO, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Linja-autoliitto ja Suomen Linja-autohistoriallinen Seura ry.

Lisäksi oikeusministeriö ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry ilmoittivat, että niillä ei ole lausuttavaa.

#### *Renkaat*

STRO ehdotti lausunnossaan, että määräyksessä käytettäisiin termiä lumipitomerkinä talvirenkaiden yhteydessä. Lausunnon johdosta määräykseen ei ole tehty muutosta, koska 3PMSF-merkintä ei kerro juuri mitään lumipidosta eikä termiä lumipitomerkinä käytetä E-säännöissä, joihin määräyksessä viitataan.

STRO ehdotti lausunnossaan, että POR-merkintä (Professional Off Road) laajennettaisiin koskemaan myös alle 3,5 tonnin ajoneuvojen renkaita. Määräystä on muutettu lausunnon mukaiseksi, koska muutos ei huononna nykytilannetta.

Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry tulkitsi lausuntonsa mukaan määräyksen perustelumuiستiota niin, että siinä kiellettäisiin vaurioituneita nastoja sisältävien renkaiden käyttö nastarenkaiden käyttöajan ulkopuolella eikä löytänyt vastaavaa kieltoa määräyksestä. Tämän lausunnon osalta todetaan, että kyseisellä kohdalla on tarkoitus selventää, että kesällä ei saa käyttää sellaisia nastarenkaita, joissa on nastoja, vaikka nastat olisivat vaurioituneita. Asiasta säättäminen kuuluu tieliikennelakiin. Lausunnon johdosta ei ole tehty muutoksia.

Tattarisuon autokatsastus ehdotti lausunnossaan muutosta nastamäärien eroa koskevaan kohtaan siten, että takarenkaassa sallittaisiin merkittävästi enemmän nastoja kuin eturenkaassa. Koska asia vaatii lisäselvityksiä, määräykseen ei ole tehty lausunnon johdosta muutoksia.

Tattarisuon autokatsastus toivoi lisäksi selkeytystä siihen, mitä tarkoittaa, että talvirenkaat ovat "saatavissa". Tämän ehdotuksen osalta todetaan, että kyse on tieliikennelain tulkinnasta jota ei voida tehdä määräyksessä, joten ehdotuksen johdosta ei ole tehty muutoksia.

SKAL piti lausunnossaan hyvänä, että määräyksissä tarkennetaan sitä, millä edellytyksillä ren-gasta voidaan pitää talvirenkaana. SKAL piti myös tärkeänä, että siirtymämääräyksillä sallitaan ennen määräyksen voimaantuloa voimassa olleiden säännösten mukaisten renkaiden käyttö talvirenkaina.

Ässä Uusiorenkait kannatti lausunnossaan määräyksen määrittelyä talvirenkaille.

#### *Linja-auton käsisammuttimet*

Sisäministeriön pelastusosasto ei lausunnossaan kannattanut ehdotettua määräystä siitä, että linja-auton tulensammuttimia koskevan vaatimuksen voi täyttää kahdella tai useammalla käsi-sammuttimella. Perusteluna esitettiin, että moottoritalan sammutukseen tarvitaan poistoletku, jota ei ole kaikissa pienemmissä käsisammuttimissa.

Linja-autoliitto puolestaan kannatti lausunnossaan tilankäytöllisistä syistä mahdollisuutta täyt-tää vaatimus kahdella tai useammalla sammuttimella.

Lausuntojen johdosta määräystä on muutettu siten, että vähintään yhden sammuttimen tulee soveltua moottoritalassa olevan tulipalon sammuttamiseen.

Sisäministeriön pelastusosasto ehdottaa perusteluissa täsmennettävän, että käsisammuttimen asianmukaisella tarkastamisella tarkoitetaan lähtökohtaisesti sitä, että käsisammuttimen tar-kastuksen voi suorittaa ainoastaan Tukesin rekisterissä oleva käsisammutinhuoltoilike.

Ehdotettu lisäys on lausunnon johdosta sisällytetty perustelumuistioon esimerkkinä asianmu-kaisesta tarkastamisesta. Todettakoon kuitenkin, että perusteluilla ei voida määrätä velvoitta-vasti.

A-katsastus epäili lausunnossaan, että kahden 6 kg sammuttimen vaatimus on virheellinen. Lausunnon johdosta ei ole tehty muutoksia määräykseen.

Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry kysyi lausunnossaan, tulisiko sammuttimen paikka määritellä. Paikkaa ei ole määritelty, koska sitä ei voi tehdä yksiselitteisesti kaikille erilaisille linja-autoille.

#### *Traktoreiden lumiketjut*

A-katsastus totesi lausunnossaan, että lumiketjuja ei voi käyttää turvallisesti yli 60 km/h trak-torissa. Lisäksi niiden käyttö tällaisessa traktorissa on lausunnon mukaan TLL 106 §:n 7 mo-mentin vastaista. A-katsastus ehdotti, että määräystä muutetaan tältä osin. Tämän kommentin osalta todetaan, että käytännössä lumiketjuja ei voi käyttää suurissa nopeuksissa. Tieliikenne-lain pykälä on tältä osin hieman tulkinnanvarainen; 1 momentissa lumiketjut sallitaan kaikissa ajoneuvoissa ja 7 momentissa on erikseen säännös alle 60 km/h traktoreiden osalta. Mää-räystä ei ole muutettu lausunnon johdosta. Tarkoituksena on, että hitaassa nopeudessa lumi-ketjuja saa käyttää kaikissa traktoreissa.

