RP 17/2020 rd

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av vägtrafiklagen och till lagar som hänför sig till den

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att vägtrafiklagen, körkortslagen, lagen om verkställighet av böter och fordonslagen ändras. Det föreslås att den nya vägtrafiklagen, som i huvudsak träder i kraft den 1 juni 2020, ändras på grund av den ämbetsverksreform som genomförts inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Dessutom fogas bestämmelser om så kallade HCT-fordonskombinationer och tunga snöskotrar som godkänts för användning i vägtrafik till lagen. Samtidigt företas också vissa andra korrigeringar och kompletteringar i lagarna.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 juni 2020.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL 1
MOTIVERING 4
1 Bakgrund och beredning 4
1.1 Bakgrund 4
1.2 Beredning 4
2 Nuläge och bedömning av nuläget 4
2.1. Den nya vägtrafiklagens huvudsakliga innehåll och uppbyggnad 4
3 Målsättning 5
4 Förslagen och deras konsekvenser 5
4.1 De viktigaste förslagen 5
4.1.1 Ämbetsverksreformen 5
4.1.2 HCT-fordonskombinationer 6
4.1.3 Specialtransporter 6
4.1.4 Tunga snöskotrar 6
4.1.5 Ändringar i den nya vägtrafiklagen, körkortslagen, lagen om verkställighet av böter och fordonslagen 6
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna 8
4.2.1 Ämbetsverksreformen 8
4.2.2 HCT-fordonskombinationer 8
4.2.3 Specialtransporter 15
4.2.4 Tunga snöskotrar 15
4.2.5 Andra konsekvenser i den nya vägtrafiklagen, körkortslagen, lagen om verkställighet av böter och fordonslagen 15
5 Remissvar 16
6 Specialmotivering 19
6.1 Lagen om ändring av vägtrafiklagen 19
6.1.1 Ämbetsverksreformen 19
6.1.2 HCT-fordonskombinationer 20
6.1.3 Specialtransporter 38
6.1.4 Tunga snöskotrar 40
6.1.5 Andra ändringar i den nya vägtrafiklagen 41
6.1.6 Författningsbilaga 49
6.2 Lagen om ändring av körkortslagen 52
6.3 Lagen om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter 52
6.4 Lagen om ändring av 21 § i fordonslagen 53
7 Ikraftträdande 53
8 Verkställighet och uppföljning 53
9 Förhållande till andra propositioner 54
10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning 54
LAGFÖRSLAG 55
om ändring av vägtrafiklagen 55
BILAGA 78
FÖRFATTNINGSBILAGA 78
om ändring av körkortslagen 109
om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter 111

om ändring av 21 § i fordonslagen....112
PARALLELLTEXT....113
om ändring av vägtrafiklagen....113
om ändring av körkortslagen....150
om ändring av verkställighet av böter....152
om ändring av 21 § i fordonslagen....154

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Riksdagen godkände regeringens proposition (180/2017 rd) som gällde den nya vägtrafiklagen den 10 augusti 2018. Lagen (729/2018) träder i huvudsak i kraft den 1 juni 2020.

Efter det att den nya vägtrafiklagen antogs har det inträffat sådana förändringar i lagstiftningen som förutsätter att den nya lagen ändras redan innan den träder i kraft.

Till dessa ändringar hör den ämbetsverksreform som genomförts inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde (antagna lagar 935/2018 och 862/2009, inrättandet av Transport- och kommunikationsverket samt Trafikledsverket), samt att HCT-fordonskombinationer (*High Capacity Transport*) och tunga snöskotrar godkänts för användning i vägtrafik.

HCT-fordonskombinationer godkändes för användning i vägtrafik genom en ändring av förordningen om användning av fordon på väg (1257/1992; nedan *användningsförordningen*) den 10 januari 2019. När den nya vägtrafiklagen träder i kraft den 1 juni 2020 upphävs användningsförordningen och därför måste ändringarna i förordningen tas in i den nya vägtrafiklagen. Godkännandet av HCT-kombinationer förutsätter dessutom ändringar i bestämmelserna om specialtransporter.

Tung snöskoter är en ny fordonstyp som används på snöskoterleder. Riksdagen godkände regeringens proposition med förslag till lag om ändring av 16 § och 64 a § i fordonslagen och till vissa lagar som har samband med den (185/2018 rd), som gällde tunga snöskotrar, den 28 december 2018. De ändringar som företagits i den gällande vägtrafiklagen, vägtrafikförordningen (182/1982) och användningsförordningen och som upphävs den 1 juni 2020 bör tas in i den nya vägtrafiklagen.

Genom de lagar som nu föreslås företas vissa korrigeringar och ändringar som gör helheten mera enhetlig. Förutom att den nya vägtrafiklagen ändras så korrigeras körkortslagen, lagen om verkställighet av böter och fordonslagen.

1.2 Beredning

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet.

Det har varit möjligt att yttra sig om utkastet till proposition mellan den 5 december 2019 och den 16 januari 2020. Yttrande har begärts av 126 aktörer (https://www.utlåtande.fi/).

Propositionen har behandlats den 5 mars 2020 vid det samrådsförfarande mellan staten och kommunerna som avses i 11 § i kommunallagen (410/2015).

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1. Den nya vägtrafiklagens huvudsakliga innehåll och uppbyggnad

Den nya vägtrafiklagen samordnar reglerna om trafikbeteendet, såsom de allmänna principerna i trafiken samt trafikreglerna och reglerna gällande användning av fordon på väg. I lagen föreskrivs också om regleringen av trafiken och om de anordningar och vägmärken som används

för att reglera trafiken. Dessutom föreskrivs det om den avgift för trafikförseelse som påförs vid överträdelse av lagen. Lagen innehåller en författningsbilaga med trafikanordningar jämte bilder och förklaringar samt förteckningar över huvudmåtten i reglerna för användning av fordon.

Den nya vägtrafiklagen minskar det totala antalet bestämmelser om trafikbeteendet och lättar den administrativa bördan. Den ökar också i någon mån väganvändarnas eget ansvar för trafiksäkerheten, smidigheten i trafiken och miljön. Den nya regleringen motsvarar de krav som ställs i grundlagen, internationella vägtrafikavtal och Europeiska unionens lagstiftning.

Genom den nya vägtrafiklagen föreskrivs det om flera sådana element i vägtrafikbeteendet som tidigare har reglerats på förordningsnivå. Sådana nya saker som regleras på lagnivå är bland annat största tillåtna fordonsspecifika hastigheter för motordrivna fordon, vägmärken och andra trafikanordningar, de mått och massor för fordon och fordonskombinationer som allmänt tillåts på väg samt lastning av fordon, säkring av lasten och bogsering. När dessa bestämmelser sammanförs blir regleringen tydligare för väganvändarna.

Riksdagens kommunikationsutskott ansåg också i sitt betänkande 16/2018 rd om regeringens proposition med förslag till ny vägtrafiklag att den nya lagstiftningen är en befogad och behövlig uppdatering till dagsläget. Eftersom regleringen gäller alla vägtrafikanter är det angeläget att den är tydligt och motsvarar dagens behov. Utskottet ansåg också att propositionen som helhet bidrar till att göra trafiken säkrare och smidigare.

3 Målsättning

Efter det att den nya vägtrafiklagen antogs och innan den träder i kraft har det företagits ändringar i vägtrafiklagstiftningen som bör tas in i den nya vägtrafiklagen som träder i kraft den 1 juni 2020. Samtidigt korrigeras och förbättras bestämmelserna. Även körkortslagen, lagen om verkställighet av böter och fordonslagen korrigeras i vissa avseenden.

De föreslagna ändringarna är nödvändiga på grund av den ämbetsverksreform som genomförts inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde samt efter det att HCT-fordonskombinationer och tunga snöskotrar godkänts för användning i vägtrafik innan den nya vägtrafiklagens ikraftträdande den 1 juni 2020. Bestämmelser om dessa ingår i den gällande vägtrafiklagen (267/1981) och i användningsförordningen, som upphävs när den nya vägtrafiklagen träder i kraft.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

4.1.1 Ämbetsverksreformen

På grund av den ämbetsverksreform som genomförts inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde ändras den nya vägtrafiklagen så att den börjar motsvara den förändrade situationen vad gäller behöriga myndigheter.

4.1.2 HCT-fordonskombinationer

Användningsförordningens bestämmelser om HCT-fordonskombinationer överförs i huvudsak till den nya vägtrafiklagen. I fråga om vissa tekniska detaljer utfärdar Transport- och kommunikationsverket föreskrifter med stöd av bemyndiganden i lagen. Det är i huvudsak fråga om fordons och fordonskombinationers längder.

För att upprätthålla trafiksäkerheten föreslås det att de krav som för närvarande ingår i användningsförordningen och som gäller långa fordonskombinationers vändningsförmåga, treledade fordonskombinationers stabilitet samt säkerhetsanordningar och säkerhetsutrustning för de längsta kombinationerna tas in i den nya vägtrafiklagen. Dessa bestämmelser motsvarar i stora drag de nuvarande, men det företas vissa ändringar i dem som konstaterats nödvändiga när bestämmelserna tillämpats.

4.1.3 Specialtransporter

Det föreslås att bestämmelserna om specialtransporter preciseras särskilt beträffande när en transport ska betraktas som specialtransport. Godkännandet av HCT-fordonskombinationer för användning i vägtrafik har ökat behovet av att precisera tolkningen av när man kan tillämpa undantagen för specialtransporter från de bestämmelser som gäller alla transporter och när en transport ska märkas och ordnas i enlighet med bestämmelserna och föreskrifterna om specialtransporter. Som specialtransport kan betraktas transport av en odelbar last som det är ändamålsenligt att utföra med materiel som avviker från de maximala mått eller massor som allmänt ska tillämpas inom EU.

4.1.4 Tunga snöskotrar

Till den nya vägtrafiklagen fogas bestämmelser om tunga snöskotrar som tas från den gällande vägtrafiklagen och användningsförordningen.

4.1.5 Ändringar i den nya vägtrafiklagen, körkortslagen, lagen om verkställighet av böter och fordonslagen

Den nya vägtrafiklagen korrigeras och preciseras samt görs enhetligare.

Bestämmelsen om tillämpning av trafikregler och reglering av trafiken ändras så att tecken, påbud eller förbud som ges av alla trafikövervakare och inte bara polisen ska iakttas i första hand framom trafikregler och reglering av trafiken.

Givandet av riktningstecken på annat sätt än med riktningsvisaren ändras så att det börjar motsvara den internationella konventionen om vägtrafik från 1968. Det föreskrivs att förbudet mot tomgång ska gälla endast motordrivna fordon som är utrustade med förbränningsmotor. Dessutom blir det tillåtet att hålla i gång en förbränningsmotor mera än fyra minuter innan man börjar köra, om användningen av fordonet, till exempel lufttrycksbromsarnas funktion, förutsätter det eller om det är kallare än 15 grader.

Transport- och kommunikationsverket bemyndigas att utfärda föreskrifter om de metoder som ska användas för att säkra lasten, de gränsvärden för retardationer som hänför sig till körförhållandena samt om sådana undantag från kraven på säkring av lasten som beror på lastens art.

Genom lagändringen genomförs nationellt den ändring av mått- och viktdirektivet som gjorts genom EU-förordning (EU) 2019/1242. Syftet med ändringen är förbättra konkurrensställningen för utsläppsfria, i praktiken eldrivna, tunga fordon. Enligt direktivet får massan hos ett utsläppsfritt fordon vara större än det största tillåtna värdet till den del som tillverkaren visar att massans ökning beror på den extra vikt som den utsläppsfria tekniken förutsätter. Enligt direktivet får ökningen vara högst två ton. Det är möjligt att genomföra ändringen så att den gäller tvåaxlade lastbilar och treaxlade ledbussar. Ändringen av mått- och viktdirektivet är mer omfattande än så, men eftersom Finland redan före ändringen har tillämpat maximimassor som är större än vad som anges i mått- och viktdirektivet behövs inga större ändringar på grund av de ändringar som företagits i direktivet.

Bestämmelserna om märkning av skol- och dagvårdstransporter revideras så att sättet att märka skol- och dagvårdsskjutsar förenklas. Det är inte heller nödvändigt att föreskriva exakt om märkets placering. Minimikravet bör vara att märket är så placerat och har sådan synlighet att de som väntar på skjuts ser det på tillräckligt långt håll för att kunna stoppa fordonet. Eftersom lagens bestämmelser om märkning är mer allmänna, är det nödvändigt att bemyndiga Transport- och kommunikationsverket att vid behov utfärda närmare föreskrifter om skyltens och kupans placering, storlek, färger samt reflekterande och belysningsegenskaper. Dessutom föreskrivs det att det ska vara möjligt att använda en blinkande varningslampa på bilar som används för skol- och dagvårdstransporter.

Trafikförseelserekvisiten som gäller trafikreglerna om körning med fordon preciseras och korrigeras. Paragrafernas regleringsmodell förenklas också. Rekvisiten för brott mot tomgångstiden stryks i vägtrafiklagen, eftersom det föreskrivs om saken i lagen om parkeringsövervakning.

Bestämmelserna om undantag från skyldigheten att iaktta trafikreglerna preciseras så att det uttryckligen konstateras i lagen att vägtrafikanter är skyldiga att i samtliga situationer följa tecken som ges av polisen eller tecken som ges av andra som reglerar trafiken. Då motsvarar ändringen det eftersträvade nuläget och det råder ingen oklarhet mellan tillämpningen av trafikregler och av annan reglering av trafiken i dessa situationer.

Dessutom tillfogas att polisen ska omedelbart delges ett beslut om tillfällig avstängning av en väg. På så vis säkerställs att polisen på förhand kan förbereda sig på att inrikta sin verksamhet och planera alternativa rutter.

Övergångsbestämmelserna kompletteras också, för annars hinner man inte genomföra de åtgärder för att reglera trafiken som föreskrivs i lagen. Därför är det motiverat att ett spärrområde och en varningslinje ska markeras på det sätt som anges i bilaga 4.1 till lagen inom tre år från lagens ikraftträdande. För markering av dubbelriktad cykelbana föreslås också en övergångstid på sju år från lagens ikraftträdande.

Med stöd av den gällande vägtrafiklagen och bestämmelser som meddelats med stöd av den har det beviljats tillstånd till undantag från krav som gäller vissa fordon och fordonskombinationer. Det måste föreskrivas om dessa undantag för att trygga en kontinuerlig verksamhet när den gällande lagen upphävs.

Dessutom korrigeras 65 § i körkortslagen så att den börjar motsvara motiveringen till paragrafen och 72 § 3 mom. ändras så att polisen kan avbryta ett tillfälligt körförbud även under tiden för ett bötesförfarande. Till bestämmelsen om tillämpningsområde i 1 § i lagen om verkställighet av böter fogas ett omnämnande av avgift för trafikförseelse. I fordonslagen ändras 21 § så att den börjar motsvara lagändring 730/2018, så att där i enlighet med avsikten också föreskrivs om fordon för prehospital akutsjukvård.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Ämbetsverksreformen

De föreslagna ändringarna av ämbetsverkens namn har inga konsekvenser.

4.2.2 HCT-fordonskombinationer

Konsekvenserna av de nya HCT-fordonskombinationerna har bedömts ingående i samband med ändringen av användningsförordningen. Tills vidare har det inte gjorts någon heltäckande bedömning av de realiserade konsekvenserna, eftersom de nya kombinationerna har varit i allmän användning i vägtrafiken endast en kort tid och de totala konsekvenserna syns först när den materiel som är i användning har bytts ut i enlighet med den normala livscykeln. Det har dock varit möjligt att göra vissa preliminära bedömningar av de realiserade konsekvenserna.

Konsekvenser för företagen. Enligt Transport- och kommunikationsverket har lastutrymmets inre längd hos de bilar som tagits i bruk under 2019 i allmänhet varit 1-2 meter längre. Den inre längden har dimensionerats noggrant enligt de lastpallar eller rullcontainrar som transporteras. Också när det gäller massgods (till exempel flis och spån) har bilarna överlag blivit längre, varvid man har kunnat utnyttja kapaciteten året om och uppnått bättre viktfördelning. Framför allt vid sämre före vintertid är bättre viktfördelning till stor nytta.

Före måttändringen var lastutrymmets längd vid livsmedels- och styckegodstransporter i regel 7,8 meter hos bilen och 13,6 meter hos släpvagnen (modulmått). I över hälften av motsvarande bilar som tagits i bruk under 2019 har lastutrymmet varit minst en meter längre. I början levererades många bilar med ett lastutrymme på 8,6 meter, men i och med de positiva erfarenheterna har ett lastutrymme på 9,6 meter ökat i popularitet vid nya beställningar. Mer än 20 bilar som är längre än 12 meter och som har ett lastutrymme som överskrider 10 meter har tagits i bruk.

Efter det att användningsförordningen trädde i kraft har ungefär 120 egentliga släpvagnar som är längre än 13,6-meter tagits i bruk. Det exakta antalet kombinationer bestående av bil och egentlig släpvagn som överskrider 25,25 meter är inte känt, eftersom olika bilar och släpvagnar kopplas i kors på flera olika sätt. De nya längre släpvagnarna leder alltid till längre kombinationer oberoende av vad som drar dem. När man till detta lägger de längre bilarna, som drar egentliga släpvagnar med gamla mått, blir det totala antalet ungefär 200.

Uppskattningarna av utvecklingen av materielens volym och art under 2019 har stämt tämligen bra. De första 1-4 metrarna extra längd (5-20 % ökning av lastutrymmets längd) har ökat transportkapaciteten i relation till materielens anskaffnings- och operationskostnader på ett bra sätt. När det gäller de längsta kombinationerna bestående av bil och egentlig släpvagn (5-6 meter extra längd) har anskaffningspriset stigit mycket, men för lämpliga objekt har operationskostnaderna ökat måttligt i förhållande till den betydande ökningen av transportkapaciteten.

För mindre transportföretag är det svårt att investera i avsevärt större HCT-materiel med högre kostnader per enhet och därför har de inte just gjort det. De största logistikföretagen har många avtalstrafikanter som fungerar som underentreprenörer inom den stora koncernens körarrangemang. Traditionellt har avtalstrafikanterna haft egen bil och i vissa fall också egen släpvagn. När det gäller de nya A-dubbelkombinationerna har avtalstrafikanterna en dragbil som i regel lämpar sig för en massa på endast 68/76 ton och som de använder för att dra det stora företagets trailrar. De tekniska egenskaperna hos trafikantens materiel kan vara precis desamma inom containertransporter, styckegodstransporter och värmereglerade livsmedelstransporter. Använd-

ningen av längre HCT-kombinationer undanröjer inte de mindre företagarnas verksamhetsmöjligheter, men förändrar naturligtvis marknaden i gränssnittet mellan de stora logistikföretagen och trafikanterna.

Utökningen av de största tillåtna måtten har medfört och medför inbesparingar för transportföretagen. Den största nyttan ger bränsle- och personalkostnaderna på långa resor. Före HCT-ändringen kördes nästan alla volymbaserade transporter på sträckor över 100 kilometer med egentliga fordonskombinationer med cirka 21 meter långt lastutrymme eller motsvarande modulkombinationer. Författningsändringarna har gett nya alternativ med 19-29 meter långa lastutrymmen, så det är möjligt att utnyttja de bäst lämpade kombinationerna för olika ändamål. Detta förbättrar möjligheterna att kombinera olika laster och lastutrymmets fyllnadsgrad.

Enligt Statistikcentralen (Varutransporter inom vägtrafiken 2016, Statistikcentralen) var lastbilstrafikens sammanlagda transportarbete 2016 cirka 1 876 miljoner kilometer. Av detta transportarbete var 725 miljoner kilometer transporter utan släpvagn, som inte påverkas av ändringarna i kombinationernas längd. Med påhängsvagnskombinationer körs 254 miljoner kilometer, med kombinationer bestående av bil och egentlig släpvagn samt modulkombinationer 896 miljoner kilometer.

De större måtten har haft avsevärd betydelse för volymen av landsvägstransporter av fartygscontainer, eftersom nyttan av längdändringen är störst för deras del. Varje år körs 60-80 miljoner kilometer fartygscontainertransporter, och långt över hälften av dem med påhängsvagnskombinationer. Största delen av dessa kombinationer har ersatts eller ersätts med kombinationer som transporterar två containrar åt gången. Eftersom fartygscontainrarnas massa varierar och en del av transporterna är sådana där den största tillåtna massan inte räcker till för att transportera två containrar ens med en lång kombination, bedöms att transportarbetet minskar med cirka 10 miljoner kilometer.

Användningen av längre kombinationer minskar transportarbetet inom styckegods- och livsmedelstransporter som utförs med kombinationer bestående av bil och egentliga släpvagn med uppskattningsvis cirka 100 miljoner kilometer per år. Inom skogsindustrins produkttransporter minskar enbart längdökningen transportarbetet med uppskattningsvis cirka 10 miljoner kilometer.

Utnyttjandet av HCT-fordonskombinationer har förutsatt och förutsätter att företagen inte bara ändrar materielen utan också företar ändringar i transportterminalerna, tidtabellerna och avtalen med underentreprenörer.

Konsekvenser för trafikmiljön och dess underhållskostnader. Ändringarna i kraven på långa kombinationers vändningsförmåga och deras andra egenskaper påverkar dimensioneringen av trafikmiljön, och har därigenom konsekvenser för trafikmiljöns underhållskostnader.

I anslutningar som byggts i enlighet med de dimensioneringsanvisningar för plankorsningar som togs i bruk 2001 (Tasoliittymät, TIEH 2100001-01, Tiehallinto 2001) behövs inga omedelbara åtgärder till följd av de längre kombinationerna enligt propositionen när anslutningsvinkeln är 90-110 gon (100 gon = 90°) . I äldre anslutningar som byggts i enlighet med anvisningarna från 1986 (Tasoliittymät, Suunnitteluperiaatteita ja esimerkkejä, TVH 723844, Tie- ja vesirakennushallitus 1986) kan det behövas ändringar för att de allra längsta nya kombinationerna ska rymmas genom dem. Inom det statliga vägnätet finns det ungefär tiotusen sådana och äldre

anslutningar, varav en fjärdedel inom stomnätet för tung trafik, varav åter endast en del är av betydelse för den tunga materielen.

Kostnaderna för förbättringsåtgärderna varierar enligt anslutningstyp. Enligt Trafikledsverket uppskattning är kostnaderna för att bredda en anslutning med trafikö enligt 1986 års anvisningar cirka 2 000 - 10 000 euro per anslutning. Kostnaderna för att bredda så kallade kanaliserade anslutningar är uppskattningsvis cirka 26 000 euro per anslutning. Kostnaderna för att bredda kanaliserade ramper i planskilda korsningar uppskattas till 25 000 euro per ramp. Kostnaderna för att bredda cirkulationsplatser uppskattas till cirka 30 000 euro per cirkulationsplats. De totala kostnaderna beror på förbättringsåtgärdernas omfattning.

Inom landsvägsnätet i Finland finns det enligt Trafikledsverkets uppgifter något under 12 000 anslutningar mellan landsvägar. På de förbindelser som används av HCT-kombinationer finns det enligt närings-, trafik- och miljöcentralernas uppskattning sammanlagt 1223 anslutningar som är problematiska för fordonskombinationerna.

Trafikledsverket har definierat behoven av att korrigera anslutningar med flygfoton av simulerade körningar med en 31 meter lång kombination av bil och egentlig släpvagn. Kostnaderna för att korrigera anslutningarna har beräknats anslutningsspecifikt med *Fore*-programmet. Kostnaderna för enskilda åtgärder baserar sig på de faktiska vägkonstruktions- och utrustningskostnaderna. Utifrån granskningsarbetet är den preliminära uppskattningen av totalkostnaderna för att reparera samtliga 1223 problemanslutningar enligt Trafikledsverket cirka 70-75 miljoner euro, varav det heltäckande nätets andel är 35-40 miljoner euro och 585 anslutningar. Det heltäckande nätet omfattar cirka 5200 kilometer TEN-T-leder, stomförbindelser för den tunga trafiken, rutter för livsmedelstransporter, rutter för styckegodstransporter och containertransportrutter.

Utöver landsvägsnätet finns det inom kommunernas gatunät korsningar och rondeller som kan kräva motsvarande ändringar. Kommunernas behov har inte uppskattats. De HCT-ändringar som genomförts genom ändringen av användningsförordningen har behandlats i delegationen för kommunal ekonomi och kommunal förvaltning den 25 september 2018 och i finansutskottet den 10 januari 2019.

På sådana objekt där åtgärderna för att förbättra anslutningen inte är totalekonomiskt lönsamma, men där dålig vändningsförmåga orsakar betydande problem har kommunerna och andra väghållare samt NTM-centralerna möjlighet att ange begränsningar för HCT-fordonskombinationer med vägmärken. Trafikanterna kan informeras på förhand om de mest utmanande objekten så att de kan undvika dem när rutterna planeras.

De längre fordonskombinationerna förutsätter att tiden när varningsanordningar vid bevakade plankorsningar slår larm innan bommarna sänks och tåget passerar måste ändras liksom vägmärkena som gäller vänteutrymmena vid plankorsningar. Ändringar krävs i plankorsningar som i huvudsak ligger i närheten av stora industrianläggningar och hamnar.

Utifrån HCT-försöken uppstår de största problemen i vägnätet på trånga pausplatser. Problemen accentueras vintertid när snövallar krymper korsningarna och minskar parkeringsplatserna. I samband med att användningsförordningen ändrades föreslog man att dimensioneringsanvisningarna för pausplatser för tung materiel skulle ändras och detta arbete pågår.

För de väghållnings- och byggnadskostnader som ändringarna av användningsförordningen orsakar, till exempel utvidgningsbehov i korsningar, beviljades inga anslag i budgeten för 2019 i

samband med att användningsförordningen godkändes, och de har inte beaktats som en egen utgiftspost i budgeten för 2020 eller i planen i de offentliga finanserna för 2021-2023. Den ökade reparationsskuld som beskrivs ovan och som följer av ändringen av förordningen och den föreslagna lagen ska fortfarande täckas inom ramen för moment 31.10.20 Basunderhåll av transportinfrastrukturen. Anslagen för basunderhåll ökades med 300 miljoner euro 2020-2021 för att minska reparationsskulden. För 2022 har anslagen för basunderhåll ökats med sammanlagt 400 miljoner euro och för 2023 är ökningen sammanlagt 200 miljoner euro.

Konsekvenser för bränslekostnaderna. De nya mångsidigare alternativen för materieldimensioneringen har förbättrat transportföretagens möjligheter att använda materiel av sådan storlek som bäst lämpar sig för transportarbetet, vilket ökar fyllnadsgraderna och minskar bränsleförbrukningen i förhållande till den transporterade mängden gods.

Stora transportföretag, som har flera långa kombinationer som de kör själva eller som körs av underentreprenörer, har i regel varit nöjda med de inbesparingar i bränsleförbrukningen som de uppnått med HCT-kombinationer under 2019. Enligt en jämförbar uppföljning av nya bilar förbrukar en 32 meter lång 11-axlad kombination med enkelhjul rentav något mindre än en 25 meter lång 9-axlad kombination med parhjul. Bakgrunden till de negativa erfarenheterna har varit att man valt en alltför stor och effektiv motor, vilket har inverkat på bränsleekonomin. Dessa fel inträffade redan under HCT-försöken.

Med tanke på transportarbetet uppnås de största inbesparingarna i bränslekostnaderna vid transport av långa fartygscontainrar som väger högst 28 ton, eftersom man kan transportera två sådana i stället för en med en 32 meter lång kombination på 76 ton. Det är möjligt att uppnå besparingar på över 30 procent i bränslekostnaderna jämfört med en traditionell påhängsvagnskombination. Vid volymbaserade transporter (till exempel styckegods- och livsmedelstransporter) är det möjligt att uppnå en inbesparing på 5-15 procent beroende på varuslag och fordonskombinationens längd. Detta innebär en besparing på cirka 20 miljoner liter i fråga om dessa transporter. Vid lättare skogsindustriprodukter kan besparingen uppgå till cirka 2,5 miljoner liter och vid fartygscontainertransporter till cirka 2,5 miljoner liter. Genomförs förändringen fullt ut kommer transportföretagen att spara cirka 300 miljoner euro per år i bränslekostnader.

Konsekvenser för personalkostnaderna. Vid många transportuppgifter är den största enskilda kostnadsposten personalkostnaderna för föraren samt de arbetstagare som deltar i lastning och lossning. Laststorleken har liten inverkan på förarens lön, men kombinationstypen inverkar på personalkostnaderna för lossning och lastning. Det tar ungefär 15 minuter att lösgöra och koppla varje släpvagn. Detta beror på att bilen släpvagnen körs separat till lastbryggan.

På högst 150 kilometer långa transportsträckor med lång påhängsvagn går det åt mindre tid på terminalen än med en kombination som består av en bil och en egentlig släpvagn, eftersom det tar kortare tid för föraren att lossa och lasta. På transportsträckor över 150 kilometer kan en kombination som överskrider 30 meter spara förarkostnader, trots att det tar längre att lossa och lasta på terminalområdet, eftersom kombinationen på en gång transporterar en fjärdedel mera gods än en mindre kombination.

