

*Pääkirjoitus:*

---

*Auto, tekniikka ja kuljetus 7/2016*



## Skandaali

Auto, tekniikka ja kuljetus on vuodesta 2008 toistuvasti vaatinut raskaan liikenteen rengasmääräysten muuttamista vedoten liikenneturvallisuuteen, laittomaan kabotaasin torjuntaan ja kotimaisen työn säilyttämiseen. Sama koskee autoilijoiden virhepistejärjestelmän aikaansaamista. Liikenne- ja viestintäministeriöstä (LVM) on nyökytely myöntävästi muutostarpeille. Pitkä rivi liikenneministereitä ( **Vehviläinen, Kyllönen, Virkkunen, Risikko, Berner** ) on ilmoittanut ottavansa muutostarpeen vakavasti.

Mitään ei ole tapahtunut.

Ministeri Merja Kyllösen valtakaudella LVM julkisti näyttävästi 13.6.2013 valmistelevansa tieliikennelain kokonaisuudistusta, johon uudet rengasmääräykset sisältyvät. Työn piti olla valmis eduskunnan käsiteltäväksi 2015 loppuun mennessä. Ei ollut. LVM:ssä työtä johtava liikenneneuvos

### **Kimmo Kiiski**

ilmoitti lehtemme tentissä (Atk 5/15) tavoitteeksi saattaa kokonaisuudistus eduskunnan käsiteltäväksi 2016 loppuun mennessä. Nyt kun 2016 loppu on näköpiirissä, tieliikennelain kokonaisuudistuksesta ei ole harmaata hajua eduskunnassa enempää kuin Trafissakaan, joka vastaa pitkälle teknisten yksityiskohtien valmistelusta.

Suuren tieliikennelakikokonaisuuden raakaluonnosta seuraava lausuntokierros venyy varovasti arvioiden 9-12 kuukauteen. Sitä seuraa pitkäksi venyvä eduskuntakäsittely. Ihmeitä pitää tapahtua, jos tieliikennelain kokonaisuudistus astuu voimaan edes 2018 mennessä.

Samaan aikaan meillä on vallassa muutostarpeiden viides liikenneministeri,

### **Anne Berner**

. Hän näyttää hullaantuneen ”Liikennekaarensa” ja arjen rajattomaan digitalisointiin – kansliapäällikkönsä

### **Harri Pursiaisen**

fiksaatioon. Liikennekaaren esityksistä ei puheiden lisäksi ole eduskunnassa toistaiseksi mitään näköpiirissä. Eduskunnassa ja ministeriöiden kesken pidetään perinteisesti LVM:tä kaikkien aikojen heikoimpana ministeriönä.

Väliaikatietona uusista rengasmääräyksistä julkisuuteen on vuotanut raskaalle liikenteen renkaille kaavailtu kolmen mm:n vähimmäisurasyvyys talviliikenteessä. Se olisi kompromissi Ruotsin ja Norjan määräyksistä (vrt. kaavio sivulla 22, lehti 7/2016) ja Elinkeinoelämän keskusliiton (EK) kannattamasta muuttumattomuuden tilasta. EK ajaa tunnetusti liikenneturvallisuudesta, laittomasta kabotaasista ja kuljetusalan kotimaisten työpaikkojen puolustamisesta piittaamatta yksisilmäisesti mahdollisimman halpoja kuljetuksia teollisuudelle. Kolmen millin esitys on ehdottomasti tyrmättävä.

Ruotsi ja Norja ovat onnistuneet vähentämään laitonta kabotaasia talvisaikaan rengasmääräyksillä, joihin nk. halpamaiden kuljetusliikkeillä ja yksinyrittäjillä ei ole varaa. Samalla laitton kabotaasi on kääntynyt sileillä kesärenkailla talvi-Suomeen. Raskaiden yhdistelmäajokkien hurjat ojaanajot, liikenneturvallisuuuden vaarantamiset ja EU:n työ- ja lepoaikojen pilkkana pitämiset ovat Suomen tieverkossa arkipäivää.

Kuorma-autojen, raskaiden ajoneuvoyhdistelmien ja linja-autojen liikenteen jatkuminen vuodesta toiseen talviliukkailla 1,6 mm:n urasyvyyksillä ja vetopyörien sileillä kakkospyörillä on skandaali. Henkilöauton omistajaa rangaistaisiin vastaavasta kesäkeleilläkin liikenneturvallisuuuden vaarantamisesta.

Renkaita koskevat määräykset sisältyvät asetukseen ajoneuvojen käytöstä tiellä. LVM:llä on oikeus muuttaa asetuksia eduskuntaa kuulematta. Tämä asetus on viivyttämättä irrotettava tieliikennelain kokonaisuudistuksesta. Raskaan liikenteen rengastukselle on määrättävä Ruotsin ja Norjan määräyksiä vastaavat minimivaatimukset. Kysymys on ensisijaisesti kansalaisten yleisestä liikenneturvallisuudesta!