#### *Turvallitteet ja varusteet 100 km/h linja-autossa*

A-katsastus ja Linja-autoliitto huomauttivat lausunnoissaan, että nopeudelle 100 km/h hyväk-sytyssä linja-autossa vaadittaisiin jatkossa turvavyö jokaisella istumapaikalla. Käytännössä lii-kenteessä voi olla vielä muutamia linja-autoja, joissa turvavyötä ei ole asennettu jokaiselle is-tumapaikalle, mutta käyttöönottaessa edellytykset 100 km/h nopeudelle silloin voimassa ole-vien säädösten mukaan ovat täyttyneet. Näiltä osin vaatimukset muuttuvat linja-auton elin-kaaren aikana. Tämän lausunnon osalta todetaan, että lausunnossa mainittuja linja-autoja on liikennekäytössä niin vähän, että vaatimusten muutosta ei pidetä kohtuuttomana.

Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry lausuu, että takaapäin suojatun kuljettajan paikan tulisi täyttää E-säännön 107 kohdan 7.7.13 vaatimukset. Myös Tattarisuon autokatsastus toivoi tarkempia määrittelyjä suojaukselle. Kohtaa ei ole muutettu lausuntojen johdosta, koska vaatimuksia ei ole mahdollista määritellä yksiselitteisesti kaikille linja-autoille.

#### *Matkailuautojen poikkeukset 100 km/h vaatimukseen*

Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry ja Tattarisuon autokatsastus esittivät lausunnoissaan, että käyttömääräyksessä pitäisi säätää täsmällisemmin yli 3,5 tonnin matkailuauton 100 km/h edellytyksistä. Kommenttien johdosta määräyksen 5 kohtaan on lisätty uusi toinen kappale, jonka mukaan ”Edellisen kappaleen 5 ja 8 luetelmakohtaa ei sovelleta tieliikennelain liitteen 5.1 taulukon kohdassa o tarkoitettuun matkailuautoon.” Luetelmakohtaan 7 osalta poikkeusta ei ole kirjattu, koska ajopiirturia koskeva vaatimus tulee joka tapauksessa sovellettavaksi vain silloin, kun autossa on ajopiirturi.

#### *Muut asiat*

SKAL esitti launnonssaan, että määräykseen lisättäisiin määräykset kuorman varmistamisessa käytettävistä menetelmistä ja hidastuvuuksien raja-arvoista. Liikenne- ja viestintävirastossa on parhaillaan valmisteltavana määräys kuormakoreista ja kuorman varmistamisesta. Asia käsitellään siinä yhteydessä.

Suomen Linja-autohistoriallinen Seura ry ehdotti launnonssaan, että museoajoneuvoksi rekisteröidylle linja-autolle, joka on liikennekäytössä enintään 50 päivää kalenterivuoden aikana, sallittu 2,60 metrin maksimileveys ulotettaisiin koskemaan myös ei-luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröityä muuta linja-autoa. Tällä sallittaisiin sellaisten linja-autojen käyttö, joita ei vielä voi rekisteröidä museoajoneuvoiksi. Muutosehdotus on tieliikennelakiin kuuluva ja on välitetty tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriölle. Ajoneuvon tilapäisestä käytöstä siirtomerkein varustettuna säädetään ajoneuvolaissa ja sen nojalla.

## **Arvio määräyksen vaikutuksista**

Määräyksellä saatetaan määräykset yhtenäisiksi muuttuneen lainsäädännön kanssa, mikä lisää sääntöjen ymmärrettävyyttä ja tarkoituksenmukaisuutta.

Osittain määräyksellä kiristetään voimassaolevaa ajoneuvojen käyttöä koskevaa sääntelyä. Kiristyneiden vaatimusten arvioidaan parantavan liikenneturvallisuutta.

## **Yksityiskohtaiset perustelut**

### **1 Yleistä**

Määräyksen 1.1 kohdassa (Määräyksen tarkoitus) selostetaan määräyksen tarkoitus.

Määräyksen 1.2 kohdassa (Soveltamisala) määritellään määräyksen soveltamisala.

Tieliikennelain 89 §:ssä säädetään sotilasajoneuvojen poikkeuksista ja tieliikennelain säännösten soveltamisesta maastoliikenteeseen.

### **2 Talvirengas**

Määräyksen 2 kohdassa annetaan tarkemmat määräykset tieliikennelain 105 §:ssä tarkoitettuista talvirenkaista. Määräyksissä tarkennetaan sitä, millä edellytyksillä rengasta voidaan pitää talvirenkaana.