I större skala har man beräknat att det går att spara cirka 30 miljoner euro per år i förarnas lönekostnader vid volymbaserade transporter. När det gäller personalkostnaderna riktar sig inbesparingarna mera till de längsta transportsträckorna.

Konsekvenser för transportmaterielen. Det är i regel inte möjligt att bilda långa kombinationer av enbart gamla fordon utan att fordonen ändras. I en *A-double*-kombination (lastbil, påhängsvagn och egentlig släpvagn eller lastbil, påhängsvagn, dolly och en annan påhängsvagn)

är det i regel möjligt att utnyttja gamla släpvagnar som den senare enheten. Gamla påhängsvagnars axlar måste ofta uppdateras, förutom att en dragkoppling monteras, så att de uppfyller kraven på stabilitet och vändningsförmåga som första släpvagn.

Efter det att HCT-fordonskombinationer har godkänts för användning i vägtrafik har längre kombinationer bestående av bil och egentlig släpvagn börjat tas i trafik i och med att dragbilsmaterielen bytts ut. Enligt Transport- och kommunikationsverkets uppskattning kommer förstaregistreringarna av cirka 12 meter lång bilar att öka snabbt i initialskedet till följd av HCT-förändringen. De cirka 10,3 meter långa bilarna med traditionellt 7,7 meter långt lastutrymme kommer via marknaden för begagnade bilar att övergå till sådana aktörer som har mindre nytta av ett något längre lastutrymme hos bilen. Det är i många avseenden möjligt att utnyttja de nuvarande bilarna och släpvagnarna som en del av nya längre kombinationer, med undantag av korta fyraxlade fraktbilar. Dessa bilar är fortsättningsvis den bästa lösningen för de tyngsta varuslagen.

Vid kostnadsgranskningen av de nya lösningarna har det konstaterats att långa påhängsvagnar och långa kombinationer bestående av bil och egentliga släpvagn är kostnadseffektiva. Dragbilen för en påhängsvagn är en standardprodukt på vilken det är möjligt att montera all ny säkerhetsutrustning och förse med egenskaper som minskar bränsleförbrukningen. Eftersom bilen saknar lastutrymme kan den användas på smidigast möjliga sätt för att dra olika släpvagnar enligt säsong. Enligt Transport- och kommunikationsverket ökar det kostnaderna endast något att förlänga en påhängsvagn med cirka fem meter, också att lägga till en eller två medspårande axlar är en relativt billig åtgärd. Den enkla konstruktionen är lätt och kombinationen får god bärighet.

När man får ett lastutrymme på 13,6 meter, som är typiskt för två påhängsvagnar, i samma kombination blir det möjligt att kombinera olika typer av lass på långa transportsträckor (totalt mått cirka 33 meter). Transporternas kostnadseffektivitet och energieffektivitet förbättras när fyllnadsgraden vad massa och volym beträffar är så hög som möjligt hela tiden.

De erfarenheter som erhållits under 2019 av ibruktagandet av transportmateriel enligt de nya bestämmelserna och av dess popularitet har stämt överens med förväntningarna. I november 2019 finns det över 200 sådana påhängsvagnar som lämpar sig som första släpvagn i en A-dubbelkombination i trafik. Antalet kombinationer är inte riktigt så många, eftersom en del av de nya långa kombinationerna består av två ”HCT-framvagnar”. En del av dessa släpvagnar är i så kallad bytessläpvagnstrafik, där man använder dubbelt så många släpvagnar som bilar och bilarna bara byter släpvagn vid terminalen.

Denna kombinationstyp har väckt intresse även på annat håll i Europa och lämpliga släpvagnar står att få även från andra än inhemska tillverkare. Antalet 31-34 meter långa A-dubbelkombinationer i trafik är för närvarande 100-150.

Konsekvenser för den inhemska fordonsindustrin. Den inhemska industrins andel av tillverkningen av släpvagnar och lastbilar samt påbyggnader är betydande. Den inhemska industrin var och är aktivt med och utvecklar släpvagnar som passar ihop med de nya längre kombinationerna, så företagen har kunnat erbjuda lösningar som utvecklats tillsammans med kunderna genast när längre kombinationer blev möjliga. Inhemska tillverkare är VAK, Ekeri, NTM och Närko.

Enligt förstaregistreringsstatistiken 2019 har nästan alla inhemska släpvagnstillverkare också levererat släpvagnar och påbyggnader till bilar. Små aktörers produktion har snabbt anpassats till att tillverka nya produkter. Hemmamarknaden och den svenska marknaden är mycket viktiga för finländska släpvagnstillverkare. Måttförändringen har stärkt de finländska tillverkarnas ställning. När måttförändringen framskrider i Sverige har de finländska tillverkarna ett klart försprång på marknaden eftersom produkterna redan finns färdigt.

Miljökonsekvenser. HCT-reformen har uppskattats minska de årliga CO_2-utsläppen med cirka 66 000 ton, om mängden transporterat gods förblir oförändrad. Detta är ungefär 0,6 procent (10545 miljoner kilogram, varav lastbilstrafiken 29,4 %) av alla CO_2-utsläpp från vägtrafiken och ungefär två procent av CO_2-utsläppen från lastbilstrafiken.

De skadliga närutsläppen från lastbilar regleras enligt den mekaniska energi som motorn producerar. När kombinationens energieffektivitet förbättras sjunker också de skadliga närutsläppen, så som små partiklar och kväveoxider. De genomförda ändringarna påskyndar i någon mån utbytet av lastbilsmaterielen och ökar andelen bilar som är utrustade med moderna system för avlägsnande av föroreningar.

De ökade måtten har ovan bedömts minska tunga fordonskombinationers transportarbete med 25 miljoner kilometer. Detta betyder att ungefär var femte fordonskombination försvinner från trafikflödet inom den långväga godstrafiken, vilket också minskar det totala bullret, trots att bullret från enskilda fordonskombinationer blir något högre till följd av tyngre lass.

Konsekvenser för trafiksäkerheten. Den största nyttan av HCT-kombinationerna för trafiksäkerheten beror på att det årliga transportarbetet inom den tunga trafiken minskar. De tekniska kraven på längre kombinationer gör att risken för en allvarliga olycka med en enskild kombination hålls på högst samma nivå som med motsvarande andra egentliga släpvagnskombinationer. Enligt en utredning (HCT-ajoneuvojen liikennejärjestelmävaikutukset, Liikenneviraston tutkimuksia och selvityksiä 57/2017) som Trafikverket (numera Trafikledsverket) låtit göra kommer förändringen att minska antalet trafikdöda med cirka tre per år och antalet allvarligt skadade med cirka 20.

Kombinationernas ökade längd breddar körlinjerna och gör att kombinationerna rör sig långsammare i korsningar och anslutningar. I kanaliserade korsningar ryms en kombination med en bredare körlinje inte alltid helt och hållet i grupperingsfältet och släpvagnen gå in på vägrenen när den rätas ut. Vid snäva vändningar rör sig egentliga släpvagnars eller påhängsvagnars bakre hörn i vissa situationer så mycket i sidled mot ytterkurvan att det går utanför det egna körfältet. Genom kraven på kombinationernas vändningsförmåga har man försökt säkerställa att säkerheten i korsningar inte försämras avsevärt.

Treledade HCT-kombinationer är förenade med problem när det gäller stabila och säkra köregenskaper. Hos samtliga kombinationstyper orsakar tvära manövrar större tvär- och vridningsvinkelaccelerationer i kombinationens bakre ända. Därför ställs det nya stabilitetskrav på HCT-kombinationer. Allmänt kan man konstatera att det har positiva konsekvenser för trafiksäkerheten att ersätta kombinationer bestående av bil och egentlig släpvagn med långa påhängsvagnskombinationer.

Av HCT-fordonskombinationer förutsätts samma nivå på säkerhetsutrustningen som hos de nyaste fordonen. Exempelvis varningssystem vid avvikelse ur körfält och automatisk nödbroms stöder förarens agerande och minskar farliga situationer. Kraven påskyndar förbättringen av säkerhetsnivån hos stora kombinationer för transportarbete.

I- och urkopplingar mellan fordon innebär en risk för att kopplingen lossnar under körningen. I en kombination med bil, påhängsvagn, dolly och en andra påhängsvagn finns det anslutningar med tre olika dragkopplingar. Vid terminalerna kopplas fordonen från och till varandra på flera olika sätt när man byter släpvagnar och backar till lastbryggorna. Endast den dragkoppling som är monterad på bilen har ett varningsljus som berättar om låsningsläget för föraren. Alla dragkopplingar är försedda med mekanisk varning, som berättar för användaren att kopplingsanordningen är låst. I säkerhetskommunikationen, förarutbildningen och trafikövervakningen fästs särskild uppmärksamhet vid kopplingarna så att inte fler släpvagnar lossnar på grund av HCT-kombinationer.

När kombinationerna blir längre försämras förarens sikt. HCT-kombinationer har ett kamerasystem, som täcker de döda vinklar som speglarna lämnar. Systemet har utvecklats avsevärt från det som en traditionell backningskamera visar. Systemet visar automatiskt föraren de viktigaste vyerna runt fordonet.

Enligt Transport- och kommunikationsverket har HCT-kombinationer hittills i två fall varit involverade i olyckor som lett till dödsfall. I bägge fallen har det varit fråga om att en personbil av okänd orsak har kört in i långtradarens front. Dessutom har det förekommit några olyckor där man utrett inverkan av kombinationens längd.

I november 2019 finns det cirka 200 kombinationer som överskrider 30 meter i trafik. En stor del av dessa körs nästan kontinuerligt av flera förare. Det körs upp till 3 miljoner kilometer per månad med de långa kombinationerna och mängden ökar hela tiden. Dessutom körs det mer än en miljon kilometer per månad med 25,25-30 meter långa kombinationer. Sett till antalet kilometrar har det förekommit mycket få risksituationer eller olyckor med HCT-kombinationer inblandade. Transportbranschen satsar på förarutbildningen, fungerande körarrangemang och materiel, vilket tillsammans med de stränga fordonstekniska kraven har hållit säkerheten på god nivå. Överlag orsakar den tunga trafiken sällan trafikolyckor.

Sysselsättningskonsekvenser. Transportbranschen är oroad för tillgången på förare inom den tunga trafiken. När fordonskombinationerna ökar i storlek minskar behovet av förare. Det är svårt att uppskatta förhållandet mellan minskat behov av förare och sämre tillgång på arbetskraft på lång sikt. Transportbranschen har emellertid inte betraktat förändringarna som problematiska ur denna synvinkel. Minskade transportkostnader förbättrar allmänt industrins konkurrenskraft och kan därigenom inverka positivt på sysselsättningen.

Konsekvenser för internationella transporter. Utgångspunkten för lagstiftningen har varit att en typisk europeisk påhängsvagn enligt EU-lagstiftningen ska duga som sista fordon i en kombination. Det är också möjligt att genomföra den första påhängsvagnen så att den uppfyller alla EU-länders måttbestämmelser. De säkerhetsbaserade kraven på vändningsförmåga, stabilitet och viktfördelningen gör ändå att det inte är möjligt att använda vilken påhängsvagn som helst som första påhängsvagn i en kombination.

De genomförda ändringarna gäller endast fordon som är registrerade i EES-stater.

Konsekvenser för järnvägstrafiken. Effektivare lastbilstransporter förbättrar vägtrafikens ställning i förhållande till järnvägstransporter, vilket flyttar transporter från järnvägarna till landsvägarna. Längre fordonskombinationer inverkar i huvudsak på styckegodstransporter, livsmedelstransporter och fartygscontainertransporter. I Finland utförs dylika transporter endast i liten utsträckning på järnvägarna, så de förändrade måtten har ingen betydande inverkan på järnvägstrafikmarknaden.

4.2.3 Specialtransporter

De föreslagna ändringarna av bestämmelserna om specialtransporter bringar klarhet i vilka slags transporter som betraktas som specialtransporter. Av specialtransporter förutsätts å ena sidan särskilda åtgärder i anslutning till transportsäkerheten, men i fråga om fordon och fordonskombinationer som används för specialtransporter tillåts å andra sidan vissa undantag som grundar sig på användningsändamålet från de tekniska krav som gäller alla fordon.

Behovet av att precisera gränsdragningen mellan specialtransporter och vanliga godstransporter har framträtt klarare än tidigare särskilt när de nya och längre och tyngre påhängsvagnskombinationerna blivit allmänt tillåtna vid godstransporter. Behovet av att precisera bestämmelserna hänför sig i synnerhet till situationer där det varit vanligt att använda axelmassor som är större än de som allmänt tillåts på väg och till situationer där fordonskombinationer som planerats för specialtransporter inte uppfyller de krav på vändningsförmåga som föreskrivits för normala transporter.

I de föreslagna bestämmelserna tillåts att specialtransporter utförs med i princip samma materiel som allmänt används för specialtransporter i EES-staterna och som har använts för specialtransporter i Finland redan innan HCT-kombinationer tilläts. Genom ändringarna klarläggs också bestämmelserna om specialtransporter från och till utlandet så att en sådan transport mer entydigt utgör en specialtransport även i Finland.

4.2.4 Tunga snöskotrar

Konsekvenserna av bestämmelserna om tunga snöskotrar har bedömts ingående i regeringens proposition 185/2018 rd. Enligt propositionen möjliggör de av riksdagen godkända ändringarna användning av större snöskotrar och transport av ett större antal personer på snöskoterleder lämpliga för detta syfte. Införandet av definitionen av tung snöskoter bland annat möjliggör att nya trafikinnovationer och nya möjligheter för vinterturismtjänster utnyttjas fullt ut.

4.2.5 Andra konsekvenser i den nya vägtrafiklagen, körkortslagen, lagen om verkställighet av böter och fordonslagen

De korrigeringar och kompletteringar som föreslås i trafikreglerna bedöms inte ha några konsekvenser för trafiksäkerheten. De preciserade bestämmelserna om märkning av skol- och dagvårdstransporter gör det lättare att upptäcka de bilar som används för dessa ändamål.

De korrigeringar och kompletteringar som företas i trafikförseelserekvisiten har inga ekonomiska eller andra konsekvenser. Det föreslås inga ändringar i beloppen av avgifterna för trafikförseelse.

Den övergångstid på sju år som föreslås för märkningen av dubbelriktad cykelbana förbättrar väghållarnas, i synnerhet kommunernas möjligheter. Övergångstiden har positiva konsekvenser för väghållningskostnaderna, eftersom det är möjligt att fördela kostnaderna för nya vägmärken över flera år. Det har inte gått att uppskatta de penningmässiga konsekvenserna när propositionen utarbetats eftersom det inte finns någon information om antalet vägmärken som anger cykelbana.

Förlängningen av giltighetstiden för de undantagstillstånd i anslutning till användningen av fordon som beviljats med stöd av den gällande lagen har konstaterats vara nödvändig med tanke på trafikverksamhetens kontinuitet efter det att den nya lagen trätt i kraft. Förlängningen av

tillståndens giltighetstid är av betydelse för företagen vad beträffar förvaltningsbeslutens bindande verkan och tillförlitlighet. Detta har också betydande ekonomiska konsekvenser för företagsverksamheten. De ekonomiska konsekvenserna har inte bedömts i samband med beredningen av propositionen, eftersom syftet med den nya vägtrafiklagen har varit och är i detta avseende att nuläget ska fortsätta.

Ändringarna av körkortslagen, lagen om verkställighet av böter och fordonslagen har inga konsekvenser.

5 Remissvar

Det inkom 70 yttranden om utkastet till regeringsproposition till kommunikationsministeriet. Förutom att man yttrade sig om propositionsutkastet kommenterades också den redan godkända nya vägtrafiklagen i mycket stor utsträckning. I yttrandena föreslogs nästan 300 ändringar i den nya vägtrafiklagen. Det är problematiskt att beakta förslag som inte gäller propositionsutkastet i den fortsatta beredningen på grund av tidtabellen för projektet, eftersom förslagen förutsätter konsekvensbedömningar och annan utvärdering samt ny remissbehandling. I yttrandena föreslogs också flera lagtekniska och språkliga korrigeringen av regeringens proposition.

Yttrandena om utkastet till regeringens proposition finns på webbadresserna:

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

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

De HCT-fordonskombinationer som redan nu används i vägtrafik kritiserades i Kommunförbundet och vissa kommuners remissvar.

Finansministeriet yttrade att de ekonomiska konsekvenserna av HCT-ändringarna har behandlats i Delegationen för kommunal ekonomi och kommunal förvaltning den 25 september 2018 och i finansutskottet den 10 januari 2019. För de väghållnings- och byggnadskostnader som ändringarna av användningsförordningen orsakar, till exempel utvidgningsbehov i korsningar, beviljades inga anslag i budgeten för 2019 i samband med att användningsförordningen godkändes, och de har inte beaktats som en egen utgiftspost i budgeten för 2020 eller i planen i de offentliga finanserna för 2021-2023. Den ökade reparationsskuld som följer av ändringen av förordningen och den föreslagna lagen ska fortfarande täckas inom ramen för moment 31.10.20 Basunderhåll av transportinfrastrukturen. Anslagen för basunderhåll ökades med 300 miljoner euro 2020-2021 för att minska reparationsskulden. För 2022 har anslagen för basunderhåll ökats med sammanlagt 400 miljoner euro och för 2023 är ökningen sammanlagt 200 miljoner euro.

Det föreslås att bestämmelserna om specialtransporter i den nya vägtrafiklagen kompletteras till följd av godkännandet av de nya HCT-fordonskombinationerna. Ingen yttrade sig om dessa förslag under remissbehandlingen. Det kom inte heller några yttranden om tunga snöskotrar eller inverkan av den ämbetsverksreform som genomförts inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde på den nya lagen, med undantag för enstakta språkliga korrigeringsförslag.

En utgångspunkt för den nya och godkända vägtrafiklagen är att cykelbanor ska vara enkelriktade i fortsättningen. Det får fortfarande finnas dubbelriktade cykelbanor, men enligt den nya lagen åläggs väghållaren att ange en dubbelriktad cykelbana med tilläggsskylt H23.1, H23.2

eller H9.1. I utkastet till proposition föreslogs en övergångstid på sju år för att ange dubbelriktade cykelbanor.

Kommunförbundet och vissa andra aktörer Trafikskyddet, Villmanstrands stad och NTM-centralen i Nyland motsätter sig den skyldighet att ange cykelbanor som godkänts i den nya vägtrafiklagen på grund av de kostnader som detta medför. I yttrandena anses det motiverat att ange korsande dubbelriktade cykelbanor, men i flera yttranden anses det vara en onödig och för dyr åtgärd att ange vanliga dubbelriktade cykelbanor. Remissinstanserna har inte bedömt inverkan på kostnaderna av den föreslagna sju år långa övergångstiden i sina yttranden. Enligt Cykelförbundet leder övergångstiden på sju år till otydliga märkningar. Cykelförbundet föreslår en övergångstid på två år.

Utanför utkastet till regeringens proposition yttrade man sig om bland annat följande i anslutning till den nya vägtrafiklagen:

Den nya redan godkända vägtrafiklagen tillåter att snöskoterleder får användas av inte bara sådana som åker snöskoter utan också sådana som rör sig med andra fordon såsom cyklister och kuskar på fordon som dras av djur. Ändringen innebär att till exempel hundspann får röra sig på snöskoterleder. Förutom dessa får fotgängare, personer som leder djur i koppel, skidåkare och ryttare röra sig på lederna. Under vintern har användningen av snöskoterleder för flera olika ändamål diskuterats i stor utsträckning i Lappland och därför kom det flera yttranden om saken, trots att det är fråga om en redan godkänd ändring.

I flera yttranden föreslås det att körning med fordon som dras av djur ska förbjudas på snöskoterleder (till exempel miljöministeriet, Säkerhets- och kemikalieverket, flera turistföretag, Trafikskyddet och Kommunförbundet). Kommunernas åsikter om saken är ändå inte samstämmiga. Muonio kommun har yttrat att den föreslagna ändringen är bra och att den stärker den praxis som råder i Fjällappland att alla som rör sig, inklusive fordon som dras av djur, utnyttjar snöskoterlederna. Motiveringen är då att det är dyrt att underhålla lederna och därför bör de utnyttjas så mångsidigt som möjligt, både sommar och vinter.

I flera yttranden har det hänvisats till lagstiftningen som snöskotrar och föreslagits att fordon som dras av djur ska vara tillåtna på snöskoterleder bara om användningen tillåts med en separat tilläggsskylt med text på vägmärket. Med andra ord skulle sådan användning då i regel vara förbjuden och på vissa ställen tillåten genom ledhållarens beslut. Logiken är tvärtemot den redan godkända lagen, som tillåter att även andra rör sig på snöskoterleder, om inte ledhållaren begränsar sådan användning med en tilläggskylt på vägmärket. Om en grupp väganvändare eller ett fordon förbjuds på en väg, till exempel en landsväg, anges detta enligt huvudregeln alltid med ett vägmärke eller en tilläggsskylt på det.

Automobilförbundet påpekade i sitt yttrande att lagstiftningen om användning av parkeringsskiva inte är entydig i den nya vägtrafiklagen, och därför tolkas den på olika sätt på olika håll i Finland. Enligt förbundet borde man i hela landet iaktta en enhetlig praxis som fastställs i lagstiftningen.

I den nya vägtrafiklagen slopas skyldigheten att använda parkeringsskiva. Däremot ska parkeringstiden (den tidpunkt då fordonet de facto parkeras på platsen) uppges på tydligt och väl synligt sätt i fordonet, förutom med parkeringsskiva till exempel med ett digitalt system eller ett papper där parkeringstiden har antecknats med penna. I dessa avseenden har godkännandet av den nya lagen inte inneburit några ändringar i fråga om de vägmärken som anger parkeringsbegränsningar eller deras användning. Lagstiftningen har varit likadan sedan 1980-talet. I Automobilförbundets yttrande är det egentligen fråga om hur tidsbegränsad parkeringstid ska tolkas,

dvs. när tidsbegränsad parkeringstid börjar. Automobilförbundets anmärkning har dock beaktats i den fortsatta beredningen.

Polisstyrelsen har föreslagit i sitt yttrande att väghållaren ska omedelbart informera polisen om tillfällig avstängning av en väg. Detta är viktigt så att polisen på förhand känner till exempelvis rallytävlingar och kan styra sin larmverksamhet från de avstängda vägarna. Informationen är också viktiga med tanke på räddningsåtgärder. Förslaget har beaktats i den fortsatta beredningen.

Justitieministeriet har föreslagit att körkortslagen ändras så att polisen får bestämma att ett tillfälligt körförbud ska upphöra också när ärendet är anhängigt i ett bötesfarande vid sidan av ett domstolsförfarande. Saken hänför sig till projektet för att reformera bötesförfarandet som innebär att beslut om körförbud överförs från domstolarna till polisen från och med den 1 juni 2019. Ändringen av körkortslagen skulle göra det möjligt för polisen att bestämma att körförbudet upphör när saken är anhängig i domstol om det med beaktande av längden på behandlingen av brottmålet, hur allvarligt det misstänkta brottet är, de konsekvenser som anges i 66 § 4 mom. eller övriga omständigheter finns vägande skäl för detta. I regeringens proposition som gällde ändringen av körkortslagen bedömdes att det avbrytande av körförbud som justitieministeriet nu föreslår inte skulle behövas. Praktiken har dock visat annat. Bötesförfarandena kan ibland dra ut på tiden och skulle det vara ändamålsenligt att polisen får bestämma att ett körförbud upphör också under ett bötesförfarande. Detta har i synnerhet gällt brottmål där det handlat om allvarlig likgiltighet för trafiksäkerheten enligt 64 § 2 mom. 3 punkten i körkortslagen. Med tanke på rättsskyddet för den som för föremål för ett körförbudsförfarande är det viktigt att polisen kan avbryta ett tillfälligt körförbud även under ett bötesförfarande. Förslaget har beaktats i den fortsatta beredningen.

I utkastet till proposition har det föreslagits att bestämmelserna om märkning av skol- och dagvårdstransporter ska reformeras så att sättet att märka skol- och dagvårdsskjutsar förenklas och så att transporternas synlighet förbättras. Som minimikrav för märkningen av skoltransporter föreslås att märket är så placerat och har sådan synlighet att de som väntar på skjuts ser det på tillräckligt långt håll för att kunna stoppa bilen. Eftersom bestämmelserna om märkningen blir mera allmän behöver Transport- och kommunikationsverket bemyndigas att vid behov meddela närmare föreskrifter om skyltens och kupans placering, storlek, färger och reflekterande och belysningsegenskaper. Dessutom föreskrivs det att man ska få använda en blinkande varningslykta på bilar som används för skol- och dagvårdstransporter. Taksiliitto och Polisstyrelsen har dessutom föreslagit i sina yttranden att en skylt som utvisar skol- och dagvårdstransporter ska synas även bakåt från fordonet. Förslagen har delvis beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen.

I yttrandena föreslås dessutom bland annat följande:

MTK Keski-Pohjanmaa och Koneyrittäjät har föreslagit flera ändringar i de huvudsakliga måtten för traktorer och traktorkombinationer. Förslagen har av tidsskäl inte kunnat beaktas vid beredningen av propositionen.

Polisstyrelsen har kommit med flera viktiga lagtekniska korrigeringsförslag till den avgift för trafikförseelse som det föreskrivs om i 6 kap. i den nya vägtrafiklagen. Polisstyrelsen påpekar att förbudet mot användning av kommunikationsutrustning måste utvidgas till att gälla alla trafiksituationer inte bara när fordonet är i rörelse. En förare som använder kommunikationsutrustning märker inte när det blir grönt ljus och kommer inte i gång i tid, vilket leder till att trafikströmmen blir onödigt långsam. Förslaget har inte beaktats i den fortsatta beredningen, eftersom det inte stämmer överens med 1968 års internationella vägtrafikavtal.

Polisstyrelsen har också påpekat att sådana persontransporter inte borde tillåtas med en öppen släpvagn till en snöskoter där passagerarna är befriade från skyldigheten att använda hjälm när körhastigheten är högst 20 kilometer i timmen. Turism- och Restaurangförbundet MARA rf kräver dock att det på samma sätt som i den gällande lagen till 93 § 2 mom. fogas en särskild grund som gör det möjligt att avvika från användningen av typgodkänd skyddshjälm i fråga om små barn. Dessutom anser MARA att undantaget i 93 § i den nya vägtrafiklagen är befogat, enligt vilket skyldigheten att använda hjälm inte heller gäller passagerare i en öppen släpvagn till en snöskoter, när körhastigheten är högst 20 kilometer i timmen och detta har angetts med en hastighetsskylt som avses i 102 §. De förslag som gäller användningen av skyddshjälm för barn har av tidsskäl inte beaktats i den fort-satta beredningen

Enligt Polisstyrelsen borde höjningen av hastigheten i fråga om kombinationer bestående av en person- eller paketbil samt en medelaxelsläpvagn på högst 750 kilogram återtas och hastighetsbegränsningen borde förbli 80 kilometer i timmen. I andra hand, om det ändå är nödvändigt att höja den tillåtna hastigheten, borde hastighetsbegränsningen 100 kilometerr i timmen gälla endast under tiden 1.4–31.10. Förslaget har inte beaktats i den fortsatta beredningen.

Bland annat Kommunförbundet har föreslagit ändringar och preciseringar i bestämmelserna om parkering och förvaring av fordon på gator. Förslaget har inte beaktats i den fortsatta beredningen

Flera remissinstander har fäst uppmärksamhet vid att konsekvenserna av ändringarna i lageno m trafiksystem och landsvägar (503/2005) bör beaktas även i vägtrafiktrafiklagen. Förslagen gäller det problematiska begreppet landsvägens väghållare, för efter lagändringarna är Trafikledsverket samt närings-, trafik- och miljöcentralerna under Trafikledsverkets ledning landsvägens väghållare. Ändringsförslagen har beaktats i den fortsatta beredningen. Förslagen har beaktats i den fortsatta beredningen.

Kommunförbundet och vissa kommuner har föreslagit en övergångstid för den information om trafikanordningar som ska lämnas till Trafikledsverket. Förslaget har inte beaktats i den fortsatta beredningen.

Bland annat VAK Oy, Air Liquide Finland Oy, Pohjaset Oy och Tirpe Oy föreslår flera ändringar i den massa som belastar boggi och axlar till följd av fordonens längd. Oy Sisu AB föreslår i och med användningen av alternativa drivkrafter samt i fråga om försök med ny teknik att den tilläggsvikt som alternativa drivkrafter medför borde tillåtas direkt på den vägtrafikmassa som beräknats med avståndet mellan bilens yttersta axlar utan krav på ökat avstånd mellan de yttersta axlarna. På motsvarande sätt borde detta tillåtas även i fråga om kombinationers vägtrafikmassa utan krav på ökat avstånd mellan de yttersta axlarna. Förslagen har av tidsskäl inte kunnat beaktas vid beredningen av propositionen.

6 Specialmotivering

6.1 Lagen om ändring av vägtrafiklagen

6.1.1 Ämbetsverksreformen

På grund av ämbetsverksreformen ändras Trafiksäkerhetsverket till *Transport- och kommunikationsverket* i följande paragrafer:
- 65 § 2 mom. 5 punkten
- 65 § 5 mom.