Määräyksen 2.1 kohdassa edellytetään, että luokittelumassaltaan enintään 3500 kg olevan henkilö-, paketti- ja erikoisauton sekä O<sub>2</sub>-luokan perävaunun talvirenkaana käytettävä rengas on hyväksytty vaativiin talviolosuhteisiin tarkoitetuksi talvirenkaaksi E-säännön n:o 117, 109 tai 108 mukaisesti ja merkitty mainituissa E-säännöissä säädetyn mukaisesti 3PMSF-symbolilla (lumihuutale-merkki tai vuoristo-symboli). E-sääntö n:o 117 koskee uuden renkaan hyväksymistä. E-säännöt n:o 108 ja 109 koskevat pinnoitettuja renkaita. Talvirenkaissa käytetään nykyisin yleisesti 3PMSF-symbolia, joka on renkaan sivuun valmistusvaiheessa tehty kohokuvio, jossa on kolmihuippuisen vuoren sisällä lumihuutaleen kuva. Symbolin saa laittaa renkaaseen, jonka on osoitettu täyttävän jossain edellä kerrotuista E-säännöistä säädetty, vaativiin talviolosuhteisiin tarkoitettuja talvirenkaita koskevat vaatimukset. Vaatimukset koskevat renkaan lumipitoa suhteessa vertailurenkaaksi määritettyyn kesärenkaaseen. Vaikka E-säännöissä mainitaan vaativat talviolosuhteet, tilanne on käytännössä se, että tällaisia renkaita koskevat lumipitovaatimukset ovat Suomen olosuhteisiin melko vaatimattomat. Esimerkiksi niin sanotut Keski-Euroopan kitkarenkaat lähes poikkeuksetta täyttävät vaatimukset, vaikka ne eivät talviominaisuuksiltaan välttämättä ole samalla tasolla kuin Suomessa yleisesti käytetyt niin sanotut pohjoismaiset kitkarenkaat. Renkaita ostavat kuluttajat tietävät tämän yleensä hyvin eikä rengasliikkeissäkään tarjota asiakkaille talvirenkaita, jotka eivät sovellu Suomen talveen. Vaihtoehtoisesti talvirenkaaksi katsotaan rengas, joka on hyväksytty ensisijaisesti maastokäyttöön E-säännön n:o 117 tai 109 ja joka on merkitty mainituissa E-säännöissä säädetyn mukaisesti POR-merkinnällä (Professional Off Road). Talvirenkaaksi katsotaan myös tieliikennelain 106 §:ssä tarkoitettu nastarengas.

Määräyksen 2.2 kohdassa määrätään luokittelumassaltaan yli 3500 kg olevan auton sekä linja-auton talvirengasta koskevista vaatimuksista. Tieliikennelain 105 §:ssä Traficomille säädetty valtuus antaa määräyksiä näiden autojen talvirenkaista koskee vain vetävällä taka-akselilla käytettäviä renkaita. Myös näiden renkaiden edellytetään lähtökohtaisesti olevan varustettuja 3PMSF-merkinnällä, mutta vaatimuksesta sallitaan poikkeuksia, kun kyseessä on ensisijaisesti maastokäyttöön E-säännön n:o 117 tai 109 mukaisesti hyväksytty rengas, joka on merkitty mainituissa E-säännöissä säädetyn mukaisesti POR-merkinnällä (Professional Off Road). Poikkeusta tarvitaan, koska maastokäyttöön tarkoitetuissa raskaissa ajoneuvoissa käytetään tällaisia renkaita, joita ei säädösteknisistä syistä ole ollut mahdollista hyväksyä 3PMSF-merkinnän edellytysten mukaisesti, vaikka renkaat yleensä täyttävät kyseiset lumipitovaatimukset. Tieliikennelain 105 §:ssä säädetty, kulutuspinnan vähimmäissyvyyttä koskevat vaatimukset koskevat myös muita talviaikana käytettäviä renkaita kuin vetävälle taka-akselille asennettuja talvirenkaita.

Koska talvirenkaat saattavat vähän käytettävissä ajoneuvoissa kestää useita vuosia, sallitaan siirtymämääräyksillä ennen määräyksen voimaantuloa voimassa olleiden säännösten mukaisen renkaiden käyttö talvirenkaina. Siirtymämääräyksellä ei kielletä tieliikennelain 106 §:n mukaisten nastarenkaiden käyttöä. Siirtymämääräyksissä noudatetaan samoja päivämääriä kuin Ruotsissa 1.6.2019 voimaantulleissa vastaavissa vaatimuksissa, jolloin rajan ylityksissä ei tule ongelmia ja siirtymäajan takaraja on helpompi muistaa. Autoja koskeva siirtymäaika päättyy 30.11.2024. Pitemmälle siirtymäajalle ei ole tarvetta, koska talvikäyttöön myytävät henkilö- ja pakettiautojen renkaat ovat jo pitkään olleet käytännössä kaikki varustettuja 3PMSF-merkinnällä. Raskaan kaluston renkaita vaatimus koskee vain vetävän taka-akselin osalta, joten niissä voidaan tarvittaessa käyttää vanhempien vaatimusten mukaiset renkaat loppuun muilla akseleilla tai kesäaikana. Talvirenkaina kiellettyjä renkaita voi käyttää muussa käytössä myös kyseisen päivämäärän jälkeen, jos renkaat eivät ole muuttuneet vaarallisiksi esimerkiksi iän myötä tapahtuvan haurastumisen tai kumin kovettumisen vuoksi. Ajoneuvoluokan O<sub>2</sub> perävaunua koskeva siirtymämääräys on pitempi päättyen 30.11.2029, koska tällaisten ajoneuvojen käyttö ja sitä kautta renkaiden kuluminen on usein hyvin vähäistä. Ajoneuvolain yleistä turvallisuutta koskevat säännökset kieltävät iän vuoksi vaarallisiksi muuttuneiden renkaiden käytön edellä kerrotuista päivämääristä riippumatta kaikissa ajoneuvoissa.

Määräyksen 2.3 kohdassa määrätään suurimmalta rakenteelliselta nopeudeltaan yli 60 km/h olevan traktorin talvirenkaista. Määräys koskee tieliikennelain 105 §:ssä säädetyn valtuuden mukaisesti vain vetävällä taka-akselilla käytettäviä renkaita. Koska traktorien renkaille ei vielä ole erityisesti talvirenkaita koskevia tyyppihyväksyntävaatimuksia, riittää, että käytetään renkaita, jotka ovat talvikäyttöön soveltuvia karkeakuvioisia renkaita taikka nastarenkaita. Trak-

torissa käytetään usein talviaikaan lumiketjuin varustettuina samoja renkaita kuin kesällä. Lumiketjuin varustettujen renkaiden pito talvikelillä on erittäin hyvä, joten myös ne katsotaan talvirenkaiksi.

Määräyksen 2.4 kohdassa määrätään moottoripyörässä, mopossa, kolmipyörässä, nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä ja kevyessä nelipyörässä käytettävästä talvirenkaasta. Tällaisen ajoneuvon talvirenkaaksi katsotaan rengas, joka vastaa henkilöautossa käytettävää talvirengasta eli on hyväksytty vaativiin talviolosuhteisiin tarkoitetuksi talvirenkaaksi E-säännön n:o 117 tai 108 mukaisesti ja merkitty mainitussa E-säännössä säädetyn mukaisesti 3PMSF-symbolilla. Tässä tarkoitetuista ajoneuvoista henkilöauton renkaat soveltuvat käytettäväksi lähinnä niin sanotuissa mopoautoissa (L6e-luokka). Ajoneuvoissa, joihin henkilöauton renkaat eivät sovellu, katsotaan talvirenkaaksi muu talvikäyttöön soveltuva karkeakuviainen rengas taikka nastarengas tai lumiketjuin varustettu rengas. Vaikka esimerkiksi mopoautoissa käytetään samanlaisia talvirenkaita kuin henkilöautoissa, niille ei sallita aiempien vaatimusten mukaisten talvirenkaiden käyttöä siirtymäajalla, koska mopoautot ovat käytännössä kaikki niin uusia, että jo niiden ensimmäisen käyttöönoton aikana niihin yleisesti myydyt talvirenkaat ovat olleet varustettuja 3PMSF-merkinnällä.

Edellä mainittuja E-sääntöjä ei sovelleta nastoitettuihin renkaisiin, joten nastarenkaita ei aina ole varustettu 3PMSF-merkinnällä. Koska nastoitettuja talvirenkaita kuitenkin valmistetaan vain talvikelillä käyttöä varten, talvirenkaaksi katsotaan kaikissa määräyksen 2 kohdassa tarkoitetuissa ajoneuvoissa myös rengas, joka on tieliikennelain 106 §:ssä tarkoitettu nastarengas.

Tieliikennelain 105 §:n 3 momentissa säädetyn mukaisesti talvirenkaita ei tarvitse käyttää ajoneuvossa, johon talvirenkaita ei ole saatavissa. Tällaisessa ajoneuvossa on käytettävä talvikäyttöön soveltuvia karkeakuviaisia renkaita.

### **3 Nastamäärien ero ajoneuvon renkaissa**

Määräyksen 3 kohdassa määrätään nastamäärien eroista ajoneuvon renkaissa. Määräyksen mukaan henkilö-, paketti- ja erikoisautossa sekä luokittelumassaltaan enintään 3500 kg olevassa auton perävaunussa (O<sub>1</sub>- ja O<sub>2</sub>-luokka) käytettävien nastarenkaiden nastamäärät eri renkaissa saavat poiketa enintään 25 prosenttia ajoneuvon sen renkaan nastamäärästä, jossa nastoja on eniten. Poikkeama saa kuitenkin olla tätä suurempi, jos nastojen lukumäärä on jokaisessa renkaassa vähintään 75 prosenttia uuden vastaavan renkaan nastojen lukumäärästä. Määräyksen mukaiset poikkeaman raja-arvot ovat ajoneuvokohtaisia, eivät yhdistelmäkohtaisia.

Vaatus, jonka mukaan renkaiden nastamäärä ei saisi poiketa toisistaan enempää kuin 25 prosenttia sen renkaan nastamäärästä, jossa nastoja on eniten, vastaa sisällöltään käyttöasetuksen 17 §:ssä säädettyä. Tätä vaatimusta lievennetään määräämällä, että poikkeama saa kuitenkin olla tätä suurempi, jos nastojen lukumäärä on jokaisessa renkaassa vähintään 75 prosenttia uuden vastaavan renkaan nastojen lukumäärästä. Muutoksella pyritään välttämään tilanteita, joissa joudutaan poistamaan nastoja renkaista sen vuoksi, että nastamäärät eri renkaissa poikkeavat toisistaan jo uusissa renkaissa. Uusi nastarengas voi olla toteutettu suurella määrällä kevyitä nastoja tai pienemmällä määrällä painavampia nastoja niin, että renkaiden ominaisuuksissa ei ole merkittävää eroa. Tieliikennelain 104 §:n 2 momentissa säädetyn mukaisesti samalle akselille asennettujen renkaiden on oltava mitoiltaan, rakenteeltaan ja ominaisuuksiltaan samanlaiset.