- 67 § 1, 5 och 6 mom.
- 68 § 1 mom.
- 70 § 2-4 mom.
- 72 § 3 mom.
- 89 § 2 mom.
- 93 § 5 mom.
- 97 § 2 mom.
- 102 § 3 mom.
- 105 § 4 mom.
- 106 § 4 och 10 mom.
- 109 § 2 mom.
- 110 § 4 mom.
- 113 § 2 mom.
- 129 § 2 mom.
- 130 § 5 mom.
- 132 § 5 mom.
- 143 § 4 mom.
- 150 § 5 mom.
- 156 § 4 mom.
- 158 § 3 mom.
- 159 § 2 mom.
- 190 § 2 och 3 mom.
- 192 § 1 mom.
- bilaga 3.3 vägmärke C8 (Transport av farliga ämnen)
- bilaga 3.8 vägmärke H14 (Förbjudet att transportera farliga ämnen i kategori A) och H16 (Tunnelklass)
- bilaga 5.1 n-punkten, samt
- bilaga 6.4 e-punkten.

Trafikverket ändras till *närings-, trafik- och miljöcentralen* i 191 §. Närings-, trafik- och miljöcentralen beviljar för närvarande tillstånd för specialtransport och den behåller sin behörighet. Dessutom ändras Trafikverket till Trafikledsverket i 71 § 3 mom. och 189 § 2 mom.

6.1.2 HCT-fordonskombinationer

88 §. *Definitionerna i 5 kap.* Paragrafens *2 mom.* ändras. En fartygscontainer som lastats färdigt på avgångsorten och som transporteras i en påhängskombination som en del av en internationell transport ska oberoende av containerns innehåll kunna betraktas som en odelbar last upp till en kombinationslängd på 23 meter. Motsvarande gränsvärde i den godkända lagen är 18 meter. Gränsvärdet ändras eftersom den längd för påhängsvagnskombinationer som allmänt tillåts på väg utökas till 23 meter (125 §). Ändringen motsvarar den ändring av 2 § 2 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

100 §. *Medspårande axel.* Kravet i *1 mom.* på att en medspårande axel ska hållas låst i ett läge som motsvarar körning rakt fram ändras så att det gäller körning med en hastighet som är högre

än 40 kilometer i timmen. Det tidigare gränsvärdet på 60 kilometer i timmen är för högt, i synnerhet för längre fordonskombinationer. Hos de produkter som finns på marknaden är låsningshastigheten i allmänhet cirka 30 kilometer i timmen. Ändringen motsvarar den ändring av 13 § 1 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

106 §. *Slirskydd på fordons däck*. I 4 mom. ändras två skrivfel.

Kravet i *5 mom.* på att dragbilen i en fordonskombination under den tid som vinterdäck används ska förses med en anordning med vilken det är möjligt att förbättra fordonets förmåga att sätta sig i rörelse på en hal vägyta ska i fortsättningen gälla endast sådana kombinationer som överskrider den i mått- och viktdirektivet största tillåtna längden eller massan. Kravet utvidgas till att gälla alla kombinationer som överskrider 18,75 meter oberoende av massa, eftersom en betydande del av fordonen fastnar när kombinationen är tom eller lätt lastad, och det nuvarande kravet som gäller endast fordonskombinationer som överskrider 44 ton är inte tillräckligt. Kravet kan enkelt uppfyllas i efterhand i fråga om alla kombinationer till exempel med snökedjor. Ändringen motsvarar den ändring av 17 § 7 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

Paragrafen utökas med nya *6 och7 mom.,* varför de nuvarande 6-8 mom. blir 8-10 mom.

I det nya *6 mom.* förutsätts att en fordonskombination vars längd överskrider 28 meter och som används vintertid ska ha sandningsanordningar för att förbättra förmågan att sätta sig i rörelse på en hal vägyta eller automatiska snökedjesystem för åtminstone en drivande axel när den massa som totalt belastar drivaxlarna är mindre än 25 procent av fordonskombinationens massa. Det krav som gäller långa fordonskombinationer är strängare än kravet på andra kombinationer, eftersom kombinationer som är längre än tidigare är tvungna att köra sakta genom många korsningar, vilket ökar risken för att fastna. Den olägenhet som drabbar den övriga trafiken när en längre kombination fastnar är också ofta större än när en kort kombination fastnar. Ändringen motsvarar den ändring av 17 § 8 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

I det nya *7 mom.* tillåts undantag från kraven i 5 och 6 mom. när fordonskombinationen har en axel som vid långsam hastighet kan omkopplas till en drivande axel med vars hjälp fordonskombinationens förmåga att ta sig fram på en hal vägyta förbättras på ett sätt som motsvarar det som föreskrivs i 5 och 6 mom. Förutsättningen för undantag är att sammanlagt minst 25 procent av fordonskombinationens massa belastar de drivande axlarna. Till denna massa räknas den massa som belastar en ovan avsedd axel som kan omkopplas till en drivande axel. En fordonskombination kan ha flera sådana axlar som avses här och som vid långsam hastighet kan omkopplas till drivande axlar, varvid den massa som sammanlagt belastar dem beaktas när man bedömer om det nämnda gränsvärdet på 25 procent är uppfyllt. Som en här avsedd drivande axel betraktas en axel vars drivkraft avsevärt bidrar till att fordonskombinationen kan sätta sig i rörelse på en hal vägyta och som fungerar som drivande axel åtminstone upp till en hastighet på 15 kilometer i timmen. En sådan drivande axel kan vara utrustad med till exempel el- eller hydraulmotor.

Ändringen motsvarar i huvudsak den ändring av 17 § 8 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019, men på grund av de nya tekniska genomföranden som kommer ut på marknaden lättas bestämmelserna upp så att en här avsedd axel som vid långsam hastighet kan omkopplas till en drivande axel kan finnas på bilen eller på släpvagnen. Uppgift om att fordonet har en här avsedd axel som ska betraktas som en drivande axel antecknas i fordonets registeruppgifter i samband med att det godkänns för trafik, varvid det är enkelt att vid trafikövervakningen konstatera om ovannämnda krav på 25 procent är uppfyllt.

Till *10 mom.* fogas bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att vid behov meddela 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 kan omkopplas till en drivande axel. Syftet med bemyndigandet är att undanröja möjligheten att kringgå lagens bestämmelser genom att montera sådana anordningar på fordonet som i praktiken inte förbättrar greppförmågan. Bemyndigandet ska användas om det framkommer behov av att precisera vilket slags tekniskt genomförande som anses förbättra greppförmågan i enlighet med 5 mom. Genom föreskrifter kan det också preciseras vilken slag dragförmåga en axel ska ha för att den ska kunna betraktas som en i 7 mom. avsedd axel som vid långsam hastighet kan omkopplas till en drivande axel.

107 §. *Allmänna lastningsbestämmelser.* Paragrafens *4 mom.* ändras. Enligt den allmänna bestämmelsen i paragrafen får lasten, inom ramen för fordonets eller fordonskombinationens tillåtna längd på väg, skjuta ut högst en meter över den yttersta punkten av fordonets framdel och högst två meter över den yttersta punkten av fordonets bakdel. Momentet utökas med ett krav som innebär att om fordonskombinationen inte uppfyller kravet på vändningsförmåga enligt 132 § 1 eller 2 mom., får lasten skjuta ut högst en meter över fordonets bakdel. Begränsningen gäller i praktiken närmast vissa HCT-kombinationer som överensstämmer med de bestämmelser som trädde i kraft den 21 januari 2019. Dessutom kombinationer, som också när de är olastade svänger sämre än vanliga kombinationen, kan orsaka fara i vändningssituationer, om lasten skjuter ut mer än en meter bakom kombinationen. Ändringen motsvarar den ändring av 45 § 2 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

108 §. *Placering av last.* Paragrafens *1 mom.* utökas med krav att lasten på i en fordonskombination som består av ett dragfordon och flera släpvagnar än en ska lasten med beaktande av hela kombinationen placeras så långt fram som möjligt. Syftet med bestämmelsen är att förbjuda sådan lastning som är farlig med tanke på stabiliteten hos en flerledad fordonskombination och där vikten i huvudsak belastar fordonskombinationens bakre del. När man transporterar till exempel två långa fartygscontainrar ska den tyngre containern vara längst fram i kombinationen. Ändringen motsvarar den ändring av 46 § 1 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

Paragrafens *2 och 3 mom.* slås samman till 2 mom. Genom ändringen korrigeras det fel som inträffade i det skede då bestämmelserna bereddes.

115 §. *Fordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat.* I paragrafens *1 mom.* ersätts direktivets hela namn med mått- och viktdirektivet, som definierats som namn på det i 88 §.

Paragrafens *2 mom.* ändras så att i en tre- eller fleraxlad boggi i ett fordon som avses i 1 mom. ska den sammanlagda massan som belastar boggins andra axlar än medspårande axlar vara minst 1,6 gånger större än den massa som belastar de medspårande axlarna. Den föreslagna ändringen innebär en liten lättnad jämfört med lagens nuvarande krav och motsvarar den ändring av 19 b § 3 mom. i ändringsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

Genom kravet på att merparten av boggimassan ska belasta andra än medspårande axlar försöker man säkerställa att släpvagnen färdas kontrollerat vid låga hastigheter och rätas upp i ett läge som motsvarar körning rakt fram när hastigheten stiger. Momentets krav på massaförhållande tillämpas inte på fordon som har visats uppfylla de tekniska kraven i en sådan version av E-reglemente nr 79, som gäller styranordningar, som har tillämpats vid den tidpunkt då fordonet först togs i bruk eller senare. I det nämnda E-reglementet föreskrivs om krav på fordons manöverbarhet och det finns inga grunder för nationella tilläggskrav.

I momentet stryks den bestämmelse i 115 § i den nya trafiklagen enligt vilken en medspårande axel som är låst i ett läge som motsvarar körning rakt fram när hastigheten är högre än 30 kilometer i timmen betraktas inte som en sådan medspårande axel som avses i momentet. På gamla släpvagnar tillämpas de tekniska kraven som gällde vid den tidpunkt då de togs i bruk. Den bestämmelse om föreslås bli struken i kombination med de gamla tekniska kraven på styranordningar och sätten att visa överensstämmelse skulle i samband med ändringar av vissa gamla släpvagnar leda till en situation där farliga lösningar skulle kunna genomföras. Ändringen motsvarar den ändring av 19 b § 3 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

I det nya *4 mom.* föreskrivs om en kombination där på en dolly kopplas en påhängsvagn med en styrande axel vars styrning baserar sig på dragfordonets vändskivas läge. En sådan koppling är i princip förbjuden men kan tillåtas om det har visats på ett tillräckligt sätt att kombinationen är trafiksäker. Behovet av förbudet har uppstått i och med att HCT-fordonskombinationer tillåtits.

En påhängsvagns styrande axel får i allmänhet styrimpuls när vinkeln mellan dragfordonets vändskiva och påhängsvagnen ändras. För att kombinationen ska vara stabil förutsätts att dollyns vändskiva är lagrad i fundamentet så att den i allmänhet inte vrider sig på ett sätt som motsvarar vinkeln mellan dollyn och påhängsvagnen. Till följd av detta kan styrningen av påhängsvagnen vara oberäknelig och orsaka risk för trafiksäkerheten. För närvarande används inga sådana fordonskombinationer som här i princip föreslås bli förbjudna, så förbudet har i första hand förebyggande verkan. Om det i fortsättningen uppstår behov av dylika kopplingar, är det möjligt att ansöka om undantagstillstånd hos Transport- och kommunikationsverket för det tekniska genomförandet med stöd av fordonslagen, och fordonskombinationens säkerhet kan bedömas när undantagstillståndet behandlas. Vid behov kan Transport- och kommunikationsverket med stöd av fordonslagen meddela föreskrifter om säkert genomförande av kopplingen och om den konstruktion som förutsätts hos en dolly för att den ska lämpa sig för ändamålet.

116 §. *Största tillåtna massa på axel och boggi på motordrivna fordon och släpfordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat.* I paragrafens *rubrik* rättas ett skrivfel.

I *2 och 3 mom.* finns hänvisningar till de största tillåtna axel- och boggimassor som det föreskrivs om i bilaga 6.1 och 6.2. Momenten preciseras så att den massa som belastar en axel och en boggi inte heller får överskrida det värde som antecknats i trafik- och transportregistret. Detta värde som antecknats i registret kan vara mindre än det värde som allmänt tillåts på väg till exempel därför att fordonet inte är tekniskt godkänt upp till de största massor som allmänt tillåts på väg. I andra EES-stater är de massor som allmänt tillåts på väg ofta mindre än i Finland. Av denna orsak kan de på väg tillåtna massor som är antecknade i utländska fordons registreringsintyg vara mindre än motsvarande massor som tillåts i Finland. Dessa massor behöver inte tillämpas när fordon och fordonskombinationer som är registrerade i en EES-stat uppfyller de krav på fordonets användning som tillämpas i Finland. De massor som är tekniskt tillåtna för fordonet och fordonskombinationen får emellertid inte överskridas. Ändringarna motsvarar de ändringar av 19 a § 1 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

I *3 mom.* preciseras villkoren för när den axelmassa som tillåts på väg tillfälligt får överskridas för att uppnå tillräcklig framdrivningsförmåga på en hal vägyta. Ändringarna motsvarar de ändringar av 19 a § 2 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

I paragrafens nya *4 mom.* tillåts att den massa som belastar fordonets axel och boggi vid användning av en axellyftanordning eller en funktion för lättande av en axel tillfälligt överskrider

den största massa 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. Bestämmelsen tillämpas till exempel vid tvära vändningar när den sista axeln på en släpvagns treaxlade bakre boggi lättas. På marknaden finns produkter som utför denna åtgärd automatiskt. Den högsta tillåtna körhastigheten begränsas till 30 kilometer i timmen därför att en förändring av axelmassorna som görs vid låga hastigheter inte har någon stor inverkan på fordonets stabilitet. De krav på fordonskombinationers stabilitet som föreslås i den nya 132 a § tillämpas inte heller när de funktioner som avses här används vid en hastighet på högst 30 kilometer i timmen. Ändringarna motsvarar de ändringar av 19 a § 3 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

117 a §. *Största tillåtna massa för släpvagnar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat.* I den nya 117 a § föreskrivs om den så kallade broregelmassan för egentliga släpvagnar. 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 släpvagnens yttersta axlar överstiger 1,80 meter. De största tillåtna massorna på släpvagnars fleraxlade boggier höjdes genom den ändring av användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

De nya boggimassorna gör det möjligt att godkänna släpvagnar med större maximimassa än tidigare för trafik, och därför var det nödvändigt med en likadan broregel för släpvagnar som för femaxlade bilar. För närvarande finns det ett litet antal korta och tunga släpvagnar i trafik vilkas största massa begränsas av den nya regeln. Dessa släpvagnar orsakar för stor belastning på många broar. Utan den nya broregel som föreslås här skulle man bli tvungen att förse dessa broar med viktbegränsningar som gäller fyr- eller fleraxlade släpvagnar och som förutom korta och tunga släpvagnar också skulle gälla alla andra fyr- eller fleraxlade släpvagnar och således delvis i onödan begränsa de tillåtna massorna.

Enligt den övergångsbestämmelse som infördes genom ändringen av användningsförordningen gäller kravet släpvagnar som tagits i bruk före den 1 april 2019 först från och med den 1 januari 2024. En övergångsbestämmelse med samma innehåll föreslås ingå i 195 § i denna lag. De korta och tunga släpvagnar som avses här är i huvudsak gamla och efter den föreslagna övergångstiden har de nått slutet på sin normala livscykel. I specialfall kan användningen av en släpvagn fortsätta med den massa som tidigare godkänts för den genom att Transport- och kommunikationsverket beviljar undantagstillstånd till utgången av släpvagnens normala livscykel på sådana rutter där det inte finns några kritiska broar. Paragrafen motsvarar 22 § i användningsförordningen, vilken trädde i kraft den 21 januari 2019.

122 §. *Största tillåtna massa för kombinationer av bilar och släpvagnar som har registrerats och tagits i bruk i en EES-stat.* Paragrafen utökas med bestämmelser om att massan för en fordonskombination får inte överstiga de massor upp till vilka den är tekniskt godkänd och inte de massor som antecknats som maximimassor för den i trafik- och transportregistret. Genom tillägget klarläggs att de värden som anges i bilaga 6.6 får tillämpas endast på sådana kombinationer för vilka dessa massor har godkänts. Den maximimassa som tillåts för en fordonskombination antecknas i allmänhet bland dragbilens registeruppgifter, eftersom flera tekniska krav, till exempel sådana som hänför sig till prestationsförmågan hos kombinationens bromsar, gäller kombinationens dragbil. Ändringar motsvarar de ändringar av 19 a § 1 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

I paragrafen hänvisas i fortsättningen i fråga om de tillåtna massorna för fordonskombinationer som dras med bil till *bilaga 6.6*, i vilken företas ändringar som i huvudsak motsvarar de ändringar av 23 § i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

Ändringarna av bilaga 6.6 är många och därför utfärdas den helt och hållet på nytt.

I a-punkten i bilaga 6.6 föreskrivs om den största tillåtna massan för en kombination av en bil och en medelaxelsläpvagn. Jämfört med den godkända lagen ändras punkten så att den största tillåtna massan för en sådan kombination är 50 ton i stället för lagens tidigare 44 ton. Massan motsvarar den maximimassa som tillåts för motsvarande kombinationer i Norge och Sverige, vilket underlättar gränsöverskridande transporter. Ändringen motsvarande den ändring av 23 § 1 mom. a-punkten i ändringsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

I b-punkten i bilaga 6.6 föreskrivs om den största tillåtna massan för andra fordonskombinationer som dras med bil än kombinationer av en bil och en medelaxelsläpvagn enligt a-punkten. I punkten uppräknas inte längre alla alternativa typer av fordonskombinationer, så samma maximimassor, som i första hand är beroende av axelantalet, tillämpas på alla andra fordonskombinationer som dras med bil än de som avses i a-punkten. Bestämmelser om tillåtna fordonskombinationer som dras med bil ingår i 151 §. Eftersom de massor som föreskrivs i b-punkten i bilaga 6.6 i fortsättningen ska gälla även kombinationer av bilar och påhängsvagnar, sänks den teoretiska största tillåtna massan för en sådan femaxlad kombination från 48 ton till 44 ton. Ändringen motsvarar den ändring av 23 § 1 mom. b-punkten i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019. För dessa kombinationer tilläts i användningsförordningens övergångsbestämmelse en tidsfrist på fem år för tillämpning av de maximimassor som gällde vid förordningens ikraftträdande, om släpvagnen har tagits i bruk före den 1 april 2019.

Till följd av att användningsförordningen upphävs tillfogas som lagens 195 § 8 mom. en övergångsbestämmelse som motsvarar nämnda övergångsbestämmelse i användningsförordningen. När flera olika påhängsvagnskombinationer som är längre och tyngre än tidigare blir möjliga är det inte längre motiverat att föreskriva separat om maximimassorna för kombinationer som består av bil och påhängsvagn respektive bil och egentlig släpvagn. Dessutom är de kombinationer som före de författningsändringar som trädde i kraft den 21 januari 2019 kunde få en massa på 48 ton i huvudsak korta kombinationer som används för transport av jordmaterial. I praktiken begränsar broregeln för kombinationer den största tillåtna massan för dylika kombinationer till högst 44 ton, så sänkningen av den största tillåtna massan för en femaxlad kombination bestående av bil och påhängsvagn har mycket liten praktisk inverkan. De massor som i b-punkten i bilaga 6.6 föreskrivs för allt från fyraxlade till nioaxlade kombinationer förblir oförändrade med undantag för de ändringar som nämns ovan. Eftersom de längre kombinationerna som består av flera fordon har flera axlar, blir belastningen på de enskilda axlarna mindre än tidigare. Av denna orsak fogas till b-punkten i bilaga 6.6 bestämmelser om största tillåtna massor för 10- och 11-axlade kombinationer vilkas släpvagnar inte nödvändigtvis är försedda med parhjul. Den största tillåtna massan på väg för andra kombinationer av en bil och en eller flera släpvagnar än en kombination av en bil och en medelaxelsläpvagn enligt a-punkten i bilaga 6.6 är 74 ton med 10 axlar och 76 ton med minst 11 axlar. Ändringarna motsvarar de ändringar av 23 § 1 mom. b-punkten i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

Den första förklaringspunkten i bilaga 6.6 ändras. Vid beräkning av axlarnas i bilagan avsedda antal ska vid kombinationer med sex eller flera axlar inte beaktas de axlar som är upplyfta eller för vilka den på väg allmänt tillåtna massan är mindre än fem ton. Bestämmelsen ändras således jämfört med den nuvarande, för enligt den nuvarande bestämmelsen ska vid beräkning av axlarnas antal vid kombinationer med sex eller flera axlar inte de axlar beaktas som belastas med en massa som är mindre än fem ton. Till följd av ändringen ska det inte längre ha någon betydelse vilken massa som i verkligheten belastar en axel utan vilken massa som är allmänt tillåten på väg för axeln. Bestämmelsen är ursprungligen avsedd att förhindra att bestämmelsen om största tillåtna massa för femaxlade kombinationer kringgås genom att man monterar en extra axel som i praktiken saknar betydelse. Vid lättare kombinationer med högst sex axlar är det

emellertid ibland av utrymmespraktiska orsaker nödvändigt att använda en axel för små hjul vars största tillåtna massa vanligtvis är cirka fyra ton. I praktiken kan en sådan lösning till exempel göra det möjligt att transportera en extra bil i en fordonstransportkombination. I de nya långa fleraxlade kombinationer uppstår det dessutom vid dellast lätt situationer där flera axlar belastas av en vikt på endast 3-5 ton, trots att hela kombinationens massa är cirka 60 ton. Sådana situationer hade inte beaktats i den tidigare bestämmelsen. Ändringar motsvarar de ändringar av 23 § 2 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

Den första förklaringspunkten i bilaga 6.6 utökas med en bestämmelse om den massa som tillåts för på varandra följande axelgrupper i de olika fordonen i en fordonskombination, dvs. den så kallade broregelmassan, enligt vilken den sammanlagda massa som belastar den bakersta boggin på dragfordonet och den främsta boggin på släpvagnen får inte överskrida det värde som fås när till 20 ton läggs 350 kilogram för varje 0,10 meter med vilket avstående mellan boggiernas yttersta axlar överstiger 1,80 meter. Den formel som tillämpas i bestämmelsen motsvarar formeln för broregelmassan för en femaxlad bil och den föreslagna formeln för broregelmassan för en släpvagn den nya 117 a §. En typisk konstruktion som i synnerhet belastar broar är när bilens boggi är på 27 ton och släpvagnens boggi i närheten av den är på 18 ton. Det tidigare kravet på tre meter mellan dessa boggier begränsar inte belastningarna tillräckligt. För brobelastningarna är avståndet mellan två på varandra följande boggier och deras massa av betydelse oberoende av om boggierna finns på samma fordon eller i på varandra följande fordon. Av denna orsak tillämpas i fortsättningen maximivärdet av broregelmassan även på avstånden mellan dragfordonets bakersta boggi och släpfordonets främsta boggi och på de sammanlagda boggimassorna. Bestämmelsen gäller också de massor som belastar boggierna hos på varandra följande släpvagnar. Dylika situationer förekommer till exempel vid korta och tunga så kallade B-link-kombinationer som består av en bil och två påhängsvagnar. Kravet gäller också kombinationer med dolly och påhängsvagn, varvid kravet överensstämmer med den broregel för släpvagnar som föreslås i 117 a §. Ändringarna motsvarar de ändringar av 23 § 3 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019. För sådana kombinationer tillåts ett undantag i användningsförordningens övergångsbestämmelse som innebar att om ett fordon som tagits i bruk före den 1 april 2019 ingår i fordonskombinationen tillämpas kravet som gäller broregelmassan från och med den 1 januari 2024. På grund av att användningsförordningen upphävs tillfogas som lagens 195 § 9 mom. en övergångsbestämmelse som motsvarar användningsförordningens nämnda övergångsbestämmelse.

I den andra förklaringspunkten i bilaga 6.6 ändras hänvisningen på grund av de ändringar som föreslagits a- och b-punkten i bilaga 6.6.

Den tredje förklaringspunkten i bilaga 6.6 ändras. Där föreskrivs att på en kombination bestående av en bil och en eller flera släpvagnar ska alltid minst 15 procent av fordonskombinationens massa belasta de drivande axlarna. I lagens 106 § 5 mom. förutsätts att man under vintermånaderna använder en anordning som förbättrar framdrivningsförmågan om mindre än 18 procent av kombinationens massa belastar drivaxlarna. Förutom detta krav behövs det för alla kombinationer ett minimikrav på den massa som belastar drivaxlarna för att de ska kunna ta sig fram på en hal vägyta. I den tredje förklaringspunkten i bilaga 6.6 bibehålls den bestämmelsen oförändrad som säger att om massan för en fordonskombination överstiger 68 ton ska minst 20 procent av kombinationens massa belasta de drivande axlarna. I en sådan kombination förutsätts att minst 9 procent av fordonskombinationens massa belastar dragbilens styrande axlar. För att säkerställa manöverbarheten hos i synnerhet långa kombinationer som dras av en påhängsvagns dragbil föreskrivs det också om den procentandel av massan som ska belasta den styrande axeln eller de styrande axlarna för att kombinationen inte överdimensioneras enbart utifrån framdrivningsförmågan. Ändringarna motsvara de ändringar av 23 § 6 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

Den tredje förklaringspunkten i bilaga 6.6 utökas med möjlighet att avvika från de ovannämnda procentandelarna av massan vid korta transferkörningar som hänför sig till lossning eller lastning när körbanans friktionsegenskaper inte utgör någon risk för trafiksäkerheten eller utförandet av transporten. Genom undantaget underlättas till exempel förflyttningar med låg hastighet av delvis lastade kombinationer på lastningsterminalens gård och mellan närbelägna terminaler när vägytans friktion är så bra eller höjdskillnaderna så små att det inte finns någon risk för att fastna eller förlora manöverbarheten. Det är fråga om ett nytt undantag.

Den tredje förklaringspunkten i bilaga 6.6 utökas med bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att vid behov utfärda föreskrifter om vilka slags axlar som ska betraktas som sådana drivande axlar som avses här och beträffande vilka den massa som belastar dem kan beaktas när den massa som belastar de drivande axlarna bestäms. Eftersom strävan med kraven är att säkerställa förmågan att ta sig fram och minska risken att fastna på en hal vägyta, något som medför olägenheter för trafiken, kan som drivande axel betraktas även andra axlar än sådana som kontinuerligt används som drivande axlar. På marknaden finns till exempel drivande framaxlar som fungerar hydrauliskt och som förbättrar fordons förmåga att ta sig fram endast vid låga hastigheter. I föreskrifterna kan som drivande axel också betraktas en axel på en släpvagn som kan omkopplas till drivande axel när axeln avsevärt förbättrar kombinationens förmåga att ta sig fram. Det kan handla om till exempel en axel som är försedd med elmotor och som tar till vara bromsningsenergi, om elmotorns effekt och energireserver är tillräckliga. Uppgift om axlar som godkänts som sådana drivande axlar som avses här antecknas bland fordonets registeruppgifter i samband med att fordonet godkänns för trafik, så att tolkningen inte behöver göras i samband med trafikövervakningen. Genom det nya bemyndigandet kan man beakta fordonstekniken som utvecklas snabbt.

Den fjärde förklaringspunkten i bilaga 6.6 ändras. Där upphävs den bestämmelse som säger att en fordonskombination vars massa överstiger 60 ton får dock användas till och med den 30 april 2018, om bilens motoreffekt överstiger det värde som fås ur formeln: 300 kilowatt + 2,625 kilowatt/ton x (kombinationsmassan i ton – 60 ton). Tillämpningen av bestämmelsen har upphört den 1 maj 2018, så det finns inte längre något behov av en dylik övergångsbestämmelse för dragbilens motoreffekt. I förklaringspunkten talar man inte heller längre om bilens motoreffekt, utan mera allmänt om kombinationens effekt. Genom ändringen blir det möjligt att utnyttja nya tekniska lösningar när den erforderliga minimieffekten bestäms och att undanröja behovet av att överdimensionera förbränningsmotorn när en del av den prestationsförmåga som kombinationen behöver produceras med någon annan kraftkälla. Förklaringspunkten utökas dessutom med ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att vid behov meddela föreskrifter om vilka slags kraftkällor som kan beaktas när kombinationers effekt bestäms. En sådan kraftkälla kan vara till exempel en drivande axel på släpvagnen som tar till vara bromsningsenergi. Genom en föreskrift kan det preciseras vilken slags drivkraft en sådan axel borde producera och hur mycket energi den borde kunna lagra för att den ska beaktas i kombinationens effekt. Föreskrifterna meddelas inte nödvändigtvis genast när lagen träder i kraft, eftersom dylika lösningar är först nu på väg ut på marknaden. Uppgift om en axel som godkänts som en sådan axel som avses här och om den prestationsförmåga som den ger antecknas bland fordonets registeruppgifter i samband med att fordonet godkänns för trafik, så tolkningen behöver inte göras i samband med trafikövervakningen.