Määräyksen 3 kohdassa tarkoitetuksi nastaksi ei katsota katkennutta nastaa eikä sellaista nastaa, josta puuttuu siihen jääpidon parantamiseksi asennettu muuta nastaa kovempi osa. Katkennut nasta tai sellainen nasta, josta on irronnut yleensä kovametallista valmistettu nastan keskellä oleva tappi, ei paranna jääpitoa valmistajan tarkoittamalla tavalla eikä sitä siten oteta huomioon nastamääriä laskettaessa. Nastarenkaiden sallitun käyttöajan ulkopuolella ei kuitenkaan saa käyttää myöskään sellaisia renkaita, joissa on vain tässä tarkoitettuja vaurioituneita nastoja, koska nastarenkaiden käyttöä koskevat rajoitukset on säädetty tiestä irtoavien hiukasten määrän, teiden urautumisen ja rengasmelun vähentämiseksi, ja myös vaurioituneella

nastalla on näitä lisäävä vaikutus. Lisäksi kuluneessa nastarenkaassa olevat nastat irtoavat erityisesti kesäaikana käytettävien suurempien ajonopeuksien aikana helposti ja voivat lisätä tuulilasivaurioiden määrää.

#### 4 Linja-auton käsisammutin

Määräyksen 4 kohdassa määrätään tieliikennelain 97 §:ssä tarkoitetusta linja-auton käsisammuttimesta. Kohdan mukaan linja-autossa olevien sammuttimien on oltava sammutusteholtaan yhteensä vähintään kahta teholuokan 43A 233BC käsisammutinta vastaava. Vaatimuksen voi täyttää kahdella tai useammalla käsisammuttimella, joista vähintään yksi soveltuu moottoritolassa olevan palon sammuttamiseen. Mainitun teholuokan vaatimukset voi täyttää esimerkiksi yleisesti saatavissa olevalla hyvälaatuisella niin sanotulla 6 kg jauhesammuttimella. Määräyksen vaatimus on lievempi sellaisessa linja-autossa olevalle käsisammuttimelle, joka on hyväksytty kuljettajan lisäksi enintään 22 matkustajalle tai joka on varustettu E-säännössä n:o 107 säädetyt vaatimukset täyttävällä palontukahdutusjärjestelmällä. Pienempi matkustajamäärä on tulipalon sattuessa nopeampi evakuoita ja palokuorma on esimerkiksi pienemmästä polttoainesäiliöstä johtuen todennäköisesti pienempi. Palontukahdutusjärjestelmä pienentää matkustamoon ulottuvan tulipalon todennäköisyyttä. Lisäksi tällaisella järjestelmällä varustettu linja-auto on käytännössä aina varustettu myös varoitusjärjestelmällä, joka ilmoittaa kuljettajalle ääni- ja valomerkein moottoritolasta tai polttolämmittimestä alkavasta tulipalosta. Tällaisessa pienemmässä tai palontukahdutusjärjestelmällä varustetussa linja-autossa on oltava sammutusteholtaan vähintään yhtä teholuokan 43A 233BC käsisammutinta vastaava käsisammutin. Käsisammuttimen voi korvata kahdella tai useammalla käsisammuttimella. Käsisammuttimen käyttö- ja sammutusominaisuuksien sekä niiden perusteella sammuttimeen tehtävien merkintöjen tulee olla voimassaolevan eurooppalaisen standardin EN 3-7 tai muun vastaavan vaatimustasoisen standardin tai teknisen erittelyn mukainen.

Linja-auton moottoritilan kannessa on usein aukko, jota on tarkoitettu käytettävän moottoritolassa olevan palon sammuttamiseen siten, että käsisammuttimen poistoletku työnnetään aukosta sisään. Edellä mainitulla käsisammuttimella, joka soveltuu moottoritolassa olevan palon sammuttamiseen, tarkoitetaan tässä tapauksessa poistoletkulla varustettua käsisammutinta.

Määräyksessä vaaditut käsisammuttimet ovat sammutusteholtaan riittäviä ja kooltaan sopivia linja-autopalon alkusammutukseen. Tutkimuksessa *Bussipalot Suomessa* (Esa Kokki, Timo Lopenen: Bussipalot Suomessa 2010 – 2012. Hankkeen loppuraportti. Traficom julkaisuja 10/2013. [https://arkisto.trafi.fi/julkaisut/2013\\_julkaisut/bussipalot\\_2010-2012\\_-\\_loppuraportti](https://arkisto.trafi.fi/julkaisut/2013_julkaisut/bussipalot_2010-2012_-_loppuraportti)) esitetään suositus, että linja-autot tulee varustaa kahdella 6 kg:n alkusammuttimella.