I den femte förklaringspunkten i bilaga 6.6 upphävs den bestämmelse som innebär att gränsvärdena för påhängsvagnskombinationers största tillåtna massa även tillämpas en fordonskombination bestående av en bil och en påhängsvagn som ingår en fordonskombination bestående av flera delar. Bestämmelsens syfte att begränsa väg- och brobelastningar uppnås genom bestämmelserna i den första och den andra förklaringspunkten i bilaga 6.6, så en andra bestämmelse

med så gott som samma praktiska innebörd ökar till exempel trafikövervakarnas och transportföretagarnas arbete i onödan.

Den femte förklaringspunkten i bilaga 6.6 utökas med en bestämmelse enligt vilken 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. Massan få dock överskrida det största angivna värdet med högst en ton. I och med ändringen kan den bestämmelse (240/2017) i 21 § 6 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 7 maj 2017 utnyttjas även i fråga om kombinationer, varvid nyttolasten inte krymper till följd av användningen av alternativ drivkraft. Ändringarna motsvara de ändringar av 23 § 8 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019. Förklaringspunkten utökas med bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att vid behov meddela närmare föreskrifter om vilka tekniska genomföranden som kan betraktas som sådana alternativa drivkrafter som avses här. Alternativa drivkrafter definieras i lagens 88 § genom en hänvisning till motsvarande bestämmelse i mått- och viktdirektivet. Det kan uppstå behov av att precisera definitionen genom en nationell föreskrift, eftersom bestämmelsen i direktivet gäller endast bilar och som i lagen avsedd alternativ drivkraft hos en kombination kan på motsvarande villkor också betraktas en kraftkälla hos släpvagnen. Den för dragbilen tekniskt godkända största kombinationsmassan får överskridas om en alternativ kraftkälla hos släpvagnen ökar kombinationens effekt, men endast till den del som dragbilens motoreffekt begränsar den tekniskt godkända kombinationsmassan för dragbilen. Uppgift om ett fordon är godkänt som ett här avsedd fordon som drivs med alternativ drivkraft och om hur mycket den allmänt tillåtna kombinationsmassan får överskridas av denna orsak antecknas bland fordonets registeruppgifter i samband med fordonet godkänns för trafik, så tolkningen behöver inte göras i samband med trafikövervakningen.

124 §. *Undantag som gäller massan på en fordonskombination som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat vid transport av farliga ämnen.* Paragrafens *1 mom.* ändras. I paragrafen föreskrivs om kombinationsmassor som avviker från de största tillåtna massor för fordonskombinationer som anges i bilaga 6.6 och som tillämpas när lagen om transport av farliga ämnen tillämpas på transporten. De största tillåtna massor som följer av fordonskombinationens konstruktion och antalet axlar och som tillämpas vid transport av farliga ämnen presenteras i form av en förteckning för att förbättra tydligheten. I förteckningen uppräknas de kombinationsmassor beträffande vilka avvikelse görs från de kombinationsmassor som allmänt tillåts på väg och som anges i bilaga 6.6. Gränsen 60 ton för den största tillåtna massan *i 1 punkten* tillämpas även i fortsättningen på en kombination med minst sju axlar när villkoren i 2–4 punkten inte är uppfyllda. I *3 punkten* tillåts även i fortsättningen en kombinationsmassa på 68 ton för en kombination bestående av en bil och en påhängsvagn när dragbilen har minst fyra axlar och släpvagnen minst fyra axlar. I *4 punkten* tillåts även i fortsättningen en kombinationsmassa på 68 ton för en fordonskombination som består av en dragbil och två påhängsvagnar. Som *2 punkt* tillfogas en bestämmelse enligt vilken den största tillåtna massan för en kombination bestående av en dragbil med tre axlar och en påhängsvagn med minst femaxlar som används för att transportera farliga ämnen är 64 ton i stället för nuvarande 60 ton. Genom ändringen ges långa påhängsvagnskombinationer, som vanligtvis har god stabilitet och bränsleekonomi, en rättvisare konkurrensställning i förhållande till andra kombinationstyper och görs det möjligt att effektivt använda de nya fleraxlade påhängsvagnarna även vid transport av farliga ämnen. Ändringen motsvarar den ändring av 23 a § 1 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019, men bestämmelsen förtydligas i enlighet med avsikten med nämnda ändring så att 2 punkten tillämpas när dragbilen har tre axlar. Om dragbilen har flera än tre axlar kan 3 punkten tillämpas trots att det är fråga om en kombination av en bil och en påhängsvagn.

I början av *2 mom.* görs ett litet förtydligande av formuleringen. Ordet högst i början av momentet stryks. Lagens övriga bestämmelser begränsar tillämpningen av 2 mom. så att det inte tillämpas på kombinationer som har färre än åtta axlar, så det är onödigt att nämna en kombination med högst åtta axlar. Momentets bestämmelser tillämpas endast på kombinationer med åtta axlar. Ändringen inverkar inte på bestämmelsens innehåll.

125 §. *Största tillåtna längd på bilar, släpvagnar och kombinationer av dessa som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat.* I paragrafen hänvisas i fråga om den största tillåtna längden på bilar, släpvagnar och kombinationer av dessa som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat till *bilaga 7.1*, som ändras på många punkter. Därför utfärdas bilagan på nytt. De största tillåtna längderna på fordonskombinationer är maximivärden som man i praktiken inte tillnärmelsevis alltid uppnår, eftersom de bestämmelser om vändningsförmåga och det bakre hörnets sidoförskjutning som föreslås i 132 § för långa kombinationer ofta begränsar kombinationens längd. Ändringarna motsvarar de ändringar av 24 § i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

I e-punkten i bilaga 7.1 anges den största längd som allmänt tillåts på väg för andra bilar än bussar. Det föreslås att den maximala längden ändras från 12 meter till 13 meter. I synnerhet inom skogsindustrins produkttransporter finns det förpackningsstorlekar som det är optimalt att transportera med ett lastutrymme på cirka tio meter. Även bättre viktfördelning mellan bilen och släpvagnen vid egentliga släpvagnskombinationer gör det möjligt att utöka bilens lastutrymme. Ändringen motsvarar den ändring av 24 § 1 mom. 2 punkten i ändringsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

I f-punkten i bilaga 7.1 föreskrivs om den största tillåtna längden på väg för släpvagnar. Längden från kopplingstappens vertikalaxel eller framaxelns vridningscentrum på en påhängsvagn samt en egentlig släpvagn som används i en fordonskombination som är längre än 22,00 meter till släpvagnens bakända ändras från 12 meter. För påhängsvagnar blir draglängden 18,00 meter.

I test som utförts med stöd av Trafiksäkerhetsverkets undantagstillstånd har man fått goda erfarenheter av långa påhängsvagnar vid flera olika typer av fraktkörning. Långa påhängsvagnar har utifrån teoretiska modeller och praktiska test konstaterats vara betydligt stabilare än egentliga släpvagnar. Dessutom blir bränsleförbrukningen mindre och arbetarskyddet på lossnings- och lastningsplatser bättre. Å andra sidan har påhängsvagnskombinationer sämre vändningsförmåga än egentliga släpvagnskombinationer i samma storleksklass, vilket försämrar säkerheten i tvära korsningar.

I den nya *g-punkten i bilaga 7.1* föreskrivs om den längd på en egentlig släpvagn som motsvarar en påhängsvagns draglängd. En egentlig släpvagns längd från framaxelns vridningscentrum till släpvagnens bakända ska vara 16,00 meter. Strävan är att säkerställa att långa kombinationer är tillräcklig säkra med hjälp av de krav i 132 § som gäller vändningsförmåga och det bakre hörnets sidoförskjutning samt andra tekniska egenskaper. De ändringar som föreslås i f- och g-punkten i bilaga 7.1 motsvarar de ändringar av 24 § 2 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

I k-punkten i bilaga 7.1 föreskrivs det inte längre om kombinationer av en lastbil i kategori N_3 och en påhängsvagn, eftersom det föreskrivs om dem i l punkten.

I l-punkten i bilaga 7.1 föreskrivs det om den största tillåtna längden på kombinationer av en lastbil i kategori N_3 och en påhängsvagn. Längden utökas från 16,50 meter till 23,00 meter. Genom ändringen blir det möjligt att använda sådana långa påhängsvagnar som föreslås i f-

punkten i bilaga 7.1 i fordonskombinationer. Ändringen motsvarar den ändring av 24 § 3 mom. 3 punkten i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

I n-punkten i bilaga 7.1 föreskrivs det om den största tillåtna längden på kombinationer som består av en lastbil och en medelaxelsläpvagn. Kombinationernas längd blir 20,75 meter i stället för tidigare 18,75 meter. Maximilängden för fordonskombinationer som består av en annan bil än en lastbil och en medelaxelsläpvagn är även i fortsättningen 18,75 meter i enlighet med vad som anges i j-punkten i bilaga 7.1. Högst 20,75 meter långa kombinationer av en lastbil och en medelaxelsläpvagn är tillåtna vid fordonstransporter. Det är inte motiverat att begränsa denna längd till enbart fordonstransporter och det skulle komplicera regleringen. Underpunkterna till denna punkt, där det föreskrivs om de maximala inre måtten på lastutrymmena bakom dragbilens förarhytt och om det största tillåtna avståndet från främre delen av dragbilens lastutrymme till bakre ändan av släpvagnens lastutrymme upphävs som onödiga. Det är inte nödvändigt att reglera måtten på lastutrymmet, om de föreslagna längre fordonen och således längre lastutrymmen tillåts. Ändringarna motsvarar de ändringar av 24 § 3 mom. 4 punkten i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

I o-punkten i bilaga 7.1 föreskrivs det om den största tillåtna längden på andra än i k-, l-, m- eller n-punkten avsedda kombinationer av en lastbil och en eller flera släpvagnar. I den nämnda punkten uppräknas inte längre alla möjliga fordonskombinationer, eftersom det föreskrivs i 151 § om tillåtna fordonskombinationer som får dras med lastbil. Den största längden som tillåts på väg ändras från 25,25 meter till 34,50 meter, och av det måttet ändras summan av de inre måtten för lastutrymmena bakom dragbilens förarhytt på grund av *p-punkten i bilaga 7.1* från nuvarande 21,42 meter till 29,24 meter. Det största tillåtna måttet för lastutrymmena baserar sig på en kombination av de största möjliga lastutrymmena inom de ramar som föreskrivs i mått- och viktdirektivet i enlighet med den modulprincip som avses i direktivet. De föreslagna maximala måtten baserar sig på den sammanlagda längden av två lastutrymmen på 7,82 meter och ett lastutrymme på 13,6 meter. Ändringarna motsvarar de ändringar av 24 § 3 mom. 5 punkten i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

131 a §. *Identifieringsskylt för långa fordonskombinationer.* I den nya paragrafen föreskrivs det om den identifieringsskylt för långa fordonskombinationer som förutsätts på över 15,5 meter långa fordonskombinationer bestående av en lastbil med släpvagn eller släpvagnar. I *1 mom.* ingår krav på den identifieringsskylt som krävs av över 15,5 meter långa fordonskombinationer. Kraven motsvarar kraven i del tre i bilaga 7.1, vilka föreslås bli upphävda.

I *2 mom.* bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att vid behov meddela föreskrifter om markeringar som förbättrar synligheten för fordonskombinationer som överstiger maximilängderna enligt mått- och viktdirektivet. Bemyndigandet kan utnyttjas för föreskrifter som ersätter de nuvarande, tekniskt tämligen detaljerade bestämmelserna i 51 b § 2 och 3 mom. i användningsförordningen. Föreskrifterna uppdateras vid behov utifrån erfarenheterna av användningen av långa fordonskombinationer och när de tekniska lösningarna utvecklas. Enligt de nämnda bestämmelserna i användningsförordningen krävs för över 18,75 meter långa kombinationer bestående av en lastbil och en påhängsvagn samt för övriga över 25,25 meter långa fordonskombinationer utöver vad som föreskrivs i 1 mom. reflekterande konturmarkeringar på fordonens sidor samt extra breddmarkeringslyktor på fordonskombinationens bakersta släpvagns bakre hörn för att förbättra kombinationens synlighet för föraren och den övriga trafiken. Över 25,25 meter långa fordonskombinationer ska enligt förordningen ha en minst 0,45 kvadratmeter stor skylt som till sin färg och sina reflekterande egenskaper motsvarar E-reglemente nr 70 och som med minst 200 millimeter höga bokstäver har den finska texten ”PITKÄ”, den svenska texten ”LÅNG” eller den engelska texten ”LONG”. På skylten får det på samma sätt

som den skylt som förutsätts av över 15,5 meter lång kombinationer finnas en bild på en fordonskombination i svart och under den en markering för kombinationens längd. Avsikten är att trafiken bakom ska få information om fordonskombinationens längd för att kunna bedöma omkörningsbehovet och omkörningsmöjligheterna. Den skylt som förutsätts på över 25,25 meter långa kombinationer får i enlighet med förordningen ersättas med en sådan skylt som i enlighet med 1 mom. förutsätts av över 15,5 meter långa kombinationer, vilket gör det möjligt at använda till exempel vikbara och justerbara skyltar på släpvagnarna. Eftersom samma släpvagnar används i olika långa kombinationer ska Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter tillåta att de ovan beskrivna identifieringsskyltarna används något friare än för närvarande, så att man undviker onödiga skyltbyten när det blir en liten ändring i kombinationens längd. Skyltarna kunde också indelas mera än nu så att kombinationslängdernas gränsmått mellan olika identifieringsskyltar är desamma som används i andra tekniska tilläggskrav för långa kombinationer, till exempel 20 och 28 meter. Skyltarna får emellertid inte heller i fortsättningen ge en missvisande bild av kombinationens längd.

132 §. Vändningsförmåga hos bilar och bildragna fordonskombinationer som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat. Paragrafen ändras i sin helhet.

Paragrafens *1 mom.* ändras så att det gäller endast sådana kombinationer bestående av en lastbil och en släpvagn som definieras i mått- och viktdirektivet. Det gäller högst 16,50 meter långa kombinationer av en bil och en påhängsvagn och högst 18,75 meter långa kombinationer av en bil och en medelaxelsläpvagn eller en egentlig släpvagn. Innehållsmässigt motsvarar ändringarna de ändringar av 26 § 1 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019, men den formel som kan användas för att visa att kraven är uppfyllda tas inte in i lagen. I enlighet med bemyndigandet i 6 mom. meddelar Transport- och kommunikationsverket föreskrifter, där det utöver nämnda formel kan bestämmas till exempel hur inverkan av släpvagnens styrande och medspårande axlar på fordonskombinationens vändningsförmåga kan beaktas när överensstämmelse med kraven påvisas.

I det nya *2 mom.* föreskrivs om ett alternativt krav på vändningsförmåga för fordonskombinationer som överskrider måtten i mått- och viktdirektivet. Kravet är alternativt för alla kombinationer som är längre än 18,75 meter och enda krav på vändningsförmåga för kombinationer av en bil och en påhängsvagn som är över 16,50 men högst 18,75 meter långa.

Kravet på vändningsförmåga enligt 2 mom., som gäller en vändning på 360 grader inom ett område som avgränsas av två koncentriska cirklar vilkas radier är 12,5 meter och 2 meter, kan inte tillämpas när kombinationernas längd ökar avsevärt. En ungefär 33 meter lång kombination skulle vid en vändning enligt 2 mom. på 360 grader stöta ihop med sitt eget bakre hörn.

För vissa specialtransportkombinationer har genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrift (TRAFI/4592/03.04.03.00/2015) införts ett krav på vändningsförmåga som baserar sig på en vändning på 120 grader. En sådan vändning på 120 grader indelar kombinationerna tämligen bra enligt deras vändningsförmåga och motsvarar en reell och utmanande trafiksituation.

I *2 mom.* föreskrivs om ett alternativt krav på vändningsförmåga för andra fordonskombinationer än sådana som används för specialtransporter och som baserar sig på en vändning på 120 grader, men som är klart mera krävande än det nämnda kravet som tillämpas på specialtransporter. Kravet beskrivs med en bild i bilaga 9. Bilden åskådliggör bättre än text hur kombinationen anländer till och lämnar den cirkelsektor som avses här. Med hjälp av bilden är avsikten att föreskriva att en över 18,75 lång kombination bestående av en bil och en eller flera släpvagnar samt en över 16,50 lång kombination bestående av en bil och en påhängsvagn får kunna

vända 120 grader båda hållen innanför ett område som avgränsas av två koncentriska cirkelsektorer så att när det yttersta främre hörnet rör sig längs en cirkelbåge med 12,50 meters radie, rör sig den inre sidan längs en cirkelbåge med minst 4,00 meters radie. Nämnda vändning ska påbörjas och avslutas så att före bågens början och efter bågens slut går ingen del av kombinationen över den tänkta tangenten i vändningens begynnelse- och slutpunkter till en här avsedd cirkel med 12,50 meters radie. Släpvagnens bakre del får dock gå över nämnda tangent med högst 0,80 meter efter det att bågen börjat.

Om ovan avsedda sidoförskjutning hos släpvagnens bakre del understiger 0,80 meter, får kombinationens inre sida röra sig längs en båge som har lika mycket mindre radie än 4,00 meter som förskjutningen understiger 0,80 meter. Kombinationens inre sida ska dock alltid röra sig en båge med minst 3,70 meters radie. När ovan avsedda krav på den bakre delens sidoförskjutning och avdraget från måttet 4,00 meter bestäms ska alla släpvagnar i kombinationen beaktas, men sidoförskjutningen hos dragbilens bakre del ska inte beaktas, eftersom dragbilen ska uppfylla kravet på fordonets bakre utsvängning i EU-förordning (EU) nr 1230/2012.

Det egentliga kravet på vändningsförmåga ska på ovan angivet sätt vara lindrigare om sidoförskjutningen hos släpvagnens bakre hörn underskrider det föreskrivna maximivärdet, eftersom en kombination med mindre sidoförskjutning hos det bakre hörnet kan påbörja vändningen längs en körlinje längre ut, varvid körspåret flyttas längre från bågens medelpunkt. Det gränsvärde för det bakre hörnets sidoförskjutning som avses här gäller i praktiken sidoförskjutningen hos släpvagnens bakre del. När de nya längre släpvagnarna och kombinationerna kommer allmänt i trafik är det skäl att ange en gräns även för detta så att det inte kommer sådana släpvagnar i trafik där sidoförskjutningen hos det bakre hörnet är farligt stor vid en vändning, till exempel så att det bakre hörnet går in på körfältet bredvid. Innehållet i bestämmelserna i 3 mom. motsvarar de bestämmelser i början av 26 § 3 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

I det nya *3 mom.* föreskrivs också om transportörens och förarens ansvar i anslutning till en lång fordonskombinations möjlighet att färdas tryggt längs den valda transportrutten. Om den regel om vändningsförmåga som föreslås i 3 mom. tillämpas på kombinationen ska transportören och föraren kontrollera att transport längs den transportrutt som ska användas är möjlig utan risk för sammanstötning med konstruktioner längs körbanans sidor. Härigenom försöker man säkerställa att de allra längsta fordonskombinationerna som svänger allra sämst inte används på sådana väg- och gatuavsnitt där säker körning inte är möjlig, trots att det inte förhindrats särskilt med vägmärken. Under en sådan transport ska också behövliga tekniska uppgifter över fordonet och kombinationen medföras för påvisande av att kraven på vändningsförmåga enligt 3 mom. uppfylls. Att kraven på vändningsförmåga uppfylls ska kunna påvisas genom tekniska uppgifter som medförs under transporten, till exempel fordonets registeruppgifter eller tillverkarens skylt som är fäst på fordonet. Vissa av de uppgifter som behövs är sådana som inte är antecknade i registreringsbevisen i alla EES-stater, så i vissa fall är föraren tvungen att medföra ett separat dokument som upprättats just för detta ändamål under körningen. Bestämmelser om de tekniska kraven på fordon ingår i fordonslagen, med stöd av vilken Transport- och kommunikationsverket kan utfärda närmare tekniska föreskrifter också om de egenskaper hos fordon som avses här. Bestämmelserna i 4 mom. motsvarar innehållsmässigt de bestämmelser i slutet av 26 § 3 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

I det nya *4 mom.* föreskrivs hur den ökning av maximimåtten som orsakas av aerodynamiska tilläggsdelar och aerodynamiska förarhytter, som avses i mått- och viktdirektivet, ska beaktas när paragrafens tidigare moment tillämpas. I enlighet med vad som avses i direktivet ska, då man bestämmer fordonets mått för valet av tillämplig regel om vändningsförmåga, de i enlighet med direktivet tillåtna överskridningarna av längderna som avses i bilaga 7.1 inte beaktas. En

kombination som har aerodynamiska tilläggsdelar och förarhytt och överensstämmer med mått- och viktdirektivet mått ska således uppfylla kravet på vändningsförmåga enligt 1 mom. i denna paragraf och även enligt mått- och viktdirektivet.

I *5 mom.* preciseras verkets bemyndigande att meddela föreskrifter. Trafiksäkerhetsverket, som angetts som den myndighet som meddelar föreskrifter, ändras till Transport- och kommunikationsverket på grund av den ämbetsverksreform som genomförts efter det att lagen antogs. I föreskrifterna tillåts tydligare än nu sådana axellösningar som minskar rullmotståndet hos tomma fordon och förbättrar fordonets förmåga att ta sig fram vid halt väglag, trots att fordonskombinationen inte uppfyller kraven på vändningsförmåga vid samtliga lägen för axellyftfunktioner och funktioner för lättande av en axel. Kraven på vändningsförmåga gäller så tvära vändningar att de kan göras endast vid låga hastigheter. Av denna orsak behöver de axellägen som används endast vid landsvägshastigheter inte beaktas i kraven. I föreskrifterna kan också tillåtas att en kombination uppfyller kravet på vändningsförmåga endast när en axellyftfunktion eller funktion för lättande av en axel är i ett visst läge, om detta läge är avsett att användas just vid tvära vändningar och om vändningen kan göras även med en kombination som är lastad upp till den maximimassa som allmänt tillåts på väg utan att överskrida de axel- och boggimassor som är tillåtna i denna situation. Lägena hos funktioner för lättande av en axel som är avsedda att endast förbättra framdrivningsförmågan på en hal vägyta behöver inte beaktas när vändningsförmågan bestäms, eftersom de är avsedda att användas endast i undantagssituationer. I Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter tillåts ändå inte undantag från de lagstadgade gränsvärden som kommunikationsministeriet allmänt använder som dimensioneringsgrund. Transport- och kommunikationsverket kan också meddela föreskrifter om alternativa sätt att påvisa att de krav på vändningsförmåga som avses i denna paragraf är uppfyllda. I föreskrifterna intas till exempel formeln i slutet av 26 § 1 mom. i användningsförordningen, med vilken man kan visa att kraven i 126 § 1 mom. i lagen är uppfyllda samt bestämmelserna i slutet av 26 § 2 mom. i användningsförordningen, där tillämpningen av nämnda 2 mom. och lagens 126 § 2 mom. preciseras.

132 a §. *Fordonskombinationers stabilitet.* Lagen utökas med en ny paragraf, där det föreskrivs hur treledade fordonskombinationer som är längre än tidigare och som blev allmänt tillåtna på väg genom de ändringar av användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019 ska uppträda säkert vid landsvägshastigheter.

I *1 mom.* föreskrivs om metoderna för att verifiera fordonskombinationers stabilitet och om gränsvärdena i anslutning till detta. Innehållet i bestämmelserna motsvarar de bestämmelser i 32 b § i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019. Kraven gäller så kallade treledade kombinationer som uppräknas i 151 § 4 mom. 7–11 punkten i lagen.

I samband med Trafiksäkerhetsverkets behandling av undantagstillstånd och vid undersökningar har man utrett vilka faktorer som inverkar på treledade kombinationers stabilitet. Utifrån dessa utredningar och preciserande simuleringar har man härlett tekniska krav för att bestämma godtagbar stabilitet hos dessa fordonskombinationer. Genom rätt dimensionering av fordonskombinationerna försöker man säkerställa att en kombination inte välter i extrema situationer, inte alltför lätt börjar sladda vid halt väglag och inte tenderar att vika sig. En fordonskombination som lastats till den största allmänt tillåtna massan på väg ska enligt de föreslagna bestämmelserna vara sådan att vid körprov enligt ISO-standard 14791 (dubbelt körfältsbyte) eller motsvarande simuleringar när körhastigheten är 80 kilometer i timmen och lastens tyngdpunkt är på 1,30 meters höjd från lastutrymmets golv ökar den uppmätta horisontella vridningsvinkelhastigheten mellan det första och det sista fordonet i kombinationen med ett värde på högst 1,90 medan sidoaccelerationen mellan kombinationens första och sista axel ökar med ett värde på högst 4,00. Kombinationens tyngdpunkt i längdriktningen kan väljas fritt inom ramen för de

axel- och boggimassor som allmänt tillåts på väg. De föreslagna gränsvärdena är något högre än motsvarande prestationsvärden som uppnås med typiska, ungefär 25 meter långa kombinationer av en bil och en egentlig släpvagn som används i trafik. Gränsvärdena är dock strängare än de typiska prestationsvärden som fastställts på ovannämnt sätt för kombinationer som består av en lastbil, en påhängsvagn och en medelaxelsläpvagn samt korta kombinationer som består av en lastbil och en egentlig släpvagn. De föreslagna gränsvärdena motsvarar de värden som beskriver körstabiliteten hos en typisk modern 4+5-axlad (lastbil + egentlig släpvagn) virkeskombination. Enligt 27 a § 2 mom. 1 punkten i fordonslagen meddelar Transport- och kommunikationsverket vid behov närmare tekniska föreskrifter om kraven på ett fordons konstruktion och egenskaper. Närmare föreskrifter om nämnda stabilitetskrav enligt 32 b § i användningsförordningen meddelas genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift TRAFI/47451/03.04.03.00/2018. I föreskriften ingår formler och tabeller som baserar sig på måtten på fordonen i en fordonskombination och med vilkas hjälp man kan konstatera om de ovannämnda stabilitetskraven är uppfyllda i fråga om de vanligaste treledade kombinationerna. På grund av att användningsförordningen upphävs och lagen träder i kraft ändras föreskriften tekniskt så att genom den preciseras kraven enligt de bestämmelser som avses här.

Enligt *2 mom.* ska det gå att på vägen visa att stabilitetskraven uppfylls med fordonets tekniska uppgifter, eftersom det annars är svårt att vid en kontroll konstatera att stabilitetskravet uppfylls. Detta kan påvisas till exempel med de uppgifter som är antecknade i registret eller med hjälp av en tilläggsskylt som är fäst på fordonet och där tillverkaren uppger de mått som inverkar på kombinationens stabilitet. Bestämmelserna motsvarar de bestämmelser i 32 b § 2 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019. I lagen tillåts dessutom ett alternativt sätt att påvisa överensstämmelse med kraven. Som bevis godkänns också ett intyg över i 1 mom. avsedda körprov eller motsvarande simuleringar som utförts med fordonskombinationen i fråga eller en fordonskombination med motsvarande dimensionering och konstruktion. Detta sätt att påvisa överensstämmelse kan användas till exempel när kombinationens dimensionering avviker från den normala eller det inte går att få ett sådant ovan avsett bevis på att kraven uppfylls som grundar sig på måtten.

I *3 mom.* preciseras användningen av axellyftsanordningar och funktioner för lättande av en axel hos fordonen i en kombination när det påvisas att kraven enligt 1 mom. uppfylls. Eftersom syftet är att säkerställa att fordonskombinationen är säker att köra vid landsvägshastigheter behöver kraven inte uppfyllas när axellyftanordningarna och funktionerna för lättande av en axel är i sådana lägen som kan användas endast när hastigheten är högst 30 kilometer i timmen.

I *4 mom.* föreskrivs om bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om simuleringsmetoderna för bestämmande av fordonskombinationers stabilitet. I enlighet med vad som nämnts i motiveringen till 1 mom. har föreskrifter meddelats med stöd av det tämligen allmänna bemyndigandet i fordonslagen, men genom ett mera exakt bemyndigande som uttryckligen gäller simuleringsmetoder för bestämmande av fordonskombinationers stabilitet klarläggs saken och åläggs Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter som avses här så att de omfattar sådana treledade kombinationer som används allmänt och som avses i denna paragraf.

134 §. *Största tillåtna massa på axel eller boggi på fordon som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat.* Till paragrafen fogas ett nytt *2 mom.*, enligt vilket 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. Bestämmelsen motsvarar 116 § 3 mom., men utsträcks här till att gälla även andra fordon än sådana som registrerats eller tagits i bruk i en

EES-stat. Axelmassorna hos de fordon som avses här är inte högre än hos motsvarande fordon som registrerats i en EES-stat så det finns inga grunder att förbjuda en dylik konstruktion som förhindrar att man fastnar.

150 §. *Allmänna kopplingsbestämmelser.* Till paragrafen fogas nya 3-5 mom. och till följd av detta blir de nuvarande 3-5 mom. 6-8 mom.

I det nya *3 mom.* föreskrivs om den tilläggsutrustning som krävs på över 20 meter långa kombinationer av en lastbil och en påhängsvagn, i 151 § 7-11 punkten avsedda kombinationer samt övriga över 28 meter långa kombinationer för att förbättra säkerheten hos långa fordonskombinationer. Kraven motsvarar i praktiken de krav i 33 § 2 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019, men på lagnivå föreskrivs det endast allmänt om de tekniska tilläggskraven. Dessutom preciseras bestämmelsen så att den gäller alla treledade kombinationer oberoende av längd. Sådana kombinationer har i praktiken tills vidare inte varit under 28 meter, men kraven förenhetligas med tanke på denna möjlighet. Ändringen har således ingen inverkan på nuvarande kombinationer.

Det bestäms närmare om de tekniska tilläggskraven genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter, som meddelas med stöd av det bemyndigande som fogas till lagen. I början motsvarar föreskrifterna de nämnda bestämmelserna i användningsförordningen, men de kan uppdateras till följd av de behov som iakttagits i praktiken och utvecklingen av allmänt tillgänglig teknik. I lagen förutsätts att över 20 meter långa kombinationer av en lastbil och en påhängsvagn samt övriga över 28 meter långa fordonskombinationer ska ha ett elektroniskt styrt tryckluftbromssystem i alla kombinationens fordon samt sådana system för indirekt sikt och sådana förarassistanssystem som garanterar den långa fordonskombinationens säkerhet. I en sådan kombinations dragbil ska det finnas sådana avancerade nödbromssystem som avses i E-reglemente nr 131, ett sådant varningssystem vid avvikelse ur körfält som avses i E-reglemente nr 130 samt ett sådant elektroniskt stabilitetskontrollsystem som avses i E-reglemente nr 13 och elektroniskt styrda bromsar i alla kombinationens fordon. De nuvarande aktiva säkerhetskomponenterna som stegvis blir obligatoriska i nya fordon, såsom varningssystem vid avvikelse ur körfält och automatisk nödbroms, identifierar misstag som beror på att föraren tillfälligt förlorat koncentrationen och varnar för dem innan situationen blir farlig. Nyttan av denna utrustning i förhållande till kostnaderna har bedömts som stor bland annat i samband med beredningen av unionslagstiftningen. När det gäller större kombinationer blir utrustningens pris klar lägre i förhållande till andra kostnader. Fordonen i HCT-kombinationer är nya redan till följd av de nya måttbestämmelserna, så man kan förutsätta att i dem används den säkerhetsteknik som är allmänt tillgänglig för nya fordon utan större tilläggskostnader. I de test som genomfördes innan HCT-kombinationer allmänt tilläts i trafik undersökte man olika kamerasystem som kunde undanröja de döda vinklar som speglarna lämnade. Systemet har utvecklats avsevärt de senaste åren från det som en traditionell backningskamera visar. Systemet visar automatiskt föraren de viktigaste vyerna runt kombinationen. Genom nya digitala lösningar strävar man efter att minska olyckorna mellan tung materiel och cyklister och fotgängare i tätortstrafiken, trots att fordonskombinationernas storlek växer.

I EU- lagstiftningen förutsätts inte avancerade nödbromssystem, varningssystem vid avvikelse ur körfält eller elektroniskt stabilitetskontrollsystem av fyr- eller fleraxlade bilar och inte av fordon i kategori N_3G, så i detta skede bestäms det inte att utrustningen ska vara obligatorisk i dem på grund av den dåliga tillgången. Undantag från dessa krav beviljas också för kombinationer bestående av en lastbil och två påhängsvagnar. Av de nuvarande kombinationerna är detta den långa kombinationstyp som är mest stabil, så de nämnda säkerhetskomponenterna är inte nödvändiga i denna kombinationstyp. I föreskrifterna intas ett undantag med liknande innehåll som användningsförordningens övergångsbestämmelser, enligt vilket på en dolly som har tagits

i bruk före den 1 april 2019 och som används i en kombination som avses här tillämpas kravet på ett elektroniskt stabilitetskontrollsystem från och med den 1 januari 2024.

I det nya *4 mom.* förutsätts att föraren ska känna till den massa som belastar varje enskild axel och boggi. Informationen kan fås till exempel med hjälp av ett allmänt använt system som känner av luftfjädringens tryck. Den massa som belastar dragfordonets framaxel behöver föraren dock känna till endast om axeln är försedd med luftfjädring. På framaxeln används oftare än på andra axlar traditionell stålfjädring i stället för luftfjädring, och i samband med den finns det inget enkelt system som anger massan. Framaxelmassan ändras emellertid inte lika mycket som massan på de andra axlarna vid belastning, eftersom den alltid belastas av motorns och förarhyttens massa. Föraren behöver informationen eftersom framför allt vid blandade styckegodslass är det i större kombinationer i praktiken omöjligt att följa att massorna hålls inom tillåtna gränser utan hjälpmedel. När föraren framför en kombination på väg ska hen ha tillgång till en utredning om den utrustning som förutsätts i 3 mom., eftersom det kan vara omöjligt att konstatera att utrustningen finns och överensstämmer med kraven vid trafikövervakningen. Uppgifter om fordon som är registrerade i Finland kan antecknas i trafik- och transportregistret. När det gäller nya bilar ökar inte det administrativa arbetet om tilläggsuppgifterna antecknas i registret i samband med det enskilda godkännandet eller registreringsbesiktningen. När det gäller fordon som är registrerade i andra ETA-stater kan motsvarande uppgift lämnas i tillverkarens intyg. Kraven motsvarar de krav i 33 § 2 och 3 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

I det nya *5 mom.* tillåts att 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 en sådan på bilen monterad kopplingsanordning som inte är typgodkänd. Det finns behov av en sådan extra dragkoppling till exempel i en påhängsvagns dragbil som också används för att flytta annat än påhängsvagnen på lastningsterminalens gård eller mellan närliggande terminaler. Behovet gäller i synnerhet lastning av HCT-kombinationer, som ofta förutsätter att kombinationen tas isär på lastningsterminalens gård och att släpvagnarna flyttas till lastningsplatsen var för sig. Hastigheten får inte överstiga 30 kilometer i timmen under transporten. Hastighetsbegränsningen minskar risken för att kombinationen uppträder överraskande och bidrar till att förhindra att en dylik kombination används vid längre förflyttningar. Under dylika korta transferkörningar som hänför sig till lossning eller lastning behöver fordonskombinationen inte uppfylla bestämmelserna om minsta värden på de massor som belastar axlarna, eftersom de undantag som föreslås i bilaga 6.6 kan tillämpas. I närheten av kopplingsanordningen ska det monteras en skylt av vilken framgår klart åtminstone den högsta tillåtna hastigheten när kopplingsanordningen används. Skylten säkerställer att kopplingsanordningen inte i misstag används för andra syften än vad som nämns ovan och underlättar övervakningen. Fordon som kopplas med hjälp av en dylik kopplingsanordning ska ha låsningsfritt bromssystem. Låsningsfritt bromssystem är nödvändigt i alla fordon i en sådan kombination, eftersom de kopplade fordonens bromsar sällan är anpassade till varandra och utan kravet kan följden vara farliga situationer om bromsarna överraskande låser sig. Transport- och kommunikationsverket meddelar vid behov föreskrifter om kraven på den kopplingsanordning och den skylt som avses ovan. Föreskrifterna meddelas i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om tekniska krav på bilar och bilsläpvagnar. Till följd av den lägsta tillåtna hastigheten och begränsade användningen behöver den kopplingsanordning jämte fästen som avses här inte nödvändigtvis vara typgodkänd, om det annars kan säkerställas av kopplingsanordningen och fästningen är säker. I föreskrifterna tillåts en sådan montering att en dylik kopplingsanordning inte behöver beaktas när fordonens bromsar anpassas. Elektroniskt styrda bromsars elanslutning kan genomföras med en separat stickkontakt som är monterad på bilen eller med en skarvsladd som kopplas till ett eluttag som används i samband med den egentliga kopplingsanordningen. Det utfärdas

inte nödvändigtvis föreskrifter om kraven på den skylt som avses ovan, om det inte uppstår oklarhet om vilken slags skylt som är tillräcklig för detta ändamål.

151 §. *Koppling av släpfordon till bil.* Paragrafens 4 och 5 mom. ändras.

I *4 mom.* föreskrivs om släpfordon som det är tillåtet att koppla till en lastbil. Förteckningen över släpvagnar som det är tillåtet att koppla till en lastbil utvidgas på samma sätt som de ändringar av 32 § 3 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019. Utifrån test som föregick ändringen av förordningen samt simuleringar och provkörningar i samband med dem utarbetades ändringar av användningsförordningen som tillät sådana kombinationer i trafiken som kan användas säkert i trafiken när de måttkrav samt krav på stabilitet och vändningsförmåga som infördes samtidigt är uppfyllda. 1-6 punkten i momentet motsvarar de bestämmelser som gällde innan ändringen av förordningen trädde i kraft. Den godkända lagens bestämmelse om kombinationers minimilängd stryks, eftersom det inte finns någon orsak att förbjuda korta kombinationer bestående av flera delar som lämpar sig för vissa ändamål. 7 och 8 punkten gäller kombinationer bestående av en bil, en påhängsvagn och en egentlig släpvagn samt kombinationer bestående av en bil, en påhängsvagn och en påhängsvagn som kopplats med hjälp av en dolly, alltså så kallade Duo2- och A-double-kombinationer. Enligt 9 punkten tillåts kombinationer som består av en lastbil, en dolly och två påhängsvagnar. Enligt 10 punkten tillåts kombinationer som består av en lastbil, en egentlig släpvagn och en påhängsvagn. Enligt 11 punkten tillåts kombinationer som består av en lastbil och tre påhängsvagnar, alltså så kallade B-triple-kombinationer. Ändringarna motsvarar de ändringar av 32 § 2 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

I *5 mom.* företas en liten språklig justering, som gör att texten börjar motsvarar texten med samma innehåll i 4 mom.

152 §. *Största tillåtna massa för släpfordon som kopplas till bil.* Paragrafens 1 mom. ändras, till paragrafen fogas ett nytt 2 mom., varför det nuvarande 2 mom. blir 3 mom.

1 mom. 4 punkten ändras. Massan hos ett till en bil kopplat annat släpfordon än en påhängsvagn får vara högst 1,75 gånger dragbilens största i registrering och bruk tillåtna massa. I den godkända lagen och i motsvarande bestämmelse i användningsförordningen är siffran 1,7 i stället för 1,75. Genom ändringen tillåts i praktiken samma kombinationsmassa på högst 76 ton för en kombination av en treaxlad dragbil och en sexaxlad egentlig släpvagn som för andra nioaxlade kombinationer. Den gällande bestämmelsen begränsar massan till högst 75,6 ton. Skillnaden på 0,4 ton mellan dessa massor ligger i praktiken inom vägningens felmarginal. Undanröjandet av den lilla skillnaden förenklar regleringen och förenhetligar kraven så att den massa som tillåts för kombinationer av en bil och en egentlig släpvagn är densamma som den massa som tillåts för kombinationer med motsvarande axelantal som består av en bil, en dolly och en påhängsvagn. Den nya bestämmelsen underlättar kontroller som görs på vägen.

I det nya 2 mom. föreskrivs om förhållandet mellan den massa som belastar en påhängsvagns boggi och massan hos påhängsvagnens dragbil. Den massa som belastar påhängsvagnens boggi får uppgå till högst 1,75 gånger dragbilens största på väg allmänt tillåtna massa. Gränsvärdet gäller också en påhängsvagn som ingår i en kombination som består av flera delar. De fyra- och femaxlade boggier som blev tillåtna i och med de ändringar som företogs i användningsförordningen den 21 januari 2019 möjliggör större släpvagnsmassor även hos påhängsvagnskombinationer, så för att säkerställa kombinationens manöverbarhet bör samma krav gälla för dem som för kombinationer som består av en bil och en egentlig släpvagn. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar den ändring av 32 a § 2 mom. i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019, men för att göra bestämmelserna mera enhetliga ändras den på ett sätt som

motsvarar den ändring som föreslås i 1 mom., varvid den siffra som beskriver förhållandet mellan massorna ändras från 1,7 till 1,75. Konsekvenserna av ändringen är lika små som av motsvarande ändring som föreslås i 1 mom.

192 §. *Undantag som gäller vissa fordon och fordonskombinationer.* I *1 mom.* uppdateras förteckningen över de paragrafer beträffande vilka Transport- och kommunikationsverket får bevilja undantag för ett enskilt fordon eller en enskild fordonskombination. Till förteckningen fogas på grund av HCT-ändringarna de föreslagna 117 a, 131 a och 132 a § samt den föreslagna 130 a §, som gäller den tillåtna bredden på tunga snöskotrar. Undantag kan således beviljas till exempel för testning av ny teknik även från den största tillåtna massan för släpvagnar, bredden på tunga snöskotrar och slädar som kopplas till dem samt identifieringsskyltar för långa fordonskombinationer. Behovet av att bevilja sådana undantagstillstånd som avses här har minskat avsevärt när långa HCT-kombinationer blev allmänt tillåtna på väg genom de ändringar av användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019. Undantagstillstånd får emellertid även i fortsättningen beviljas till exempel för test av nya tekniska lösningar, om en säkerhetsnivå som motsvarar den som föreskrivits i lag och bestämts med stöd av lag kan uppnås och konkurrensen inte snedvrids. Ändringarna motsvarar de ändringar av 52 § i användningsförordningen som trädde i kraft den 21 januari 2019.

195 §. *Övergångsbestämmelser*. Övergångsbestämmelserna ändras genom att det tillfogas bestämmelser som innehållsmässigt motsvarar de övergångsbestämmelser som intogs i användningsförordningen i samband med HCT-ändringarna och som trädde i kraft den 21 januari 2019. Paragrafen utökas med *nya 9-11 mom*.

Paragrafens *7 mom.* är en övergångsbestämmelse för tillämpning av förslaget till 117 a §.

Paragrafens *8 och 9 mom.* är övergångsbestämmelser för de ändringar som föreslås i 122 §.

6.1.3 Specialtransporter

2 §. *Definitioner.* Definitionen av specialtransport i 23 punkten ändras. I definitionen stryks den onödigt skarpa avgränsningen som inte hör hemma i definitionen och enligt vilken det ska vara nödvändigt att avvika från bestämmelserna om sådana mått och massor som är allmänt tillåtna på väg för att en transport ska kunna anses som en specialtransport. I förslaget till 157 a § bestäms när en transport klassificeras som en specialtransport.

88 §. *Definitioner i 5 kap.* Paragrafen utökas med en ny 12 punkt, där odelbart föremål definieras. Samtidigt rättas 11 punkten tekniskt. Definitionen används i den föreslagna 157 a § och i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter som meddelas med stöd av lagen. Ett odelbart föremål är till exempel ett långt rör som medför att den största längden som tillåts vid vägtransporter överskrids. I samma specialtransport kan man transportera flera sådana odelbara föremål, om man inte överskrider den massa som allmänt tillåts på väg och så att lastningen av flera sådana föremål inte ökar överskridningen av ett mått som allmänt tillåts på väg. En sådan last är inte en sådan odelbar last som definieras i 2 § 23 punkten, men transporten betraktas ändå som en specialtransport på grund av att det mått som allmänt tillåts på väg överskrids. Som odelbart föremål betraktas också ett föremål som utgör last och vars pålastning innebär att ett mått som tillåts enligt mått- och viktdirektivet överskrids, dock så att flera sådana föremål kan lastas utan att en massa som allmänt tillåts på vägen överskrids och så att lastningen av flera sådana föremål inte ökar överskridningen av ett mått som tillåts enligt mått- och viktdirektivet. En transport av ett eller flera odelbara föremål kan således på de villkor som anges i förslaget till 157 a § betraktas som en specialtransport, trots att transporten inte överskrider de mått och massor som allmänt tillåts på väg.

157 a §. *Klassificering av en transport som specialtransport.* Lagen utökas med en ny paragraf där det preciseras när en transport betraktas som en sådan specialtransport som definieras i 2 § 23 punkten. I paragrafen preciseras gränsen mellan en specialtransport och en normal transport som utförs med lång påhängsvagnskombination samt klarläggs hur specialtransporter från och till utlåtandet ska behandlas i Finland. I paragrafen klassificeras som specialtransport en transport av en odelbar last eller ett odelbart föremål, som utförs med likadan materiel som allmänt används för specialtransporter i EES-staterna och som i Finland använts för specialtransporter redan innan HCT-kombinationer tilläts. En transport är emellertid inte heller i fortsättningen en specialtransport eller omfattas av bestämmelserna och föreskrifterna om specialtransporter när transporten inte överskrider något mått eller någon massa som allmänt tillåts på väg. Som sådana allmänt tillåtna mått betraktas också till exempel kraven på vändningsförmåga i 132 § och begränsningarna för last som skjuter ut utanför lastutrymmet i 107 §. Genom de föreslagna bestämmelserna förtydligas också reglerna om transporter från och till utlåtandet som ska klassificeras som specialtransporter så att en sådan transport mer entydigt utgör en specialtransport även i Finland. Härigenom förhindras situationer där man beroende på tolkningen kunde bli tvungen att flytta lasten till ett annat fordon i samband med att gränsen passeras.

I förteckningen i *1 mom.* föreskrivs om alternativa förutsättningar för att klassificera en transport som specialtransport.

I *1 mom. 1 punkten* ingår huvudregeln för transport av en odelbar last eller odelbara föremål. En sådan transport ska även i fortsättningen utgöra en specialtransport, om transporten till följd av den odelbara lasten eller det odelbara föremålet inte kan utföras utan att ett mått eller en massa som allmänt tillåts på väg överskrids.

I *1 mom. 2 punkten* klassificeras som specialtransport en transport som till följd av en odelbar last eller ett odelbart föremål överskrider ett mått eller en massa som tillåts i mått- och viktdirektivet. Bestämmelsen tillåter mer entydigare än förr att en transport utförs med specialtransportmateriel som allmänt används för dylika transporter, trots att transporten kunde utföras med till exempel en HCT-kombination utan att ett mått eller en massa som allmänt tillåts på väg överskrids. Genom bestämmelsen klarläggs också den tolkningssituation som uppstår när man från en annan EES-stat med specialtransportfordon transporterar en sådan last som i Finland kunde transporteras utan att de i Finland nationellt godkända måtten och massorna överskrids. Situationen vore i de flesta fall densamma till exempel i fråga om sådana transporter från Ryssland till Finland som i Ryssland klassificeras som specialtransporter, eftersom gränsvärdena i de mått- och massabestämmelser som tillämpas nationellt i Ryssland ligger tämligen nära motsvarande värden i mått- och viktdirektivet. Av det som föreskrivs i 159 § följer att trots att en transport överskrider en massa som tillåts i mått- och viktdirektivet behöver man inte ansöka om tillstånd till specialtransport enligt 159 § för den, om transporten inte överskrider en massa som allmänt tillåts på väg.

I *1 mom. 3 punkten* klassificeras som specialtransport en transport där 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. I bestämmelsen avses till exempel en sådan last som det på grund av det transporterade godsets konstruktion är skäl att placera i ett visst läge eller att transportera flera föremål ihopknippade, trots att lasten kunde transporteras i enlighet med de mått som allmänt tillåts på väg till exempel om ett enskilt föremål placeras snett. Under en sådan transport ska man i enlighet med lagens 158 § 2 mom. i första hand undvika att den tillåtna bredden överskrids och i andra hand att den tillåtna höjden överskrids. Transport- och kommunikationsverket meddelar med stöd av 158 § 3 mom. närmare föreskrifter om de laster som avses här och som tillåts vid specialtransporter.

I *1 mom. 4 punkten* klassificeras ett fordon som specialtransport, om det på grund av sitt användningsändamål överskrider ett mått eller en massa som allmänt tillåts på väg eller ett mått eller en massa som tillåts i mått- och viktdirektivet. I fråga om bilar och deras släpvagnar tillåts således att de undantag som gäller specialtransportfordon tillämpas på ett fordon som på grund av sitt användningsändamål överskrider ett mått eller en massa som föreskrivs i mått- och viktdirektivet när det är olastat, trots att det inte överskrider något motsvarande värde som tillämpas nationellt i Finland. På användningen av sådana fordon på väg tillämpas till exempel bestämmelserna och föreskrifterna om märkning av specialtransporter. Genom bestämmelsen klarläggs till exempel användningen av ett EG-typgodkänt fordon som specialtransportfordon i Finland. Transport- och kommunikationsverket utfärdar med stöd av 158 § 3 mom. närmare föreskrifter om vad ett sådant fordon får ha som last. Om det är fråga om ett annat fordon än ett som är avsett för transport enligt 1 mom. 1-3 punkten ska fordonet i princip transporteras olastat på vägen. Genom föreskrifter tillåts dock på nuvarande sätt att till exempel motvikter som behövs vid lyftarbete eller en kabel upprullad på en kabeltrumma medförs på fordonet.

I *2 mom.* bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att vid behov meddela närmare föreskrifter om klassificeringen av transporter som specialtransport. Bemyndigandet ska användas om det råder oklarhet om tolkningen av bestämmelser i 1 mom. till exempel vid trafikövervakningen eller om tolkningen av bestämmelserna leder till att konkurrensen snedvrids eller säkerheten äventyras.

6.1.4 Tunga snöskotrar

78 §. *Förbuds- och begränsningsmärken*. Till vägmärke C7 i bilaga 3.3 (Körning med snöskoter förbjuden) fogas att det förbud som anges med märket gäller också körning med tung snöskoter.

79 §. *Påbudsmärken.* Till vägmärke D8 (Snöskoterled) i bilaga 3.4 fogas en ny tredje mening: Körning med tung snöskoter på en snöskoterled är tillåten om detta anges med en tilläggsskylt med texten "Tillåtet för tunga snöskotrar".

93 §. *Undantag från skyldigheten att använda bilbälte och skyddshjälm.* Till 3 mom. 2 punkten fogas en bestämmelse om att vägtrafiklagens skyldighet att använda skyddshjälm gäller inte passagerare i en öppen släpvagn till en tung snöskoter, när körhastigheten är högst 20 kilometer i timmen och detta har angetts med en hastighetsskylt som avses i 102 §.

96 §. *Nödstopp på snöskoter*. Paragrafen utökas med att även en tung snöskoters nödstopp ska fastsättas vid föraren innan motorn startas, om nödstoppets funktion förutsätter detta och att nödstoppet ska hållas fastsatt under körningen. Bestämmelsen motsvarar 12 § i användningsförordningen, som upphävs när den nya vägtrafiklagen träder i kraft den 1 juni 2020.

99 §. *Högsta tillåtna hastighet för fordon.* Till den tabell som avses i 4 mom. fogas att den högsta tillåtna hastigheten för tung snöskoter utan släpvagn är 60 kilometer i timmen på snöskoterled. Till den tabell 5.2 som avses i 5 mom. fogas att den högsta tillåtna hastigheten även för tunga snöskotrar är 40 kilometer i timmen, om människor transporteras i släpvagnen.

På snöskoterleder finns också ledspecifika och lokala hastighetsbegränsningar som måste följas. Bestämmelsen motsvarar 3 § 1 mom. 7 punkten i användningsförordningen, som upphävs när den nya vägtrafiklagen träder i kraft den 1 juni 2020.

För tunga snöskotrar föreslås inga hastighetsbegränsningar som avviker från hastighetsbegränsningen för snöskotrar, eftersom olika hastighetsbegränsningar kunde försvåra trafiken på snöskoterleden och eventuellt öka omkörningarna. Bestämmelsen motsvarar 3 § 4 mom. 3 punkten

i användningsförordningen, som upphävs när den nya vägtrafiklagen träder i kraft den 1 juni 2020.

130 a §. *Bredd på snöskotrar och tunga snöskotrar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat samt släpfordon som kopplats till dem.* Till lagen fogas en ny 130 a § om den maximala bredden på snöskotrar, tunga snöskotrar och deras släpvagnar. Bestämmelsen motsvarar 25 § 2 mom. i användningsförordningen, som upphävs.

Nästan alla nuvarande snöskotrar är smalare än 1,3 meter och snöskoterlederna är planerade i enlighet med denna bredd. Enligt fordonslagens klassificeringsgrund för snöskotrar är snöskoter en banddriven motorsläde med plats för högst två personer utöver föraren och med en egenmassa av högst 0,5 ton. Viktgränsen för snöskotrar och begränsningen av antalet personer har i praktiken lett till att bredden inte just har överskridit nämnda 1,3 meter. Eftersom tunga snöskotrar enligt fordonsklassificeringen är större än snöskotrar föreskrivs i användningsförordningen att den största tillåtna bredden på snöskotrar och tunga snöskotrar samt deras släpvagnar är 1,7 meter på snöskoterleder. Bredden på de nuvarande motorslädarna, som efter ändringen av fordonslagen ska klassificeras som tunga snöskotrar, antas i huvudsak vara under 1,7 meter. Genom att begränsa den största bredden försöker man minska risken för mötesolyckor på snöskoterleder. Det har inte ansetts nödvändigt att föreskriva om den maximala längden och höjden på snöskotrar, tunga snöskotrar och släpfordon som kopplats till dem, eftersom dessa fordons konstruktion och användningsändamål sätter gränser för deras längd och höjd.

149 §. *Persontransport i släpvagn*. Paragrafens 3 mom. ändras så att på samma sätt som med släpvagnen till en snöskoter får man också med en släpvagn till en tung snöskoter transportera personer. Till bestämmelsen fogas emellertid av trafiksäkerhetsskäl begränsningen att med släpvagnen får inte transporteras personer på någon annan väg än en snöskoterled och inte när någon annan väg än en snöskoterled korsas. Eftersom momentet handlar om persontransport i släpvagn endast på väg, är persontransport i släpvagn i terrängen möjlig på det sätt som föreskrivs i 89 §. Bestämmelsen motsvarar 44 § 4 mom. i användningsförordningen, som upphävs när den nya vägtrafiklagen träder i kraft den 1 juni 2020.

6.1.5 Andra ändringar i den nya vägtrafiklagen

2 §. *Definitioner.* Till paragrafen fogas en ny 24 punkt, där trafik- och transportregistret definieras. Med det avses det register som avses i 216 § i lagen om transportservice (320/2017), i vilket införs uppgifter om bland annat fordon.

3 §. *Allmänna skyldigheter för vägtrafikanter.* Den andra meningen i 2 mom. flyttas till 20 § 3 mom. Överföringen görs eftersom det är i förbudsbestämmelsen mera än fråga om en trafikregel än om en allmän princip.

5 §. *Tryggt framförande av fordon och spårvagnar.* Paragrafens *rubrik* korrigeras genom att framförande ändras till körning. Dessutom ändras *2 mom.* så att ett fordon och en spårvagn måste kunna stannas på den del av den framförvarande vägen som går att överblicka och i alla förutsägbara situationer. Enligt det gällande 2 mom. måste man kunna stanna i alla situationer som går att förutse. Ändringen framhäver att man måste försöka förutse trafiken, inte gissa vad som eventuellt kan hända i trafiken.

6 §. *Fordons användning.* Till paragrafens rubrik fogas spårvagn utöver fordon.

8 §. *Iakttagande av trafikregler samt reglering av trafiken.* Paragrafens *1 mom.* ändras så att i stället för tecken, befallningar eller förbud som ges av polisen ska tecken, befallningar eller

förbud som ges av alla i 181 § avsedda trafikövervakare i första hand följas inom lagens tillämpningsområde. Vid sidan av poliser utför gränsbevakare och tullmän trafikövervakning som ska jämställas med polisens och i vissa fall reglerar de också trafiken på sina egna verksamhetsområden. Därför är det viktigt att precisera tillämpningsområdet i detta avseende.

20 §. *Avstånd mellan fordon.* Den andra meningen i 3 § 2 mom. i vägtrafiklagen blir 20 § 3 mom. Överföringen görs eftersom det i förbudsbestämmelsen mera än fråga om en trafikregel än om en allmän princip.

39 §. *Parkeringstillstånd för rörelsehindrade.* Paragrafens *1 mom.* korrigeras i överensstämmelse med nuläget så att till det fogas omnämnandet enligt 28 b § i den gällande vägtrafiklagen om utländska parkeringstillstånds giltighet i Finland. Ett utländskt tillstånd ska vara försett med den internationella symbolen för rörelsehindrade.

Inom EU utgörs bakgrunden till parkeringstillstånd av rådets rekommendation (98/376/EG) om parkeringstillstånd för personer med funktionshinder, vars syfte är ömsesidigt erkännande av medlemsstaternas enhetliga parkeringstillstånd.

40 §. *Anmälan parkeringstidens början.* Paragrafens rubrik ändras så den börjar motsvara paragrafens innehåll bättre, samtidigt preciseras paragrafens motivering.

Enligt 2 mom. ska som parkeringstidens början anges den tid då fordonet har parkerats på sin plats. Parkeringstidens början anges på det sätt som föreskrivs i 3 mom., trots att den första begränsningen av parkeringen gäller endast en del av parkeringstiden. Detta innebär också att när den första begränsningen börjar gälla på nytt, till exempel under följande dygn, minskar den tid som använts under den föregående tidsbegränsningen inte parkeringstiden.

41 §. *Åtgärder vid stannande och parkering av fordon*. Paragrafens rubrik korrigeras så att förutom stannande nämns åtgärder vid parkering i rubriken.

48 §. *Riktningstecken*. Paragrafens 2 mom. ändras så att det börjar motsvara artikel 14.3 i den internationella konventionen om vägtrafik. Då ska endast teckengivningen med riktningsvisaren upphöra så snart manövern är avslutad. Riktningstecken som ges på något annat sätt ska vara synligt och begripligt och det ska ges i god tid innan den avsedda manövern genomförs.