Lisäksi määrätään, että käsisammuttimen on sovellettava  $-30^{\circ}\text{C}$ :n tai kylmemmässä lämpötilassa käytettäväksi ja oltava ajoneuvopalojen sammutukseen soveltuva. Vaatimus voidaan täyttää edellä kerrotun mukaisella jauhesammuttimella. Käsisammutin on tarkastettava asianmukaisesti enintään vuoden välein. Tältä osin vaatimus on sama kuin pelastustoimen laitteita koskevan, käsisammuttimien tarkastuksesta ja huollosta annetun sisäministeriön asetuksen 917/2005 9 §:ssä, jonka mukaan "Käsisammuttimen tarkastus on tehtävä vuoden välein, jos käsisammutinta säilytetään paikassa, jossa se on alttiina sammuttimen toimintakuntoon vaikuttaville tekijöille kuten kosteudelle, tärinälle, lämpötilojen vaihtelulle tai pakkaselle.". Käsisammutinta tarkastettaessa ja huollettaessa on noudatettava käsisammutinmallin valmistajan tai maahantuojan kirjallisia ohjeita sekä käsisammuttimia koskevia säädöksiä. Käsisammuttimen asianmukaisesta tarkastuksesta ja tällaisia tarkastuksia tekevistä tahoista saa tarkempaa tietoa esimerkiksi Tukesista.

#### 5 Turvalaitteet ja -varusteet 100 km/h linja-autossa

Määräyksen 5 kohdan ensimmäisessä kappaleessa määrätään turvalaitteista ja varusteista tieliikennelain liitteessä 5.1 tarkoitetussa linja-autossa, jonka suurin sallittu nopeus on 100 kilometriä tunnissa. Määräyksen vaatimukset vastaavat pääpiirteissään käyttöasetuksen 3 §:ssä

säädetyt ehtoja. Turvavöitä koskevaa vaatimusta kuitenkin päivitetään niin, että kaikilla istu-  
mapaikoilla edellytetään turvavyöt. Vaatimus ei käytännössä muuta nykytilaa merkittävästi,  
koska uusissa pitkän matkan linja-autoissa on ollut vaatimus turvavöistä 1.10.1999 alkaen.  
Moottoritehon ja tiellä sallitun enimmäismassan suhdetta koskeva vaatimus on ennallaan siten,  
että moottoritehon on oltava vähintään 11 kW/t. Moottoriteholla tarkoitetaan rekisteriin mer-  
kittyä tehoa, joka voi muodostua useista voimanlähteistä esimerkiksi silloin, kun linja-autossa  
on sekä polttomoottori että sähkömoottori. Ajopiirturin mitta-alue (125 km/h asti) koskevaa  
vaatimusta tarkennetaan käyttöasetuksen vastaavaan vaatimukseen nähden siten, että vaati-  
mus koskee vain linja-autoa, joka on varustettava ajopiirturilla. Linja-autoja käytetään myös  
sellaisessa ajossa, jossa ei vaadita ajopiirturin käyttöä, jolloin ajopiirturin asentamistakaan ei  
ole tarpeen vaatia.

Määräyksen toisen kappaleen mukaan ensimmäisen kappaleen 5 ja 8 luetelmakohtaa eli vaati-  
muksia takaapäin suojatusta kuljettajan paikasta ja suurinta sallittua nopeutta osoittavasta kil-  
vestä ei sovelleta tieliikennelain liitteen 5.1 taulukon kohdassa o tarkoitettuun matkailuautoon.  
Kuljettajan paikan suojaamiselle ei matkailuautossa ole samanlaista tarvetta kuin linja-autossa  
ja tällainen, käytännössä usein jälkikäteen tehdasvalmisteiseen matkailuautoon asennettava  
suoja heikentäisi matkailuauton käytettävyyttä esimerkiksi niin, että se estäisi istuimen kään-  
tämisen kohti matkailutilaa silloin, kun auto on paikoillaan. Suurinta sallittua nopeutta osoitta-  
vaa kilpeä ei vaadita, koska määräys koskee ajoneuvon käyttöä Suomessa ja vaatimus koskisi  
siten myös ulkomaisia matkailuautoja, joissa tällaista kilpeä ei yleensä ole.

Määräyksen 5 kohdan kolmannessa kappaleessa määrätään, että ensimmäisen kappaleen 8  
luetelmakohdassa tarkoitettu suurinta sallittua nopeutta osoittava kilpi on poistettava, jos  
linja-autoa ei enää saa käyttää nopeudella 100 km/h. Määräyksen soveltamiselle ei alkuvai-  
heessa ole mahdollisesti joitakin yksittäistapauksia lukuun ottamatta tarvetta, mutta se voi  
tulla sovellettavaksi jatkossa, jos 100 km/h nopeuden ehtoja liikenneturvallisuussyistä tiuken-  
netaan yleisesti saatavilla ja käytössä olevan tekniikan kehittyessä.

## **6 Nopeuskilpi**

Määräyksen 6 kohdassa määrätään uuden tieliikennelain 102 §:ssä tarkoitettua nopeuskil-  
vestä. Nopeuskilpi on kiinnitettävä autoon, jonka nopeus on rajoitettu alemmaksi kuin 80 kilo-  
metriä tunnissa sekä hinattavaan ajoneuvoon silloin, kun hinattavan ajoneuvon kytkeminen  
alentaa yhdistelmälle sallitun enimmäisnopeuden pienemmäksi kuin 80 km/h.

Määräyksen mukaan nopeuskilven on oltava taakse näkyvä mustin reunoin varustettu keltai-  
nen tai valkoinen, halkaisijaltaan 240 mm:n mittainen pyöreä kilpi, johon on mustin 120 mm  
korkein numeroin merkitty suurinta sallittua nopeutta kilometreinä tunnissa osoittava luku.  
Vaatimus vastaa sisällöllisesti vanhan tieliikennelain nojalla annetun ja uuden tieliikennelain  
voimaantulon myötä 1 päivänä kesäkuuta 2020 kumoutuvan käyttöasetuksen 3 a §:n 1 mo-  
menttia.

## **7 Matkailukorin valaisimet ja heijastimet**

Määräyksen 7 kohdassa määrätään avolavalla varustetun paketti- tai kuorma-auton lavalle  
asennettavan matkailukorin valaisimista ja heijastimista. Tällaisen matkailukorin asentaminen  
ja kuljettaminen auton kuormana tulee käytännössä sallituksi vasta uuden tieliikennelain voi-  
maantulon myötä, koska matkailukori ulottuu lähes aina kuormatilan leveyden ulkopuolelle ja  
on siten auton kuormana sallittu vasta tieliikennelain 113 §:n säännösten nojalla. Määräyksillä  
pyritään siihen, että Euroopassa yleisesti käytettyjen, tähän tarkoitukseen valmistettujen mat-  
kailukorien käyttö Suomessa olisi mahdollista ilman muutoksia.

Koska matkailukori on usein muuta ajoneuvoa leveämpi, siihen on syytä asentaa eteen- ja  
taaksepäin näkyvät, matkailukorin leveyttä ilmaisevat valaisimet. Valaisimet edellytetään, jos  
matkailukori ulottuu sivusuunnassa ajoneuvon korin tai kuormatilan ulkopuolelle. Valaisimien  
sijoituksessa suhteessa matkailukorin äärimittoihin on noudatettava E-säännössä n:o 48 sää-  
dettyjä, ääri- ja valaisimien sijoitusta koskevia vaatimuksia. Vaikka mainitut E-säännön vaatimuk-  
set koskevat ajoneuvoa ja matkailukori on ajoneuvon kuormaa, voidaan valaisimien sijoituk-  
sessa soveltaa samoja sääntöjä, koska valaisimien tarkoitus on sama. E-säännön mukaista  
tyyppihyväksyntää ei kuormaksi luettavalta matkailukorilta edellytetä, vaan vaatimus koskee

liikenteenvalvonnan yhteydessä todettavaa valaisimien sijoitusta, valon väriä ja valon voimakkuutta. Vaatimuksissa viitataan E-säännön n:o 48 muutossarjaan 03, joka on tullut voimaan 10.10.2006. Vaatimuksiin ei ole tullut oleellisia tähän tarkoitukseen vaikuttavia muutoksia pitkään aikaan, mutta muutossarjaa 03 vanhempia muutossarjoja ei enää löydy suomen- ja ruotsinkielelle käännettyinä komission sivuilta ([https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=uriserv:OJ.L\\_.2007.137.01.0001.01.FIN&toc=OJ:L:2007:137:TOC](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2007.137.01.0001.01.FIN&toc=OJ:L:2007:137:TOC)). Yleisesti sovelletun periaatteen mukaisesti myös vaadittua muutossarjaa uudempia muutossarjoja saa soveltaa.

Määräyksen 7 kohdan toisessa kappaleessa edellytetään, että matkailukoriin on asennettava autossa olevia, taaksepäin suunnattuja valaisimia vastaavat valaisimet, jos matkailukori haittaa autossa olevien valaisimien näkymistä. Vaatimus koskee vain pakollisina vaadittuja auton valaisimia, ei esimerkiksi työvalaisimia. Matkailukori on usein korin sisätiloihin kulkemisen helpottamiseksi valmistettu niin, että se tulee auton takaosan takapuolelle ja melko alas, jolloin autossa olevien valaisimien näkyminen heikkenee. Autossa olevia valaisimia ei tarvitse poistaa eikä muuttaa toimimattomiksi, jos niistä ei aiheudu vaaraa esimerkiksi siksi, että matkailukorin rakenteista heijastuu valoa väärään suuntaan. Valaisimien sijoituksessa tulee lähtökohtaisesti noudattaa E-säännössä n:o 48 säädettyjä vaatimuksia, mutta näistä voi poiketa, jos matkailukorin muoto tai rakenne sitä edellyttää. Esimerkiksi matkailukorin sijoitus maastokelpoisen auton lavalle voi johtaa tilanteeseen, jossa valaisimien korkeutta maan pinnasta koskevista vaatimuksista on tarpeen poiketa. Matkailukorissa voi myös olla toimimattomia valaisimia, jos kyseisiä valaisimia ei ole vaadittu pakollisina silloin, kun auto on otettu käyttöön.