49 §. *Användning av ljus vid körning.* Paragrafens 5 mom. ändras så att polisbilar och polismotorcyklar ersätts med polisfordon, som definieras i 20 § 2 mom. i fordonslagen. Polisfordon är för polisen särskilt tillverkade eller utrustade fordon, varmed avses bland annat polisbilar och polismotorcyklar.

55 §. *Förbud mot onödig tomgång*. Paragrafens *1 mom.* korrigeras så att förbudet mot tomgång gäller endast förbränningsmotordrivna fordon. Hos ett fordon som är försett med till exempel elmotor förekommer ingen tomgång och därför behöver tomgång inte förbjudas. I 1 mom. tillåts dessutom att motorn hålls i gång högst fyra minuter innan körningen påbörjas, om det är kallare än minus 15 grader Celsius. En motor får dessutom hållas i gång så länge det behövs för att förbereda fordonet innan fordonet kan sättas i rörelse eller arbetet med fordonet påbörjas. I praktiken betyder detta den tid som krävs för att fylla de luftbehållare som fungerar som energireserv för bromssystemet och för att fylla eventuella luftfjädringar. I kraven för typgodkännande av fordon tillåts längre tid än fyra minuter för detta, så det vore orimligt att begränsa tiden mer än så i bestämmelserna om användning av fordon. Ett fordon som används för dagliga körningar och som inte har några fel i de system som avses ovan behöver inte gå på tomgång innan man börjar köra. Det finns emellertid ofta små läckor i tryckluftssystemen, så ett fordon

som stått oanvänt en längre tid måste ibland vara i gång flera minuter innan man börjar köra för att bromsarna och fjädringen ska fungera på avsett sätt.

58 §. Mellanrubriken före paragrafen korrigeras så att verbet framföra ändras till verket köra för enhetligheten skull.

58 §. *Tillåten fordonstrafik på motorvägar och motortrafikleder.* Paragrafens rubrik ändras så att i paragrafen föreskrivs överlag om tillåten trafik på motorvägar och motortrafikleder i stället för tillåten fordonstrafik. Eftersom endast trafik med motordrivna fordon är tillåten på motorvägar och motortrafikleder, är till exempel gångtrafik förbjuden på dessa vägar.

63 §. *Spårvagnars plats på vägen.* I de tre meningarna i paragrafen korrigeras verbet föra till verbet köra för enhetlighetens skull.

65 §. *Person som reglerar trafiken.* Landsvägens väghållare ändras till Trafikledsverket och närings-, trafik- och miljöcentralen i 2 mom. 4 punkten till följd av ändringarna i lagen om trafiksystem och landsvägar.

71 §. *Uppsättande av trafikanordningar.* I *1 mom. 1 punkten* ändras uppsättarna av trafikanordningar så att de börjar motsvarar 51 § 1 mom. i den gällande vägtrafiklagen samt den reviderade lagen om trafiksystem och landsvägar. Trafikanordningar uppsätts på landsväg av den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen enligt styrning av Trafikledsverket.

I *4 mom.* ändras med den motivering som framgår av 1 mom. så att den som har rätt att uppsätta trafikanordningar enligt denna lag får också avlägsna en trafikanordning.

72 §. *Undantag som gäller uppsättande av trafikanordningar.* I *1-3 mom.* ändras landsvägens väghållare till den väghållare som avses i 71 § 1 mom. 1 punkten. Paragrafens *5 mom.* korrigeras också så att till det fogas även ett omnämnande av informationsmärken som avses i bilaga 3.6. Ändringen motsvarar nuläget. Den väghållare som avses i 71 § kan sålunda besluta att en sökande på egen bekostnad får placera ut ett informationsmärke som avses i bilaga 3.6 och 3.7 till denna lag.

73 §. *Uppsättande av störande eller otillåten anordning på väg.* I *2 mom.* ändras begreppet väghållare så att det börjar motsvara vad som föreskrivs i 71 § 1 mom.

78 §. *Förbuds- och begränsningsmärken.* Paragrafens 2 mom. korrigeras. Momentet utökas med en bestämmelse enligt vilken förbuds- och begränsningsmärken kan användas som förhandsmärken på informationsmärken enligt 81 §. Genom korrigeringen börjar momentet motsvara nuläget.

85 §. *Längsgående vägmarkeringar.* I *3 mom.* stryks ordet ”i första hand”. Om både gula och vita längsgående vägmarkeringar är synliga samtidigt ska de gula markeringarna alltid följas.

89 §. *Terrängtrafik och militärfordon.* Bestämmelsen om tillämpningsområde i 1 mom. ändras så att den börjar motsvara nuläget. Bestämmelserna om skyddsanordningar och säkerhetsanordningar i 90 och 92–96 § samt bestämmelserna om personbelastning i 141 och 144–149 § ska tillämpas inte bara i terräng utan också på andra ställen. Uttrycket ”på andra ställen”, som fogas till lagen säkerställer att när fordonen framförs och man åker med dem iakttas föreskrifterna om säkerhets- och skyddsanordningar samt persontransporter överallt inklusive områden som är stängda för allmän trafik. Med tanke på trafiksäkerheten är det viktigt att iaktta bestämmelserna

om skyddsanordningar och säkerhetsanordningar samt persontransporter oberoende av var man färdas med ett fordon.

98 §. *Användning av tekniska anordningar.* Skrivfelet i *1 mom.* korrigeras så att förutom i ett fordon får inte heller i en spårvagn en teknisk anordning eller ett tekniskt system användas under körning så att användningen stör eller äventyrar förandet av fordonet.

105 §. *Däck som ska användas vintertid.* I 1 och 2 mom. korrigeras totalmassa till klassificeringsmassa.

109 §. *Säkring av last.* Den allmänna bestämmelsen i *1 mom.*, enligt vilken lasten inte får förskjutas så att det kan störa en säker användning av fordonet i trafik, utsträcks till att gälla även resten av fordonet utöver lastkorgen. Bestämmelsen gäller entydigare än förr till exempel sådana saker i en personbils passagerarutrymme som under körningen kan förflyttas till förarens fotutrymme och störa användningen av pedalerna. Kravet preciseras också till att gälla alla potentiella körförhållanden, till exempel nödbromsning eller en snabb väjningsrörelse som görs på torr asfalt. Kravet är detsamma oberoende av före och årstid, eftersom det alltid kan förekomma situationer där körbanans yta ger ett stadigt grepp och de krafter som riktar sig mot lasten därför är stora. Undantag från huvudregeln tillåts genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter som meddelas med stöd av förslaget till 5 mom.

Det föreslås att *3 mom.* preciseras så att bestämmelsen möjliggör förfaranden enligt europeisk standard vid säkring av last. Detta är motiverat eftersom att förhindra lastens rörelser vertikalt betyder i praktiken skyldighet att surra över lasten, vilket inte i samtliga fall är en möjlig säkringsmetod, trots att ungefär hälften av de krafter som behövs för att säkra lasten uppkommer genom friktionen mellan golvet och lasten. Det väsentliga är att lastens rörelser till följd av vibrationer har förhindrats med lämpligt stöd eller lämpning surrning.

I det *nya 5 mom.* bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att vid behov meddela närmare föreskrifter om de metoder som ska användas för att säkra lasten, om de gränsvärden för retardationer som hänför sig till körsituationer som avses i 1 mom. och om beaktande av friktionens återhållande förmåga enligt 3 mom. Transport- och kommunikationsverket får också meddela föreskrifter om sådana undantag från kraven enligt 1 mom. som beror på lastens art, om detta inte medför fara för trafiksäkerheten. Avsikten är att i föreskrifterna hänvisa till standarden EN 12195-1 vad gäller säkring av last och vid behov precisera hur olika typer av gods som transporteras kan fästas så att kraven i 1 mom. uppfylls.

Genom föreskrifter som meddelas med stöd av det bemyndigande som fogas till lagen underlättas verksamheten för den person som ansvarar för fastspännandet av lasten och polisen som övervakar trafiken samt klarläggs grunderna för sanktioner.

I samband med att lagen träder i kraft utfärdas föreskrifter som motsvarar 47 § 1 mom. i användningsförordningen, som upphävs. Genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter klarläggs det i vilka situationer gränsvärdena för retardationer som hänför sig till säkring av lasten inte behöver tillämpas. Till exempel lätt gods som lastats i en person- eller paketbils slutna bagageutrymme får vara löst i bagageutrymmet, om detta inte stör körningen av fordonet och det inte finns något risk för att godset förflyttas till passagerarutrymmet. Gränsvärdena för retardationer tillämpas till exempel på transport av spannmål samt trä- och jordmaterial så att lastkorgen ska vara så dimensionerad att lasten hålls nästan på plats i lastutrymmet i alla körsituationer. Bestämmelsen lindras dock för att motsvara praktiska körsituationer så att krafterna till följd av accelerationen tänks belasta lasten endast en kort tid, till exempel två sekunder åt gången.

117 §. *Största tillåtna massa för bilar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat.* I fråga om största tillåtna massa för bilar hänvisas i paragrafen till *bilaga 6.3*, som ändras. Till bilaga 6.3 fogas en ny förklaringspunkt enligt vilken massan hos ett utsläppsfritt fordon som avses i artikel 2 i mått- och viktdirektivet får vara större än det största tillåtna värde som anses 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 två ton. Genom ändringen genomförs nationellt den ändring av mått- och viktdirektivet som företogs genom EU-förordning (EU) 2019/1242 varmed syftet är att förbättra konkurrensställningen för utsläppsfria, i praktiken eldrivna, tunga fordon. Ändringen genomförs så att den gäller tvåaxlade lastbilar och treaxlade ledbussar. Ändringen av mått- och viktdirektivet är mer omfattande än så, men eftersom Finland redan före ändringen har tillämpat maximimassor som är större än vad som anges i mått- och viktdirektivet, behövs inga större ändringar än de ovannämnda på grund av de ändringar som företagits i direktivet. I samband med ändringen av mått- och viktdirektivet höjdes inte de största tillåtna massorna på axlar eller boggier, så en ytterligare höjning av de fordonsmassor som från tidigare tillämpas i Finland skulle göra det mycket svårt att lasta fordonen inom ramen för de tillåtna axel- och boggimassorna och skulle i praktiken öka överskridningarna av de tillåtna massorna. Det är inte heller tills vidare känt att det skulle finnas behov av att höja de tillåtna massorna för tunga lastbilar eller fordonskombinationer som använder endast el som drivkraft.

127 §. *Största tillåtna huvudmått för motorcyklar, mopeder, trehjulingar, fyrhjulingar, lätta fyrhjulingar och tunga fyrhjulingar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat.* Paragrafens rubrik korrigeras så att till den fogas lätta elfordon, motoriserade cyklar och cyklar.

143 §. *Märkning av skol- och dagvårdstransporter*. Paragrafens *1 mom.* förenklas så att där föreskrivs inte längre i detalj om formen och måtten på samt placeringen av den märkning som visar att det är fråga om skol- och dagvårdsskjutsar. Enligt momentet ska en bil som används för skol- och dagvårdstransporter ha en framåt synlig, reflekterande eller upplyst skylt eller kupa med gul bottenfärg och röda kanter, och i dess mitt ska det finnas en likadan svart figur som på vägmärke A17, Barn, enligt bilaga 3.1. Skylten eller kupan ska vara av sådan storlek, vara så placerad och ha sådan synlighet att de som väntar på skjuts ser den på tillräckligt långt håll för att kunna stoppa bilen.

Märket för skol- och dagvårdsskjuts kan förutom en skylt också vara till exempel en kupa som monteras ovanför taxilyktan enligt vägtrafiklagen eller i stället för den.

Märket ska vara antingen på reflekterande botten eller upplyst. I 1 mom. föreskrivs inte närmare om de reflekterande egenskaperna eller belysningsegenskaperna. Skenet från märket eller belysningen ska vara tillräcklig för att upptäcka märket. Å andra sidan får skenet eller klarheten inte vara så stor att figuren på märket (vägmärke A 17, Barn) inte kan urskiljas med lätthet eller så att billyktorna syns sämre.

Det föreskrivs inte heller närmare om var märket ska placeras, utan minimikravet är att det är så placerat och har sådan synlighet att de som väntar på skjuts ser det på tillräckligt långt håll för att kunna stoppa bilen. Märket kan således placeras till exempel framme på bilen eller på taket. Om märket fästs på taket bör man emellertid beakta att på fordon som är högre än två meter är det vanligtvis inte helt lätt att se ett märke som är placerat på taket, åtminstone inte om man är nära bilen.

Enligt *2 mom.* får en upplyst skylt eller kupa belysa eller reflektera bara gul färg. En upplyst skylt eller kupa får inte störa andra vägtrafikanter. Genom bestämmelserna i momentet försöker

man säkerställa trafiksäkerheten så att märket inte kan förväxlas med alarm- eller varningslampor och att ett upplyst märke inte är för klart upplyst eller för starkt reflekterande. Exempelvis reflekterande material enligt kategori E i E-reglemente 104 kan anses tillräckligt men inte för reflekterande.

Enligt *3 mom.* får märkningen av skol- och dagvårdstransporter inte användas annat än under sådana transporter. Sålunda ska den reflekterande skylten eller kupan genast avlägsnas efter avslutad skol- och dagvårdstransport. Exempelvis en skärm som visar märket som betyder skol- och dagvårdstransport med hjälp av led-teknik ska släckas. Oberoende av hur märkningen genomförts får den inte synas efter det att skol- och dagvårdstransporten avslutats. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak den nuvarande lagens bestämmelse, enligt vilken skylten ska genast avlägsnas efter avslutad skol- och dagvårdstransport. Strävan med bestämmelsen är att fordon som utför skol- och dagvårdstransporter inte ska förväxlas med andra fordon.

I *4 mom.* bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att vid behov meddela närmare föreskrifter om skyltens och kupans placering, storlek, färger samt reflekterande egenskaper och belysningsegenskaper. Bestämmelsen gör det möjligt att meddela närmare föreskrifter, men avsikten är inte att meddela sådana genast, utan endast ifall det uppstår oklarhet om tolkningen av lagens tämligen allmänna tekniska krav till följd av att till exempel nya tekniska lösningar kommer ut på marknaden.

155 §. *Användning av taxilykta.* Paragrafen korrigeras. Vid sidan av trafikreglerna utökas paragrafen med ett omnämnande av att när trafikanordningarna tillämpas anses fordonet inte vara ett fordon i taxitrafik då taxilyktan är avlägsnad från bilen eller täckt. På ett fordon vars taxilykta är täckt med en kupa som utvisar skolskjuts tillämpas dock trafikreglerna och också trafikanordningarna som gäller taxitrafik. Korrigeringen görs eftersom regler som gäller taxitrafiken ingår inte bara i trafikreglerna utan också i trafikanordningarna.

156 §. *Andra lyktor.* Paragrafen ändras. I *1 mom.* korrigeras ett skrivfel.

Paragrafens 3 *mom.* utökas med en *ny 6 punkt*, enligt vilken varningslykta får användas på bilar som används för skol- och dagvårdstransporter när de tar upp och lämnar av passagerare. En betydande del av skoltransporterna sker under den mörka tiden på vägar som saknar belysning. I synnerhet under dessa förhållanden är det motiverat att kunna varna andra trafikanter för barn som eventuellt korsar vägen.

3 mom. 5 punkten blir 2 mom.5 punkten. Således ska det inte vara obligatoriskt att använda en varningslykta som avger ett blinkande orangegult ljus, utan den får användas om den behövs för att varna den övriga trafiken på fordon som för lastning eller lossning måste stannas på vägen så att omkörning av fordonen inte är möjlig utan att använda den mötande trafikens körfält. Ovillkorlig användningsskyldig är ett orimligt krav i alla möjliga fordon i de situationer som bestämmelsen avser och motsvarar inte regleringens syfte.

158 §. *Genomförande av specialtransport.* I *3 mom. 7 punkten* separeras de två meningarna för tydligenhetens skull så att den första meningen i 7 punkten blir 7 punkt och den andra meningen 8 punkt. Dessutom blir den nuvarande 8 punkten ny 9 punkt.

164 §. *Förseelse av förare av motorlösa fordon*. Paragrafens rubrik och innehåll korrigeras så att till dem fogas transport av djur enligt 53 § 2 mom. Då börjar en ryttare och den som leder ett stort djur enligt 53 § 2 mom. omfattas av tillämpningsområdet för förseelsebestämmelserna i 164 §.

Paragrafens innehåll korrigeras och preciseras även i övrigt. I 1 punkten föreskrivs om skyldighet att iaktta de trafikregler som leder till att förare som överträder dem kan påföras en avgift för trafikförseelse. 2 punkten upphävs, eftersom den ingår i de trafikregler som avses i 1 punkten. 3 punkten blir 2 punkt (skyldigheten att följa trafikanordningar). I den nya 3 punkten bestäms om sanktioner för försummelse av skyldigheterna att använda skyddsanordningar och säkerhetsanordningar under körning. Regleringsmodellen motsvarar till dessa del paragrafens detaljmotivering i regeringens proposition med förslag till ny vägtrafiklag (RP 180/2017 rd). I den nya 4 punkten föreskrivs paragrafspecifikt om de skyldigheter att iaktta bestämmelserna om belastning i 5 kap. som kan leda till att en avgift för trafikförseelse påförs om de överträds.

166 §. *Andra trafikförseelser av förare av motordrivna fordon eller spårvagnar.* Innehållet i 1 mom. korrigeras och regleringsmodellen förenklas.

1 mom. 1 punkten innehåller alla trafikregler i 3 kap. och 2 punkten bestämmelser om trafikanordningar, beträffande vilka överträdelse kan leda till att avgift för trafikförseelse påförs. Till detta moment flyttas dessutom brott mot förbudet mot onödig och störande körning från 171 § 1 mom. 1 punkten.

167 §. *Förseelser som gäller användning av personlig skyddsanordning.* Paragrafen och dess rubrik ändras så att de börjar motsvara paragrafens detaljmotivering i regeringens proposition med förslag till ny vägtrafiklag (RP 180/2017 rd). Paragrafen innehåller då sanktioner endast för förseelser som gäller skyddsanordningar i anslutning till användning av motordrivna fordon på det sätt som föreskrivs för närvarande i 6 § i lagen om ordningsbotsförseelser. I 164 § föreskrivs om sanktioner för förseelser som gäller skyddsanordningar och säkerhetsanordningar i motorlösa fordon.

168 §. *Förseelser som gäller fordons massa och mått.* Paragrafens rubrik ändras så att den börjar motsvara paragrafens innehåll och regleringsmodellen förenklas genom att en ny paragraf införs. I 2 punkten ingår alla förseelserekvisit som gäller massor och mått enligt 5 kap. Paragrafen får då också en hänvisning till den nya 117 a §, där det föreskrivs om största tillåtna massa för släpvagnar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat, dvs. den så kallade broregelmassan, för vars överskridning en avgift för trafikförseelse kan påföras om överskridningen är liten. Paragrafen får då också med en hänvisning till den föreslagna 130 a §, där det föreskrivs om sanktioner för trafikförseelse för en ringa överskridning av bredden på snöskotrar och tunga snöskotrar samt släpfordon kopplade till dem som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat.

171 §. *Andra förseelser som gäller användning av motordrivna fordon och spårvagnar.* Från 1 mom. 1 punkten överförs rekvisitet för onödig och störande körning till 166 § 1 mom. Överföringen görs därför att vid störande och onödig körning är det fråga om trafikreglerna och inte om en förseelse som gäller användningen av fordonet. I momentet stryks dessutom rekvisitet för förbud mot tomgång, eftersom det föreskrivs om överträdelse av förbudet i 1 § 2 mom. i lagen om parkeringsövervakning (727/2011). För överträdelse av tomgångsregeln påförs felparkeringsavgift. Sålunda blir 3 punkten ny 1 punkt.

I den *nya 1 punkten* föreskrivs om sanktioner för trafikförseelse också för användning av en teknisk anordning när man kör ett fordon eller en spårvagn så att detta medför fara eller olägenhet för körningen av fordonet eller spårvagnen. Sådant beteende är ofta straffbart som äventyrande av trafiksäkerheten enligt 23 kap. 1 § i strafflagen, men förseelsen kan också vara så ringa att en anmärkning eller en avgift för trafikförseelse är en tillräcklig påföljd. När närvarande föreskrivs att straffet för förseelse är ordningsbot.

I den *nya 3 punkten* föreskrivs om överträdelse av 132 och 140 § om vändningsförmåga och i den *nya 4 punkten* om överträdelse av 132 a § om fordonskombinationers stabilitet. Det är motiverat att föreskriva om sanktioner för trafikförseelse även för mindre brott mot regeln om vändningsförmåga och stabilitet, för att det ska vara möjligt att ingripa i sådana mindre brott med en anmärkning och en avgift för trafikförseelse. Fordonskombinationernas växande storlek gör att det är viktigare än förr att iaktta reglerna om koppling och vändningsförmåga.

De ändringar som beskrivs ovan innebär också att 4 punkten blir ny 2 punkt och 5 punkten ny 4 punkt.

180 §. *Närmare bestämmelser.* Paragrafen ändras. I stället för att närmare bestämmelser om de påföljdsrelaterade saker som avses i paragrafen utfärdas genom förordnings av statsrådet föreskrivs nu villkorligt att närmare bestämmelser får utfärdas genom förordning av statsrådet. Korrigeringen ger statsrådet rätt att pröva att inte utfärda någon förordning om det inte finns något absolut behov av närmare bestämmelser om handlingar samt meddelanden mellan myndigheter.

184 §. *Undantag från skyldigheten att iaktta trafikregler och bestämmelser om användningen av fordon.* Paragrafens *rubrik* korrigeras så att den börjar motsvara paragrafens innehåll. Till rubriken fogas en hänvisning till regler som gäller användningen av fordon, från vilka en vägtrafikant får avvika enligt paragrafen.

Paragrafens *1 mom.* kompletteras dessutom så att där konstateras uttryckligen vägtrafikanters skyldighet att i alla situationer följa tecken som ges av polisen eller tecken som ges av andra som reglerar trafiken. En vägtrafikant får inte avvika från lagstadgade tecken som ges av polisen och andra som reglerar trafiken när hen utför tjänsteuppdrag.

Syftet med kompletteringen är att precisera tillämpningen av 8 §, där det föreskrivs i vilken ordning trafikregler samt reglering av trafiken ska iakttas. Med andra ord får en vägtrafikant inte avvika från sin skyldighet enligt 8 § att följa tecken som ges av polisen och andra som reglerar trafiken, trots att de i lagen är placerade i kategorin trafikregler. Ändringen motsvarar nuläget.

187 §. *Tillfällig avstängning av väg.* Paragrafen ändras så att närings-, trafik- och miljöcentralens uppgifter som landsvägens väghållare beaktas. Därför föreskrivs det att beslut om tillfällig avstängning av en väg fattas av den som har rätt att uppsätta trafikanordningar på vägen. Enligt 11 § 2 mom. i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) svarar närings-, trafik- och miljöcentralerna inom sina respektive verksamhetsområden för skötseln av uppgifter inom väghållningen under Trafikledsverkets styrning. Ändringen av momentet inverkar inte på andra väghållares befogenheter att stänga av vägen.

I det nya 3 mom. föreskrivs att polisen ska utan dröjsmål delges ett beslut om tillfällig stängning av en väg. På så vis säkerställs att polisen på förhand kan bereda sig på att inrikta sin verksamhet och planera alternativa rutter.

189 §. *Uppsättande av anordning för viktövervakning.* Paragrafens 1 mom. korrigeras så att en anordning för viktövervakning uppsätts på landsvägar av Trafikledsverket. I 2 mom. ändras myndigheten från Trafikverket till Trafikledsverket.

193 §. *Ändringssökande*. Paragrafens *1 mom.* ändras så att i fråga om sökande av ändring hos förvaltningsdomstolen hänvisas till den nya lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

195 §. *Övergångsbestämmelser***.** Till *1 mom.* fogas *spärrområde och varningslinje*. Även dessa ska markeras på det sätt som anges i bilaga 4.1 inom tre år från lagens ikraftträdande.

Enligt det nya 3 mom. ska en dubbelriktad cykelbana anges på det sätt som anges i förklaringen till märkena B5 och D5 i bilaga 3.2 och 3.4 till lagen inom sju år från lagens ikraftträdande. Den långa övergångstiden har positiva konsekvenser för kostnaderna för väghållningen, eftersom det då är möjligt att fördela kostnaderna för nya vägmärken över flera år.

Paragrafens nya *11 mom.* gäller giltigheten för undantagstillstånd som beviljats med stöd av den gällande lagen när den lagen upphävs. Med stöd av den gällande vägtrafiklagen och bestämmelser som utfärdats med stöd av den har tillstånd beviljats att avvika från kraven som gäller vissa fordon och fordonskombinationer. För att trygga kontinuerlig verksamhet är det ändamålsenligt att dessa undantagstillstånd som beviljats med stöd av den gällande lagen förblir i kraft. Bestämmelserna i den nya lagen motsvarar den gällande lagen vad gäller undantagstillstånd.

Undantagstillstånd som beviljats med stöd av den gällande vägtrafiklagen är till exempel tillstånd för specialtransport (87 c § i den gällande lagen). Det har beviljats ungefär 10 000 sådana tillstånd per år och de är i kraft högst ett år. I den nya vägtrafiklagen motsvarar innehållet i 191 § till denna del 87 c i den gällande lagen. Med stöd av 52 § i användningsförordningen, som har utfärdats med stöd av den gällande lagen och som upphävs, har det beviljats undantag från bestämmelserna för ett enskilt fordon eller en enskild fordonskombination, om det har behövts för test av ny teknik eller för produktutveckling eller av något annat särskilt skäl. De senaste åren har det beviljats ungefär tio sådana tillstånd per år och tillstånden har vanligtvis beviljats så att de är i kraft tills vidare. Innehållet i 192 § i den nya vägtrafiklagen motsvarar 52 § i den gällande användningsförordningen.

Med stöd av 52 § i användningsförordningen, som utfärdats med stöd av den gällande lagen och som upphävs, har det dessutom beviljats undantag för test med fordonskombinationer som överskrider de mått och/eller massor som allmänt tillåts på väg. Genom testen inhämtade man information om hur i synnerhet långa kombinationer lämpar sig för vägnätet. En del av undantagstillstånden är fortfarande i kraft efter den 1 juni 2020, dvs. när den nya lagen träder i kraft. Det är nödvändigt att hålla dessa tillstånd i kraft efter upphävandet av den gamla lagen, eftersom en del av de fordonskombinationer som trafikerar med undantagstillstånd inte är förenliga med de bestämmelser som trädde i kraft den 21 januari 2019.

6.1.6 Författningsbilaga

Bilaga 2. *Trafikljussignaler.* Till trafikljussignalen 1 (Fast rött ljus) fogas två bilder.

I förklaringen till trafikljus 2 och 10 (Fast grönt ljus, Gångsignal) ändras verbet beträda till gå ut på.

Till trafikljussignalen 6 (Vitt blinkande ljus) fogas en bild.

Till trafikljus 9 (Cykelsignal) fogas en ny bild av en signal och förklaringen till signalen med ljus som har formen av en pil ändras. Som cykelsignal kan användas en signal med ljus som har formen av en pil, där pilen är integrerad i cykelbilden. Genom ändringen förtydligas skillnaden mellan cykelsignalen och andra fordonssignaler.

Till trafikljussignalen 10 (Gångsignal) fogas en bild.

Bilaga 3.2. *Märken som anger förkörsrätt och väjningsplikt.* Den väjningsplikt som ingår i vägmärke B5 (Väjningsplikt i korsning) preciseras så att ett fordon som svänger i en korsning dessutom har väjningsplikt enligt 24 § 2 mom. Väjningsplikten behöver preciseras i situationer där samma väjningsplikt anges för motsatta trafikriktningar med antingen vägmärke B5 eller B6 vid svängning till vänster, samt vid svängning till höger, om vägmärke B5 eller B6 är förpliktande för både en cyklist och mopedist som fortsätter rakt och ett fordon som kör rakt.

Förklaringen till vägmärke B7 (Väjningsplikt vid en plats där cyklister korsar vägen) ändras så att vid en trafikljusstyrd plats där cyklister korsar vägen kan med märket anges en sådan fortsättning på en cykelbana som inte är upphöjd i konstruktionshänseende.

Bilaga 3.3. *Förbuds- och begränsningsmärken***.** Förklaringen till vägmärkena C3 och C4 korrigeras så att i stället för att hänvisa till registerutdraget hänvisas det till trafik- och transportregistret. I förklaringen till märkena ändras dessutom totalmassa till klassificeringsmassa.

Till förklaringen till vägmärke C7 (Körning med snöskoter förbjuden) fogas en ny tredje mening: ”Förbudet gäller också körning med tung snöskoter.”

Tabellen i förklaringen till vägmärke C27 (Fordons största tillåtna massa på boggi) revideras. Till tabellen i förklaringen till märket fogas nya massatal som ska användas på märket och deras motsvarighet när boggin har flera än två axlar. Genom ändringen blir det möjligt att begränsa boggimassan mera exakt än tidigare.

I förklaringen till vägmärke C 43 (Lastningsplats) korrigeras det felaktiga numret på tilläggsskylten. Om det är tillåtet endast för vissa fordonsgrupper att stanna anges detta med tilläggsskylt H12.

Bilaga 3.4. *Påbudsmärken.* Förklaringen till vägmärkena D1.3-D1.9 (Påbjuden körriktning) korrigeras så att där beaktas ändringen av 23 §. Så kallad lång svängning tillåts för mopeder endast utanför tätorter, där mopeders plats fortfarande är på vägrenen. Motsvarande rättelse görs i fråga om vägmarkering M1.

Till förklaringen till vägmärke D8 (Snöskoterled) fogas en ny tredje mening: ”Körning med tung snöskoter på en snöskoterled är tillåten om detta anges med en tilläggsskylt med texten "Tillåtet för tunga snöskotrar".

Bilaga 3.5. *Regelmärken*. I förklaringen till vägmärke E18 (Motortrafikled upphör) korrigeras ett skrivfel, i den andra meningen ändras E16 till E15.

Bilaga 3.6. *Informationsmärken.* Förklaringen till vägmärkena F19-F23 ändras så att vid tillfälliga trafikarrangemang är märkets bottenfärg gul. Genom ändringen förenhetligas bestämmelsens ordalydelse med andra vägmärken som används vid tillfälliga trafikarrangemang.

Till vägmärke F35 (Orientering till den väg som numret avser) fogas förklaringen ”Märkets färg varierar i enlighet med färgen på vägens nummer”.

I samband med vägmärke F55.4 (Rutt utan trappor) tillfogas en ny förklaringspunkt, där användningen av färger på vägmärkena F39-F55 preciseras. Märkenas färg, med undantag av märkena F46, F49 och F51, kan variera i enlighet med det märkets bottenfärg där märket används. Ändringen motsvarar nuvarande praxis.

Bilaga 3.8. *Tilläggsskyltar*. Förklaringen till vägmärke H14 (förbjudet att transportera farliga ämnen i kategori A) korrigeras så att genomfart vid transport av farliga ämnen ändras i enlighet med den gällande bestämmelsen till transporter av farliga ämnen.

Förklaringen till vägmärke H21 (Laddplats) korrigeras. Det är möjligt att använda tilläggsskylten även i samband med märkena E3 och E4 och inte bara med märke E2.

Förklaringen till vägmärke H23.1 (Dubbelriktad cykelbana) ändras något språkligt. I stället för att dubbelriktad cykelbana kan anges föreskrivs att med tilläggsskylten anges en korsande dubbelriktad cykelbana.

Bilaga 3.9. *Övriga märken avsedda för reglering av trafiken.* Förklaringen till markeringspilarna I5-I8 korrigeras så att de färger som används på fasta hinder och varningsanordningar som finns utanför eller ovanför inte bara körbanan utan också cykelbanan är svart och gult.

Till förklaringen till vägmärke I12 (Kantstolpe) fogas en andra mening, där användningen av märket preciseras.

Förklaringen till vägmärke I13 (Flyttningsuppmaning) korrigeras språkligt. Dessutom korrigeras lagens nummer i samband med lagen om flyttning av fordon.

Bilaga 4.2. *Tvärgående vägmarkeringar.* I förklaringen till vägmarkeringen för fortsättning på cykelbana stryks den femte meningen. En fortsättning på en cykelbana markeras således inte på en sådan plats för korsning av körbanan som styrs med trafikljus, om inte väjningsplikt har angetts med trafikmärkena B5-B7. Korrigeringen görs eftersom trafikljusen inte alltid fungerar på en sådan plats för korsning av körbanan och detta inverkar på väjningsreglerna. Om en fortsättning på en cykelbana är markerad på en plats för ett övergångsställe också i en trafikljusstyrd korsning och trafikljuset av någon orsak är ur funktion, ändras väjningsskyldigheten överraskande i strid med huvudregeln. Då blir cyklisten väjningsskyldig. Detta är problematiskt med tanke på trafiksäkerheten. På ett vanligt övergångsställe där trafikljusen inte är på förfar man därför enligt den normala regeln för passering av ett övergångsställe där trafikljusen inte är på: en cyklist väjer för den korsande fordonstrafiken när hen kommer till körbanan.

Bilaga 4.3. *Övriga vägmarkeringar.* Förklaringen till vägmarkering M1 (Körfältspil) korrigeras så att ändringen av 23 § beaktas. Så kallad lång svängning tillåts för mopeder bara utanför tätorter där mopedernas plats fortfarande är på vägrenen. Motsvarande ändring företas i förklaringen till vägmärkena D1.3-D1.9.

Vägmarkering M2 (Pil för körfältsbyte) förnyas.

Förklaringen till vägmarkering M6 (Ledlinje) ändras så att ledlinje kan användas för att leda trafik inte bara till körfält utan också till cykelbana.

Ordalydelsen i förklaringen till vägmarkering M8 (Cyklist) ändras så att den blir villkorlig.

Till förklaringen till vägmarkering M16 (Hastighetsbegränsning) fogas att alternativt kan en med vägmärke angiven hastighetsbegränsning framhävas även med vägmarkering M19.

Till förklaringen till vägmarkering M17 (Vägnummer) fogas att alternativt kan vägens nummer anges med vägmarkering M19).

Bilaga 7.3. *Största tillåtna huvudmått för motorcyklar, mopeder, trehjulingar, fyrhjulingar, lätta fyrhjulingar och tunga fyrhjulingar (127 §).* Rubriken korrigeras genom att till den fogas lätta elfordon, motoriserade cyklar och cyklar.

6.2 Lagen om ändring av körkortslagen

65 §. *Körförbud på grundval av återkommande förseelser*. I paragrafen korrigeras *1 mom. b- och c-punkten* så att där stryks orden ”som anges med en trafikanordning”. Såsom det konstateras i detaljmotiveringen till paragrafen är avsikten att överträdelse av hastighetsbegränsningar på det sätt som nämns i b- och c-punkten ska påverka körrätten också när överhastigheten beror på överträdelse av den fordonsspecifika hastighetsbegränsningen. Situationen motsvarar då nuläget.

Också *1 mom. 4 punkten* korrigeras till följd av ändringen av paragrafnumreringen i lagen om transportservice.

72 §. *Längden på temporärt körförbud.* Paragrafens *3 mom.* ändras på förslag från justitieministeriet så att polisen kan bestämma att det temporära körförbudet ska upphöra om ärendet är anhängigt vid domstol eller i ett bötesförfarande.

Ett nytt 72 § 3 mom. fogades till körkortslagen genom ändring 96/2018. Enligt momentet kan polisen också annars på motiverad begäran bestämma att det temporära körförbudet ska upphöra, om det med beaktande av längden på behandlingen av brottmålet, hur allvarligt det misstänkta brottet är, de konsekvenser som anges i 66 § 4 mom. eller övriga omständigheter finns vägande skäl för detta och ett till körförbudet anknutet brottmål är anhängigt vid domstol. I regeringens proposition gällande lagen (103/2017 rd, s. 65) konstaterades att ärenden som behandlas i bötesförfarandet avgörs tämligen snabbt och det finns inget behov av att separat bestämma att det temporära körförbudet upphör.

Praktiken har emellertid visat att bötesförfarandeärenden inte alltid kan avgöras inom den korta tid som lagen avser och åklagarens avgörandetid är längre än de kortaste körförbuden på sex och åtta veckor. Detta har i synnerhet gällt brottmål där det handlat om allvarlig likgiltighet för trafiksäkerheten enligt 64 § 2 mom. 3 punkten i körkortslagen. Med tanke på rättsskyddet för den som för föremål för ett körförbudsförfarande är det viktigt att polisen kan avbryta ett tillfälligt körförbud även under ett bötesförfarande.

76 a §. *Förfarande i ärenden som gäller körförbud.*. Paragrafens rubrik och 1 mom. korrigeras så att i dem beaktas även inverkan av ett beslut om avgift för trafikförseelse. Då är det inte fråga om enbart straffrättsliga grunder.

76 b §. Hur ändringssökande påverkar körförbud. Paragrafens rubrik ändras.

6.3 Lagen om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

1 §. *Lagens tillämpningsområde.* Bestämmelsen om tillämpningsområde i *2 mom.* utökas med en hänvisning till en avgift för trafikförseelse enligt 160 § i vägtrafiklagen, 93 § i körkortslagen, 122 § i sjötrafiklagen samt 268 § i lagen om transportservice. Enligt de nämnda lagarna föreskrivs det om verkställighet av avgift för trafikförseelse i lagen om verkställighet av böter.

6.4 Lagen om ändring av 21 § i fordonslagen

21 §. *Ambulans och fordon för prehospital akutsjukvård.* Paragrafen ändrades felaktigt genom lag 942/2018 så att den inte motsvarar sitt syfte. Ändringen hänförde sig till en ändring av lagen om trafiksystem och landsvägar genom vilken ämbetsverksreformen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde genomfördes, Trafiksäkerhetsverket ändrades i 3 mom. till Transport- och kommunikationsverket. Samtidigt ändrades emellertid paragrafens övriga innehåll på ett felaktigt sätt.

Genom lagändring 730/2018 fogades fordon för prehospital akutsjukvård till paragrafen vid sidan av ambulans. Således ändras paragrafen och dess rubrik på nytt så att paragrafen börjar motsvarar sitt syfte och motsvarar det som uttalades i motiveringen till paragrafen i regeringens proposition 180/2017 rd.

7 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2020.

I 195 § i propositionen föreslås övergångsbestämmelser som följer:

- Ett spärrområde och en varningslinje ska markeras inom tre år från ikraftträdandet av den föreslagna lagen. En dubbelriktad cykelbana ska anges inom sju år från ikraftträdandet av den föreslagna lagen.
- Det föreslås att 117 a § ska tillämpas från och med den 1 januari 2024 på en släpvagn som har tagits i bruk före den 1 april 2019.
- 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 bakersta boggin på dragfordonet och den främsta boggin på släpvagnen.
- Sådana tillstånd och godkännanden som gäller när den föreslagna lagen 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.

8 Verkställighet och uppföljning

Riksdagen har i sitt svar 65/2018 rd förutsatt att information om reformerna i den nya vägtrafiklagen ges effektivt och med god täckning till vägtrafikanterna och att lagens effekter följs upp och utvärderas i synnerhet i fråga om säkerhet och smidighet i trafiken.

I fråga om såväl informationen som lagens konsekvenser pågår separata projekt. Informationsprojektet började genomföras den 12 juni 2019, dvs. ungefär ett år före lagens ikraftträdande. I projektet deltar kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Trafikskyddet, polisen samt flera organisationer.

9 Förhållande till andra propositioner

Riksdagen har i sitt svar 75/2019 rd på regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om trafiksystem och landsvägar och till lagar som har samband med den (RP 91/2019 rd) förutsatt att statsrådet snarast utvärderar och ser över bestämmelserna om rätt att begära omprövning och anföra besvär över beslut om körförbud så att körrättsinnehavarens rättssäkerhet tillgodoses utan att bestämmelserna medför överlappande behandling av omprövnings- eller besvärsärenden som belastar myndigheternas resurser i onödan. Polisstyrelsen har i sitt yttrande om den föreliggande regeringspropositionen upprepat behovet av att utvärdera de saker som anförts i uttalandet. Polisstyrelsen har framfört även andra förslag till ändringar av körkortslagen.

Rätten att begära omprövning och anföra besvär över beslut som fattats av myndigheter är ett av de grundläggande elementen i den grundläggande rättigheten rättsskydd enligt 21 § i grundlagen. När besluten om körförbud överfördes från domstolarna till polisen den 1 juni 2019 konstaterades uttryckligen behovet av att förbättra körrättsinnehavarnas rättssäkerhet så att det möjligt att söka ändring även i beslut om temporärt körförbud.

Den utvärdering av förfarandet med begäran om omprövning och besvär som riksdagen förutsatt i sitt uttalande kräver en omfattande juridisk prövning. Detta är inte möjligt i samband med beredningen av denna regeringsproposition med tanke på att de föreslagna lagarna avses träda ikraft den 1 juni 2020.

Samtidigt med denna proposition har det beretts en annan regeringsproposition om ändring av den nya vägtrafiklagen. Regeringens proposition (RP xx/2020 rd) har överlämnats till riksdagen för behandling den 30 januari 2020. I den propositionen föreslås att det föreskrivs om nya parkeringsbestämmelser för hemvården som ska underlätta parkeringsmöjligheterna för dem som arbetar inom hemvården i kommunerna i Fastlandsfinland. Propositionerna kan behandlas samtidigt i riksdagen.

10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Enligt regeringens åsikt kan lagförslaget behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

Lagförslag

1.

Lag

om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i vägtrafiklagen (729/2018) 2 § 23 punkten, 3 §, rubriken för 5 §, 5 § 2 mom., rubriken för 6 §, 8 § 1 mom., 39 § 1 mom., rubriken för 40 §, rubriken för 41 §, 48 § 2 mom., 49 § 5 mom., 55 § 1 mom., mellanrubriken före 58 §, rubriken för 58 §, 63 §, 65 § 2 mom. 4 och 5 punkten, 65 § 5 mom., 67 § 1, 5 och 6 mom., 68 §, 70 § 2–5 mom., 71 § 1 mom. 1 punkten, 71 § 3 och 4 mom., 72 §, 73 § 2 mom., 78 § 2 mom., 85 § 3 mom., 88 § 1 mom. 11 punkten, 88 § 2 mom., 89 §, 93 § 3 mom. 2 punkten, 93 § 5 mom., 96 §, 97 § 2 mom., 98 § 1 mom., 100 § 1 mom., 102 § 3 mom., 105 § 1 mom. 1 och 3 punkten, 105 § 2 och 4 mom., 106 §, 107 § 3 mom., 108 §, 109 § 1 mom., 110 § 4 mom., 113 § 2 mom., 115, 116 och 122 §, 124 § 1 och 2 mom., rubriken för 127 §, 129 § 2 mom., 130 § 5 mom., 132 och 143 §, 149 § 3 mom., 150 §, 151 § 4 och 5 mom., 152 § 1 mom. 4 punkten, 155 och 156 §, 158 § 3 mom., 159 § 2 mom., 164 §, 166 § 1 mom., 167–169 §, 171 § 1 mom., 180 §, rubriken för 184 §, 184 § 2 mom., 187 §, 189 §, 190 § 2 och 3 mom., 191 § 1 och 5 mom., 192 § 1 mom., 193 § 1 mom. och 195 § samt bilaga 2 punkt 2, 9 och 10, bilaga 3.2 punkt B5 och B7, bilaga 3.3 punkt C3, C4, C7, C8, C27 och C43, bilaga 3.4 punkt D1 och D8, bilaga 3.5 punkt E18, bilaga 3.6 punkt F23, F35 och F55, bilaga 3.8 punkt H14–H16, H21 och H23, bilaga 3.9 punkt I5, I8, I12 och I13, bilaga 4.2 punkt L4, bilaga 4.3 punkt M1, M2, M6, M8, M16 och M17 samt bilagorna 5.1, 5.2, 6.2, 6.4, 6.6, 7.1 och 7.3, och

fogas till 2 § en ny 24 punkt, till 20 § ett nytt 3 mom., till 88 § 1 mom. en ny 12 punkt, till 109 § ett nytt 5 mom., till lagen nya 117 a, 130 a, 131 a och 132 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 157 a § och en ny bilaga 9 som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

— —

23) *specialtransport* en transport som utförs med sådana mått eller massor som avviker från bestämmelserna om vad som allmänt är tillåtet på väg, när avvikelsen 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).

3 §

Allmänna skyldigheter för vägtrafikanter

För undvikande av fara och skada ska en vägtrafikant följa trafikreglerna och iaktta den omsorg och försiktighet som krävs med hänsyn till omständigheterna.

Trafiken får inte i onödan hindras eller störas.

5 §

Trygg körning av fordon och spårvagnar

— —

Ett fordon och en spårvagn måste kunna stannas på den del av den framförvarande vägen som går att överblicka och i alla förutsägbara situationer.

6 §

Fordons och spårvagnars användning

— —

8 §

Iakttagande av trafikregler samt reglering av trafiken

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

20 §

Avstånd mellan fordon

— —

Ett fordon får inte köras med omotiverat låg hastighet eller i onödan plötsligt bromsas.

39 §

Parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Ett fordon som är försett med ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade eller ett motsvarande utländskt tillstånd får, oberoende av ett sådant förbud eller en sådan begränsning som angetts med vägmärke, parkeras

1) på avgiftsbelagda parkeringsplatser utan att avgift betalas,
2) på områden där parkering är förbjuden med vägmärket C38 eller C39 enligt bilaga 3.3,
3) på områden där den maximala parkeringstiden har begränsats, för längre tid än begränsningen.

— —

40 §

Anmälan om parkeringstid

— —

41 §

Åtgärder vid stannande och parkering av fordon

— —

48 §

Riktningstecken

Riktningstecknet ska vara synligt och begripligt. Tecknet ska ges i god tid innan den manöver som avses i 1 mom. genomförs. Teckengivningen med riktningsvisare ska upphöra så snart manövern är avslutad.

49 §

Användning av ljus vid körning

— —

I fordon får det inte användas anordningar som kastar eller reflekterar rött ljus framåt eller, om inte något annat föreskrivs eller bestäms särskilt, anordningar som kastar eller reflekterar vitt eller ljusgult ljus bakåt. På polisfordon och på fordon som används av polisen i tjänsteuppdrag, när de används som utryckningsfordon, samt på Tullens och Gränsbevakningsväsendets fordon får dock för stoppande av ett framförvarande fordon användas en anordning som visar ett rött blinkande ljus framåt samtidigt med ett blått blinkande larmljus.

55 §

Förbud mot onödig tomgång

Ett förbränningsmotordrivet fordon som står stilla av någon annan orsak än tvingande trafikhinder får inte ha sin motor igång längre än två minuter. Om lufttemperaturen är under -15 grader Celsius får motorn dock hållas igång högst fyra minuter innan körningen påbörjas. En traktors, ett motorredskaps eller en på bilunderrede byggd arbetsmaskins motor får dessutom hållas igång så länge det behövs för att förbereda fordonet, redskapet eller maskinen innan fordonet, redskapet eller maskinen kan sättas i rörelse eller arbetet med fordonet, redskapet eller maskinen påbörjas.

— —

Körning av motordrivna fordon på motorväg och motortrafikled

58 §

Tillåten trafik på motorvägar och motortrafikleder

— —

63 §

Spårvagnars plats på vägen

En spårvagn får köras på skenor oavsett deras placering. I ett med annan trafik gemensamt körfält ska en spårvagn köras i samma färdriktning som den övriga trafiken i körfältet. En spårvagn får backas eller köras i riktning mot den övriga trafiken endast om särskilda omständigheter kräver det och det inte äventyrar säkerheten eller medför onödig olägenhet för den övriga trafiken.

65 §

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,

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.

67 §

Beviljande av rätt att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter

Tillstånd att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter beviljas av Transport- och kommunikationsverket.

— —

Transport- och kommunikationsverket och polisen har trots sekretessbestämmelserna rätt att få behövliga uppgifter ur trafik- och transportregistret för att kontrollera att de krav som ställs på vägtransportledare för specialtransporter uppfylls.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om utbildningen till vägtransportledare för specialtransporter och förnyandet av rätten att arbeta som sådan.

68 §

Återkallelse av rätten att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter

Transport- och kommunikationsverket ska återkalla ett tillstånd att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter om den som innehar tillståndet inte längre uppfyller de förutsättningar för beviljande av tillstånd som anges i 67 § eller om den som innehar tillståndet begär att tillståndet ska återkallas.

— —

70 §

Trafikanordningar

— —

Transport- och kommunikationsverket kan i försökssyfte fastställa användningen av en trafikanordning som avviker från en trafikanordning enligt denna lag, dock inte en förpliktande eller åläggande trafikanordning.

Transport- och kommunikationsverket kan i försökssyfte bevilja tillstånd att avvika från bestämmelserna om användning av en trafikanordning.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om trafikanordningarnas färg, konstruktion och mått.

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om andra trafikanordningar för spårvagnstrafiken än sådana som anges i denna lag.

71 §

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. 1–3 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 §

Undantag som gäller uppsättande av trafikanordningar

Den väghållare som avses i 71 § 1 mom. 1 punkten 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 väghållare som avses i 71 § 1 mom. 1 punkten 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 väghållare som avses i 71 § 1 mom. 1 punkten 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).

Väghållaren 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.

73 §

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.

78 §

Förbuds- och begränsningsmärken

— —

Förbuds- och begränsningsmärken ska vara placerade på högra sidan av körbanan eller den aktuella delen av den. Av särskilda skäl kan det dessutom placeras ett märke till på en refug på körbanan, på vänstra sidan av körbanan eller ovanför körbanan. På en cykelbana ska märket vara placerat på banans högra sida. Förbuds- och begränsningsmärken kan användas som förhandsmärken på informationsmärken.

— —

85 §

Längsgående vägmarkeringar

— —

De längsgående vägmarkeringar som ska användas vid tillfälliga trafikarrangemang är gula. Om både gula och vita längsgående vägmarkeringar är synliga samtidigt ska de gula markeringarna följas.

88 §

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 utgör last och vars pålastning innebär att ett mått som tillåts enligt mått- och viktdirektivet 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 tillåts enligt mått- och viktdirektivet.

— —

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.

89 §

Terrängtrafik och militärfordon

Bestämmelserna i 90 och 92–96 § om skyddsanordningar och säkerhetsanordningar och bestämmelserna i 141 och 144–149 § om personbelastning tillämpas också på användningen av motordrivna fordon i sådan terräng som avses i 2 § i terrängtrafiklagen (1710/1995) och på andra ställen.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas också på användningen av militärfordon. Om det behövs med hänsyn till ett militärfordons särskilda användningssyfte eller konstruktion, får det dock genom förordning av försvarsministeriet utfärdas bestämmelser om undantag från denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den samt genom föreskrifter av huvudstaben

meddelas föreskrifter som avviker från de föreskrifter som Transport- och kommunikationsverket meddelat.

93 §

Undantag från skyldigheten att använda bilbälte och skyddshjälm

— —

Skyldigheten att använda skyddshjälm gäller inte

— —

2) passagerare i en öppen släpvagn till en snöskoter eller tung snöskoter, när körhastigheten är högst 20 kilometer i timmen och detta har angetts med en hastighetsskylt som avses i 102 §,

— —

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i det läkarintyg som avses i 2 mom.

96 §

Nödstopp på snöskoter

En snöskoters och en tung snöskoters nödstopp ska fastsättas vid föraren innan motorn startas, om nödstoppets funktion förutsätter detta. Ett sådant nödstopp ska hållas fastsatt under körning. Skyldigheten att använda nödstopp gäller dock inte snöskoterförare vid renskötsel eller skogsskötsel, i energiöverföringsarbeten eller i telenätverksarbeten.

97 §

Brandsläckare och förstahjälpsutrustning i bussar

— —

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om brandsläckaren och förstahjälpsutrustningen.

98 §

Användning av tekniska anordningar

I ett fordon eller en spårvagn får en teknisk anordning eller ett tekniskt system inte under körning användas så att användningen stör eller äventyrar körningen.

— —

100 §

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.

— —

102 §

Hastighetsskylt

— —

Transport- och kommunikationsverket meddelar föreskrifter om hastighetsskyltens utseende och annat tekniskt genomförande.

105 §

Däck som ska användas vintertid

Om vädret eller väglaget förutsätter det ska vinterdäck där slitbanans huvudspår har ett djup på minst 3,0 millimeter användas under månaderna november, december, januari, februari och mars på följande fordon:

1) personbilar med en klassificeringsmassa som är högst 3,5 ton,

— —

3) specialbilar med en klassificeringsmassa som är högst 3,5 ton,

— —

Om vädret eller väglaget förutsätter det ska vinterdäck där slitbanans huvudspår har ett djup på minst 5,0 millimeter under månaderna november, december, januari, februari och mars användas på drivaxlarna, med undantag för styrande drivaxlar, på lastbilar och bussar, på personbilar och specialbilar med en klassificeringsmassa som är större än 3,5 ton samt på traktorer vars konstruktiva hastighet är högre än 60 kilometer i timmen. På andra axlar samt på samtliga axlar på en släpvagn eller släpanordning som dras av ett ovannämnt fordon ska då användas däck där slitbanans huvudspår har ett djup på minst 3,0 millimeter. Kravet tillämpas inte på en fordonskombination som består av en traktor och en släpvagn eller släpanordning när fordonskombinationens högsta tillåtna hastighet på väg är 60 kilometer i timmen eller lägre.

— —

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om vinterdäcken på fordon i olika fordonskategorier.

106 §

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 dubbar på fordonets däck.

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, sparkcyklar 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.

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 §

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 §

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.

— —

109 §

Säkring av last

Fordonets last får inte förskjuta sig så att det kan störa en säker användning av fordonet i trafik. Lasten ska hållas på plats i lastkorgen och fordonet vid all potentiell acceleration och inbromsning samt vid körning i kurvor.

— —

Transport- och kommunikationsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om de metoder som ska användas för att säkra lasten och om de gränsvärden för retardationer som hänför sig till körsituationer som avses i 1 mom. Transport- och kommunikationsverket får dessutom meddela föreskrifter om sådana undantag från kraven enligt 1 mom. som beror på lastens art, om detta inte medför fara trafiksäkerheten.

110 §

Markering av last

— —

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de medel som ska användas för att markera lasten.

113 §

Båtar och camprar

— —

Transport- och kommunikationsverket meddelar föreskrifter om lyktor och reflektorer på camprar som avses i 1 mom. samt vid behov om andra krav på trafiksäkerheten.

115 §

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,
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 §

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- eller boggimassa som tillåts på väg, 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 §

Största tillåtna massa för släpvagnar 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 adderar350 kilogram för varje 0,10 meter med vilket avståndet mellan släpvagnens yttersta axlar överstiger 1,80 meter.

122 §

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 §

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 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 släpvagnens eller släpvagnarnas 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.

127 §

Största tillåtna huvudmått för motorcyklar, mopeder, trehjulingar, fyrhjulingar, lätta fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar, lätta elfordon, motoriserade cyklar och cyklar

— —

129 §

Bredd på traktorer och motorredskap samt tillkopplade släpvagnar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

— —

En traktor vars bredd mätt från breddningshjulen överskrider 2,6 meter ska under mörker eller i skymning, och även annars när omständigheterna kräver det, både fram och bak förses med lyktor och reflektorer som utvisar den största bredden. Transport- och kommunikationsverket meddelar föreskrifter om de tekniska egenskaperna hos lyktorna och reflektorerna samt om deras placering på fordonet. Lyktorna och reflektorerna beaktas inte vid mätningen av traktorns största bredd.

130 §

Fordon och anordningar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat och som används vid väghållning och i jordbruk

— —

Transport- och kommunikationsverket meddelar föreskrifter om de tekniska egenskaperna hos markeringar, lyktor och reflektorer som avses i denna paragraf samt om deras placering på fordonet eller arbetsredskapet.

130 a §

Bredd på snöskotrar och tunga snöskotrar samt tillkopplade släpfordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat

Den största tillåtna bredden på snöskotrar och tunga snöskotrar samt tillkopplade släpfordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat är 1,70 meter på en snöskoterled.

131 a §

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.

132 §

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 §

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.

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

134 §

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.

143 §

Märkning av skol- och dagvårdstransporter

En bil som används för sådana skol- och dagvårdstransporter som ordnas som beställningstrafik av en kommun, samkommun, skola eller inrättning och där transporten får statsunderstöd eller understöd av kommunen ska ha en framåt synlig, reflekterande eller upplyst skylt eller en kupa som monteras utanpå taxilyktan eller i stället för den. Skyltens eller kupans bottenfärg ska vara gul och den ska ha röda kanter, och i dess mitt ska det finnas en likadan svart figur som på vägmärke A17, Barn, enligt bilaga 3.1. Skylten eller kupan ska vara av sådan storlek, vara så placerad och ha sådan synlighet att de som väntar på skjuts ser den på tillräckligt långt håll för att kunna stoppa bilen. Skylten eller kupan får också synas i andra riktningar än framåt.

Skylten eller kupan får belysa eller reflektera bara gul färg. Skylten eller kupan får inte störa andra vägtrafikanter.

I 1 mom. avsedd märkning av skol- och dagvårdstransporter får inte användas när det inte är fråga om skol- eller dagvårdstransport.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om skyltens och kupans placering, storlek, färger samt reflekterande egenskaper och belysningsegenskaper.

149 §

Persontransporter i släpvagn

— —

Med en släpvagn kopplad till en snöskoter eller tung snöskoter får det transporteras personer. Personer får dock inte transporteras med en sådan släpvagn när snöskotern eller den tunga snöskotern framförs på någon annan väg än en snöskoterled eller när en sådan annan väg korsas.

150 §

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 tilläggsspeglar att föraren kan se längs dragfordonets och släpvagnens eller släpvagnarnas sidor och ge akt på trafiken bakom fordonet; i stället för tilläggsspeglar 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 tryckluftbromssystem 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 kilometer i timmen inte överskrids 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 §

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.

— —

152 §

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.