Määräyksen 7 kohdan kolmannessa kappaleessa sallitaan matkailukoriin lähtökohtaisesti kaikki valaisimet ja heijastimet, joita sallitaan tavanomaiseen matkailuperävaunuun. Määräyksellä pyritään välttämään tilanteita, joissa jouduttaisiin poistamaan matkailukorista valaisimia tai heijastimia, joista ei ole haittaa liikenneturvallisuudelle. Perävaunuissa tunnistamisen helpottamiseksi käytettävää kolmionmuotoista takaheijastinta ei kuitenkaan saa asentaa autossa kuormana olevaan matkailukoriin.

### **8 Yli 2,60 m leveiden moottorityökoneiden, työvälineiden ja hinattavien laitteiden suurinta leveyttä osoittava kilpi**

Määräyksen 8 kohdassa annetaan määräykset tieliikennelain 130 §:ssä tarkoitetun, yli 2,60 m leveiden moottorityökoneiden, työvälineiden ja hinattavien laitteiden suurinta leveyttä osoittavan kilven pinta-alasta sekä sijoituksesta ajoneuvoon tai työvälineeseen. Tällaisen kilven väreistä, kuvioista ja heijastavuusominaisuuksista säädetään tieliikennelain 130 §:n 2 momentissa. Kilven pinta-alan on oltava vähintään 300 cm<sup>2</sup>. Tässä tarkoitetuissa, yleisesti kaupan olevissa ajoneuvoissa ja työvälineissä olevat kilvet täyttävät käytännössä lähes aina tämän pinta-alavaatimuksen ja tarvittaessa vaatimuksen voi täyttää esimerkiksi erikoiskuljetuksissa yleisesti käytetyillä punavalkoisilla vinoraidoitetuilla kilvillä. Kilville ei määrätä tarkkoja sijoituspaikkoja eikä näkyvyykskulmia, koska tällaisten ajoneuvojen ja työvälineiden rakenne ja muoto voi olla kilven asentamisen kannalta hankala. Kilpien on kuitenkin osoitettava ajoneuvon tai työvälineen suurinta leveyttä ja ne on sijoitettava niin, että ne ovat muiden tienkäyttäjien nähtävissä.

### **9 Yli 2,60 m leveän traktorin suurinta leveyttä osoittavat valot ja heijastimet**

Määräyksen 9 kohdassa annetaan määräykset tieliikennelain 129 §:n 2 momentissa tarkoitettujen, levikepyöristä mitattuna yli 2,60 m leveään traktoriin kiinnitettävien valaisimien ja heijastimien sijoituksesta ajoneuvoon, näkyvyydestä, kytkennästä, väreistä, minimimitoista ja valon voimakkuudesta. Vaatimukset ovat pääosin samoja kuin määräyksen voimaantullessa kumoutuvan käyttöasetuksen 30 §:n 4 momentissa säädetty vaatimukset, mutta niihin tehdään joitain yksikäsitteisyyttä parantavia täsmennyksiä sekä muutoksia, joilla mahdollistetaan yleisesti saatavilla olevien, esimerkiksi erikoiskuljetuksissa käytettävien valaisimien ja heijastimien käyttö myös tässä tarkoituksessa. Muutokset ovat sellaisia, että määräyksen vaatimukset täyttyvät traktorilla, joka täyttää mainitut käyttöasetuksen vaatimukset. Traktorin levikepyöristä mitattua suurinta leveyttä osoittavia valaisimia ja heijastimia ei jatkossakaan tarvitse asentaa aivan traktorin suurimpaan leveyteen, koska uloimpina osina ne olisivat vaarassa rikkoutua käytössä. Valaisimet ja heijastimet on kuitenkin asennettava niin lähelle suurinta leveyttä vas-



taavaa pituussuuntaista pystytasoa, että ne antavat muille tielläliikkuville oikean kuvan ajoneuvon leveydestä. Valaisimille ja heijastimille ei määrätä tarkkoja sijoituspaikkoja eikä näkyvyyskulmia, koska esimerkiksi traktoriin kiinnitettyjen työvälineiden rakenne ja muoto voi olla sellainen, että se rajoittaa valaisimen tai heijastimen näkyvyyttä johonkin suuntaan. Valaisimet ja heijastimet on kuitenkin sijoitettava niin, että ne ovat käytännön ajotilanteissa muiden tienkäyttäjien nähtävissä. Suurinta leveyttä osoittavien heijastimien sijasta saisi jatkossakin käyttää tieliikennelain 130 §:n 2 momentissa tarkoitettuja, suurinta leveyttä osoittavia kilpiä. Määräyksessä sallitaan myös se, että käytetään sekä edellä tarkoitettuja heijastimia että kilpiä.

## **Määräyksen aikataulu**

Määräys tulee voimaan 1.6.2020.

## **Määräyksestä viestiminen**

Määräyksen valmistelusta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston internet-sivuilla. Valmistelun aikana on käyty vuoropuhelua alan toimijoiden kanssa. Valmis määräys julkaistaan Liikenne- ja viestintäviraston määräyskokoelmassa Finlex.fi-verkkopalvelussa ja Liikenne- ja viestintäviraston internet-sivuilla.