— —

155 §

Användning av taxilykta

När en taxilykta är avlägsnad från en bil eller täckt, anses fordonet inte vara ett fordon i taxitrafik vid tillämpningen av vad som i denna lag föreskrivs om trafikregler och trafikanordningar. På fordon som avses i 142 § tillämpas emellertid trafikreglerna och trafikanordningarna för taxitrafik när taxilyktan är täckt med en kupa som anger skol- och dagvårdsskjuts.

156 §

Andra lyktor

På utryckningsfordon får en varningslykta som avger ett blinkande blått ljus användas när ett brådskande uppdrag utförs med fordonet eller när det annars behövs för att varna den övriga trafiken. På polisfordon, Tullens fordon och Gränsbevakningsväsendets fordon får det också användas en sådan varningslykta, även om fordonet inte är ett utryckningsfordon.

En varningslykta som avger ett blinkande orangegult ljus ska utöver det som föreskrivs i 129 § användas

1) på bogserbilar när de används för att lyfta eller flytta fordon så att de kan utgöra fara för den övriga trafiken,

2) på bilar, traktorer och motorredskap som används vid väghållning,

3) på motorredskap och traktorer som används för arbete som utförs på vägen,

4) på traktorer till vilka det har kopplats ett släpfordon eller arbetsredskap vars bredd överskrider tre meter,

En varningslykta som avger ett blinkande orangegult ljus får användas om det behövs för att varna den övriga trafiken

1) på utryckningsfordon,

2) på bilar, fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och terrängfordon som används för arbete som utförs på vägen,

3) på vägservicefordon,

4) på släpfordon som är kopplade till en traktor eller ett motorredskap och vars bredd överskrider tre meter,

5) på arbetsredskap som är kopplade till en traktor eller ett motorredskap och vars bredd överskrider tre meter.

6) på bilar som används för skol- och dagvårdstransport när de tar upp och lämnar av passagerare.

7) på fordon som för lastning eller lossning måste stannas på vägen så att omkörning med bil inte är möjlig utan att använda den mötande trafikens körfält.

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om hur varningslyktor som avger ett blinkande orangegult ljus ska användas vid specialtransporter.

Arbets- och hjälplyktor får inte vara tända när ett fordon körs på väg. Detta förbud gäller inte arbete som utförs på vägen.

Den identifieringslykta för släpvagn som är tillåten på en lastbil som används som dragbil får användas endast när släpvagnen är kopplad till lastbilen.

Identifieringslyktan för vägservicefordon och fordon som används för förstahjälpsverksamhet ska övertäckas eller avlägsnas när fordonet förs på väg utan att det används i vägservice- eller förstahjälpsverksamhet.

157 a §

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.

158 §

Genomförande av specialtransport

— —

Transport- och kommunikationsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om
1) fordon och fordonskombinationer som är tillåtna för specialtransport och om laster som tillåts vid specialtransport,
2) kopplingskrav som gäller för fordon som används i specialtransportkombinationer,
3) mått och massor som är tillåtna vid specialtransport samt lastning av last som transporteras som specialtransport,
4) märkning av last som transporteras som specialtransport,
5) specialtransport av annan last än en odelbar last,
6) hastighetsbegränsningar som ska iakttas vid specialtransport,
7) användningen av varningsfordon och personer som reglerar trafiken vid specialtransporter,
8) transport av en grupp av specialtransporter i rad,
9) villkoren för förebyggande av fara och olägenhet som orsakas av specialtransporter samt andra säkerhetskrav.

— —

159 §

Tillstånd för specialtransport

— —

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om när en transport kräver tillstånd för specialtransport och om förutsättningarna för beviljande av tillstånd för specialtransport.

164 §

Förseelser av förare av motorlösa fordon och djurförare

En cyklist eller förare av något annat motorlöst fordon och en vägtrafikant som avses i 53 § 2 mom. kan för uppsåtligen eller av oaktsamhet begången överträdelse av lagen påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon underlåter att iaktta
1) de trafikregler i 1–35, 41–51, 53, 54 eller 56–62 § som gäller förare av fordon,
2) skyldigheten att följa trafikanordningar enligt 74, 77–80, 82 eller 84–87 §,

3) skyldigheten enligt 94 eller 95 § att använda skyddsanordningar och säkerhetsanordningar under körning, eller
4) en begränsning av belastningen enligt 107– 110, 112, 128, 147 eller 149 §.

166 §

Andra trafikförseelser av förare av motordrivna fordon eller spårvagnar

En förare av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot det som föreskrivs i
1) 18–22, 24–35, 41–-51, 53, 54 och 56–62 om iakttagande av trafikregler,
2) 74, 77–80, 82, 84–87 § om iakttagande av trafikanordningar.

— —

167 §

Förseelser som gäller användning av personlig skyddsanordning i motordrivna fordon

En förare av och passagerare i ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att använda bilbälte under körning.
En avgift för trafikförseelse av den storlek som anges i 1 mom. kan påföras också
1) en förare av ett motordrivet fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet i fordonet transporterar ett barn i strid med 94 §,
2) en vårdnadshavare eller förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar den skyldighet enligt 95 § som gäller användning av skyddsanordningar för barn under 15 år i ett motordrivet fordon,
3) en förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar den skyldighet enligt 95 § 2 mom. som gäller säkerheten vid transporter med invalidtaxi.
En förare av och passagerare på eller i ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro om han eller hon i strid med 92 § 1 eller 3 mom. uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att under körning använda skyddshjälm. En avgift för trafikförseelse av den nämnda storleken kan påföras också en förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar skyldigheten enligt 92 § 2 mom. att se till att barn under 15 år använder skyddshjälm.

168 §

Förseelser som gäller lastning av fordon och fordons massa och mått

En förare av ett motordrivet fordon kan för en uppsåtligen eller av oaktsamhet begången ringa överträdelse av lagen påföras en avgift för trafikförseelse på 140 euro, om han eller hon underlåter att iaktta det som föreskrivs i
1) 107–114 § om lastning och koppling av fordon,
2) 5 kap. om den största tillåtna massan på axel och boggi eller om största tillåtna massa eller största tillåtna mått för ett fordon eller en fordonskombination.

171 §

Andra förseelser som gäller användning av motordrivna fordon och spårvagnar

En förare av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta

1) förbudet i 98 § mot användning av kommunikationsutrustning under körning,
2) bestämmelserna i 104–106 § om användning av däck och slirskydd,
3) bestämmelserna i 132 eller 140 § om vändningsförmåga hos fordon och fordonskombinationer,
4) bestämmelserna i 132 a § om fordonskombinationers stabilitet, eller
5) bestämmelserna i 5 kap. om användning av lyktor, reflektorer eller annan utrustning på fordon.

— —

180 §

Närmare bestämmelser

Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om
1) de handlingar som ska användas när en avgift för trafikförseelse påförs samt om de anteckningar som ska göras i dem och förvaringen av dem,
2) de meddelanden som har samband med verkställigheten av påföljderna enligt denna lag samt om andra meddelanden mellan myndigheter.

184 §

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

— —

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

187 §

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 §

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) Trafikledsverket,

— —

De väghållare som avses i 1 mom. 1–3 punkten ska underrätta polisen och Trafikledsverket om anordningen. Trafikledsverket ska också förses med uppgifter om de övervakningsvolymer och överlaster som anordningen registrerat.

190 §

Beviljande av parkeringstillstånd för rörelsehindrade

— —

Parkeringstillstånd för rörelsehindrade beviljas av Transport- och kommunikationsverket. Till ansökan ska det fogas ett läkarutlåtande om att förutsättningarna enligt 1 mom. är uppfyllda och uppgifter om utlåtandets giltighetstid. Tillståndet beviljas för läkarutlåtandets giltighetstid, dock högst 10 år. Transport- och kommunikationsverket kan återkalla parkeringstillståndet på tillståndshavarens ansökan.

Transport- och kommunikationsverket får skaffa de tjänster som behövs för att sköta uppgifter i anslutning till beviljandet av tillstånd av privata och offentliga serviceproducenter som är verksamma i Finland. I serviceuppgifterna kan det ingå att ta emot ansökningar, att sköta de uppgifter som följer av att ett ansökningsärende har inletts och ska behandlas samt att lämna ut ett parkeringstillstånd, om det inte sänds till sökanden per post. På skötseln av serviceuppgifterna tillämpas det som i körkortslagen föreskrivs om skötseln av uppgifter i anslutning till beviljande av körkort, körkortstillstånd och vissa andra tillstånd som serviceuppgift, serviceproducentens tillförlitlighet, avtal om serviceuppgifter samt inledande av ansökningsärenden och inlämnande av läkarutlåtande.

191 §

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 §

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.

— —

193 §

Ändringssökande

Omprövning får begäras i fråga om beslut som meddelats med stöd av denna lag. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003). Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

— —

195 §

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.

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 alltjämt 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 bakersta 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 ordningsbotsförseelser (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 20 .

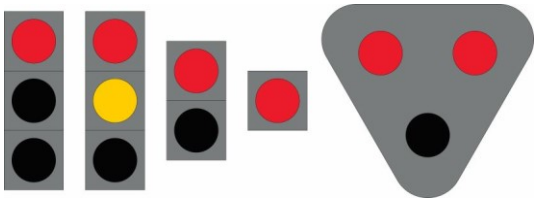
_____

Bilaga

Författningsbilaga

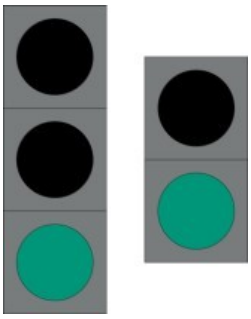
Bilaga 2
Trafikljussignaler

1 Fast rött ljus



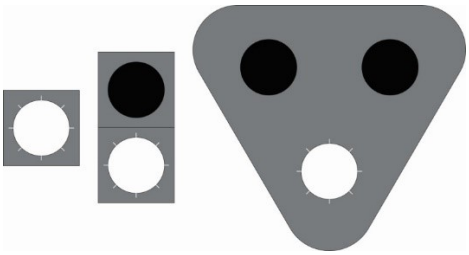
Rött ljus anger att fordon och spårvagnar inte får passera den primärsignal som avses i 74 § 2 mom. eller stopplinjen. Om det samtidigt med rött ljus visas gult ljus, anger detta att växling av ljuset till grönt är omedelbart förestående.

2 Fast grönt ljus



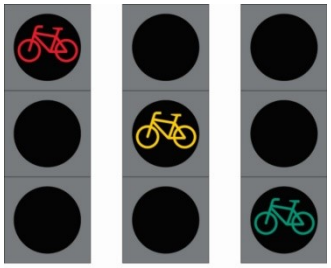
Grönt ljus anger att fordon och spårvagnar får passera primärsignalen och stopplinjen. Trots grönt ljus ska fri passage lämnas åt gående som gått ut på ett övergångsställe vid grönt ljus för gående. Fordon som svänger i en korsning ska väja också för gående, cyklister och mopedister som korsar den väg som fordonet avser köra in på. Fordon som svänger till vänster ska dessutom väja för mötande trafik.

6 Vitt blinkande ljus



Vitt blinkande ljus anger att en signal eller stopplinje får passeras med iakttagande av bestämmelserna i 11 § om körning in i en plankorsning.

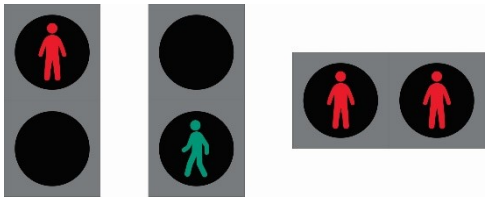
9 Cykelsignal





I en cykelsignal motsvarar den röda bilden av en cykel rött ljus enligt 1 punkten, den gula bilden av en cykel gult ljus enligt 3 och 7 punkten och den gröna bilden av en cykel grönt ljus enligt 2 punkten. Som cykelsignal kan det även användas en signal med ljus som har formen av en pil enligt 4 och 7 punkten, där pilsymbolen finns i samband med bilden av en cykel.

10 Gångsignal



I en gångsignal återger det röda ljuset en stående person och det gröna ljuset en gående person.
Rött ljus anger att gående inte får gå ut på körbanan, cykelbanan eller spårvägen.
Grönt ljus anger att gående får gå ut på körbanan, cykelbanan eller spårvägen. Blinkande grönt ljus anger att den tid under vilken den gående kan korsa körbanan håller på att gå ut och att ljuset kommer att växla till rött.
Gångsignalen placeras i gångriktningen strax bakom den del av vägen som signalen avser.
Om signalbilder för gående kombineras med ljudsignaler för vägledning av synskadade motsvararen ljudsignal med snabb pulsfrekvens grönt ljus och en ljudsignal med långsam pulsfrekvens rött ljus.

Bilaga 3.2
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. iakttas. I en cirkulationsplats används märket tillsammans med märke D2.
Tilläggsskylt H23.1 i kombination med märket anger att en dubbelriktad cykelbana korsar vägen.
Tilläggsskylt 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 tilläggsskylt H4 kan märket användas som förhandsmärke. Försett med tilläggsskylt H5 kan märket användas som förhandsmärke för märke B6.

B7 Väjningsplikt vid en plats där cyklister korsar vägen



B7

Med märket anges att fordon och spårvagnar ska väja för en cyklist som korsar körbanan på en fortsättning på en cykelbana. Med märket anges endast en i konstruktionshänseende upphöjd fortsättning på en cykelbana. Vid en trafikljusstyrd plats där cyklister korsar vägen kan dock med märket anges en sådan fortsättning på en cykelbana som inte är upphöjd i konstruktionshänseende. Märket kan placeras på högra sidan av körbanan, ovanför körbanan, på en refug på körbanan eller på vänstra sidan av körbanan.

Bilaga 3.3
Förbuds- och begränsningsmärken

C3 Last- och paketbilstrafik förbjuden



C3

Om förbudet avser trafik med last- och paketbilar vilkas klassificeringsmassa enligt trafik- och transportregistret överskrider en viss massa, anges denna gräns på en tilläggsskylt.

C4 Trafik med fordonskombination förbjuden



C4

Om förbudet avser trafik med släpvagn vars klassificeringsmassa enligt trafik- och transport-registret överskrider en viss massa, anges denna gräns på en tilläggsskylt.

C7 Körning med snöskoter förbjuden



C7

Förbudet gäller också körning med tung snöskoter.

C8 Förbjudet att transportera farliga ämnen



C8

Märket anger förbud mot transport av sådana farliga ämnen på väg som avses i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om transport av farliga ämnen på väg. I kombination med märket används alltid tilläggsskylt H14, H15 eller H16.

C27 Fordons största tillåtna massa på boggi



C27

Talet på märket anger ett fordons största tillåtna faktiska massa på boggi i ton. När massan uppmäts beaktas även lasten. Om boggin har fler än två axlar, får den i märket angivna största tillåtna massan på boggin överskridas i enlighet med tabellen nedan. Tabellen tillämpas också på andra än de axlar som finns i boggin då de på varandra följande axlarnas avstånd är max. 2,50 meter.

Tabell

Talet på märket	Tre axlar	Fler än tre axlar
5 t	7 t	9 t
8 t	10 t	12 t
11 t	13 t	16 t
14 t	16 t	19 t
16 t	18 t	21 t
18 t	24 t	27 t
21 t	24 t	27 t

C43 Lastningsplats



C43

Märket anger att det är förbjudet för andra fordon än fordon som lastar eller lossar last att stanna på den sida av vägen där märket är uppsatt. Det är tillåtet att stanna även för av- eller påstigning av passagerare. Om det är tillåtet endast för vissa fordonsgrupper att stanna anges detta med tilläggsskylt H12.1 – H12.13. Märket har samma verkningsområde som märke C37.

Bilaga 3.4
Påbudsmärken

D1 Påbjuden körriktning



D1.1



D1.2



D1.3



D1.4



D1.5



D1.6



D1.7



D1.8



D1.9

Märkena anger de färdriktningar i en korsning som är tillåtna för fordon. Märkenas pilfigurer får vara anpassade efter förhållandena på platsen.

Märkena D1.1 och D1.2 sätts upp vid en korsning eller efter denna. Märkena D1.3–1.9

sätts upp på högra sidan av körbanan. Märkena kan dessutom placeras på vänstra sidan av körbanan eller på en refug på körbanan.

Märkena D1.3–D1.9 kan användas som separata märken som anger val av körfält. De sätts då upp ovanför respektive körfält. Med avvikelse från den körfältsreglering som anges med märkena får dock cyklister och mopedister som svänger till vänster köra rakt över korsningen längs det körfält längst till höger som är avsett för trafik rakt framåt.

D8 Snöskoterled



D8

Andra motordrivna fordon än snöskotrar får inte köras på en snöskoterled. Den som kör på en snöskoterled ska iaktta det som i denna lag föreskrivs om körning på körbana. Gående ska i första hand använda ledens högra sida. Körning med tung snöskoter på en snöskoterled är tillåten om detta anges med en tilläggsskylt med texten ”Tillåtet för tunga snöskotrar”.

Bilaga 3.5
Regelmärken

E18 Motortrafikled upphör



E18

Försett med tilläggsskylt H4 kan märket användas som förhandsmärke om att motortrafikleden slutar.
Att en motortrafikled blir motorväg anges med märke E15, varvid som förhandsmärke kan användas märke E15, försett med tilläggsskylt H4.

Bilaga 3.6
Informationsmärken

F23 Ortnamn för cykeltrafik



F23

Märkena F19—F23. På märkena kan symboler för en viss rutt och andra fritt utformade symboler användas. På ett område för gående kan även andra rutt- och lokaliseringsmärkningar användas. Vid tillfälliga trafikarrangemang är märkets bottenfärg gul.

F35 Orientering till den väg som numret avser



F35

Märkets färg varierar enligt färgen på vägens nummer.

F55 Rutt utan trappor



F55.1



F55.2



F55.3



F55.4

Märkena F39–F55. Märkenas färg kan med undantag av märkena F46, F49 och F51 variera enligt bottenfärgen på det märke i vilket märket används.

Bilaga 3.8
Tilläggsskyltar

H14 Förbjudet att transportera farliga ämnen i kategori A



H14

Tilläggsskylten anger att det förbud som anges med märke C8 gäller transporter av sådana farliga ämnen i kategori A som avses i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om transport av farliga ämnen på väg.

H15 Genomfart förbjuden vid transport av farliga ämnen i kategori B



H15

Tilläggsskylten anger att det förbud som anges med märke C8 gäller genomfart vid transport av sådana farliga ämnen i kategori B som avses i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om transport av farliga ämnen på väg. Transport är tillåten, om platsen där ämnet lastas eller lossas finns inom ett område som de nämnda märkena begränsar. Körning till lastnings- eller lossningsstället ska ske längs den kortaste rutten, och efter lastningen ska fordonet utan dröjsmål flyttas bort från det område som märkena begränsar.

H16 Tunnelklass



H16

Tilläggsskylten anger att det förbud som anges med märke C8 gäller transport av sådana farliga ämnen i tunnel som avses i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift. Bokstäverna B, C, D och E anger tunnelklassen.

H21 Laddplats



H21

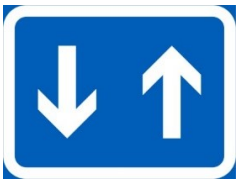
Tilläggsskylten anger en plats som är avsedd för laddning av elfordon. Tilläggsskylten används i kombination med märkena E2—E4.

H23 Dubbelriktad cykelbana



H23.1

Med tilläggsskylt H23.1 anges en korsande dubbelriktad cykelbana. Tilläggsskylten används i kombination med märke B5 eller B6.



H23.2

Tilläggsskylt H23.2 används i kombination med märkena D5—D7.

Bilaga 3.9
Övriga märken avsedda för reglering av trafiken

I5 Markeringspil



I5

Märke I5 kan ange exceptionellt snäva kurvor eller överraskande ändringar av färdriktningen samt vara markeringspil i T-korsningar.

I8 Höjdmärke



I8

Märke I8 används vid hinder när den tillåtna underfartshöjden är lägre än 4,4 meter.

Märkena I5—I8. De färger som används på fasta hinder och varningsanordningar som finns utanför eller ovanför körbanan och cykelbanan är svart och gult. De färger som används vid tillfälliga trafikarrangemang är rött och gult.
keltainen. Tilapäisissä liikennejärjestelyissä käytettävät värit ovat punainen ja keltainen.

I12 Kantstolpe



I12.1



I12.2

Märke I12.1 används på körbanans vänstra sida och märke I12.2 på körbanans högra sida. På en enkelriktad körbanas vänstra sida används dock märke I12.2.
puolella. Yksisuuntaisen ajoradan vasemmalla puolella käytetään kuitenkin merkkiä I12.2.

I13 Flyttningsuppmaning

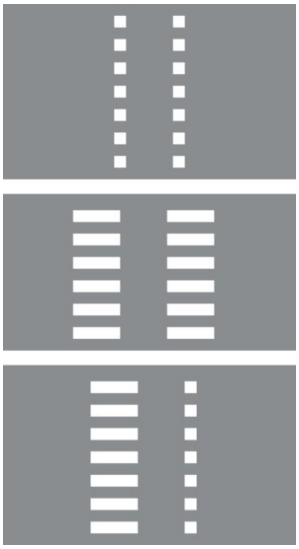


I13

Märket används i de situationer som avses i 6 § i lagen om flyttning av fordon (1508/2019). På märket eller i samband med märket kan orsaken till flyttningsuppmaningen, giltighetstiden, kontaktuppgifter och andra behövliga uppgifter anges.

Bilaga 4.2
Tvärgående vägmarkeringar

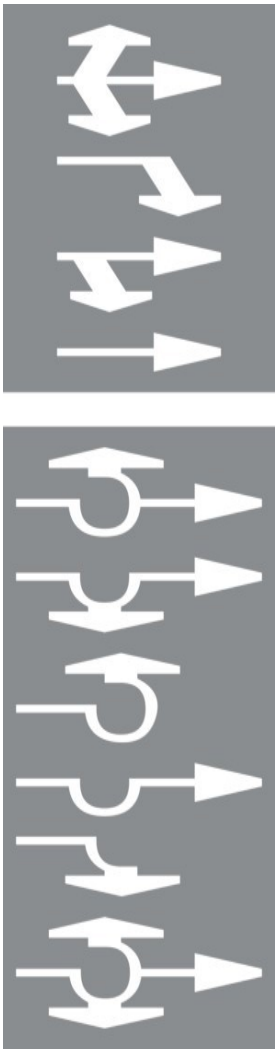
L4 Fortsättning på cykelbana



En fortsättning på en cykelbana markeras med två vita streckade linjer. Markeringen används för att ange den plats där en cyklist eller mopedist, som kommer från en cykelbana, ska korsa körbanan. Markeringen kan också användas på andra platser där cyklister eller mopedister ska korsa körbanan. En fortsättning på en cykelbana markeras endast om väjningsplikten mot dem som korsar körbanan har angetts med vägmärke B5, B6 eller B7. Om en fortsättning på en cykelbana markeras parallellt med eller i mitten av en markering av ett övergångsställe behöver den streckade linjen mot övergångsstället inte markeras.

Bilaga 4.3
Övriga vägmarkeringar

M1 Körfältspil



Med en vit körfältspil kan för val av körfält anges i vilken riktning eller i vilka riktningar fordon som använder körfältet får köra ut ur korsningen. Med avvikelse från den körfältsreglering som angetts med en körfältspil får en cyklist och utanför tätorter också en mopedist som ämnar svänga till vänster köra rakt över korsningen längs det högra körfält som är avsett för trafik rakt framåt.
Med en körfältspil kan även färdriktningen på ett körfält och en cykelbana anges.

M2 Pil för körfältsbyte



Med en vit pil för körfältsbyte kan det anges att körfältet slutar. En pil för körfältsbyte mellan körfält avsedda för motsatta färdriktningar kan användas för att framhäva varningslinje K4.

M6 Ledlinje



En ledlinje är en vit streckad linje som kan användas för att leda trafik till rätt körfält eller cykelbana.

M8 Cyklist



En vit cyklistmarkering kan användas på cykelfält, cykelbanor, fortsättningar på cykelbanor och väntplatser för cyklister. Markeringen kan också användas på sådana enkelriktade vägar där cykeltrafik är tillåten i båda riktningarna.

M16 Hastighetsbegränsning



En vit hastighetsbegränsningsmarkering kan användas för att framhäva en med vägmärke angiven hastighetsbegränsning. Alternativt kan vägmarkering M19 användas.

M17 Vägnummer



En vit vägnummermarkering kan användas för att ange vägens nummer. Alternativt kan vägmarkering M19 användas.

Bilaga 5.1
Högsta tillåtna hastighet för motordrivna fordon (99 §)

	Motordrivet fordon	**Kilometer i timmen**
a	Lastbil	80
b	Specialbil	80
c	Specialbil med en egenmassa på mindre än 1,8 ton, med avvikelse från b-punkten	100
d	Annan traktor än en sådan som avses i e-, f- och g-punkten	40
e	Trafiktraktor	50
f	Traktor i kategori b med en konstruktiv hastighet på mer än 40 kilometer i timmen	60
g	Traktor i kategori b med låsningsfria bromsar, vars samtliga axlar är fjädrande och vars konstruktiva hastighet är högre än 60 kilometer i timmen, med avvikelse från f-punkten	80
h	I e-, f- och g-punkten avsedd med breddningshjul försedd traktor, vars bredd mätt från breddningshjulen överskrider 2,6 meter, eller traktor till vilken ett mer än 2,6 meter brett arbetsredskap har kopplats, med avvikelse från e-, f- och g-punkten	40
i	Fordon med minst en axel som saknar fjädring, dock inte en motorcykel	60
j	Motorredskap och terrängfordon	40
k	Snöskoter och tung snöskoter på snöskoterled, med avvikelse från j-punkten	60
l	Fordon med band med metallyta	20
m	Buss	80
n	Med avvikelse från m-punkten, buss som är försedd med särskilda skyddsanordningar och särskild säkerhetsutrustning och det inte finns stående passagerare i bussen. Transport- och kommunikationsverket meddelar tekniska föreskrifter om skyddsanordningar och säkerhetsutrustning.	100
o	På en husbil vars största tekniskt sett tillåtna massa överstiger 3,5 ton tillämpas den högsta tillåtna hastighet som anges för bussar i m- och n-punkten.	
p	Två- och trehjulig moped samt lätt fyrhjuling	45
q	Moped med låg effekt	25

Begränsningen i h-punkten tillämpas inte på traktorer som används för väghållning.

Bilaga 5.2
Högsta tillåtna hastighet för fordonskombinationer bestående av ett motordrivet fordon och ett eller flera släpfordon (99 §)

	Motordrivet fordon	**Kilometer i timmen**
a	Bil och fordon i kategori L	80
b	Person- eller paketbil och därtill kopplad släpvagn med en klassificeringsmassa på högst 750 kilogram samt motorcykel och därtill kopplad släpvagn dock	100
c	Fordon och därtill kopplat släpfordon som saknar fjädring, samt bil och därtill kopplad släpvagn som saknar bromsar och har en klassificeringsmassa som överstiger 750 kilogram	60
d	Traktor och därtill kopplat släpfordon som saknar låsningsfria bromsar	60
e	Traktor, när det inte finns uppgifter om tillåten massa för ett fordon eller en kopplingsanordning i fordonskombinationen	40
f	Snöskoter, tung snöskoter, traktor eller trafiktraktor, om släpvagnen används för persontransport	40
g	Traktor och därtill kopplat mer än 2,6 meter brett släpfordon	40

Begränsningen i g-punkten tillämpas inte på fordonskombinationer bestående av en traktor och ett släpfordon som används för specialtransport eller väghållning

Bilaga 6.2
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 meter	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

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.

Bilaga 6.3
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 2 000 kilogram.

Bilaga 6.4
Traktorers, motorredskaps och terrängfordons största tillåtna massa (118 §)

	Fordon (traktor, motorredskap och terrängfordon)	**ton**
a	Tvåaxlat fordon	18
b	Treaxlat fordon	25
c	Fyraxlat fordon	31
d	Fordon med fem eller flera axlar	42
e	Fordon som är försedda med band; Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om den största tillåtna massan för bandfordon där massan begränsas av längden på bandens markkontakt samt den största tillåtna massan för bandfordon som är försedda med andra band än band med gummi- eller metallyta.	42
f	Fordon med band med metallyta, med avvikelse från e-punkten	20

På tre- och fyraxlade fordon som uppfyller villkoren för större massa för tre- och fyraxlade bilar i bilaga 6.3, kan de större massorna i fråga tillämpas. På treaxlade ledstyrda fordon kan värdet för massa för treaxlade ledbussar tillämpas. Massan för ett fordon med fler än tre axlar får dock inte överskrida det värde som fås då till 20 ton för varje 0,10 meter som avståndet mellan fordonets yttersta axlar överstiger 1,80 meter läggs	
- om fordonet är fyraxlat	320 kilogram
- om fordonet har fem eller flera axlar	350 kilogram

Bilaga 6.6
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.
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 hur sådana kraftkällor och system i fordonskombinationen som inverkar på effekten eller dragförmågan beaktas när fordonskombinationens effekt bestäms.

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 ett ton. Transport- och kommunikationsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om vilka tekniska genomföranden som kan betraktas som sådana alternativa drivkrafter som avses här.

Bilaga 7.1
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 påhängs-vagn	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

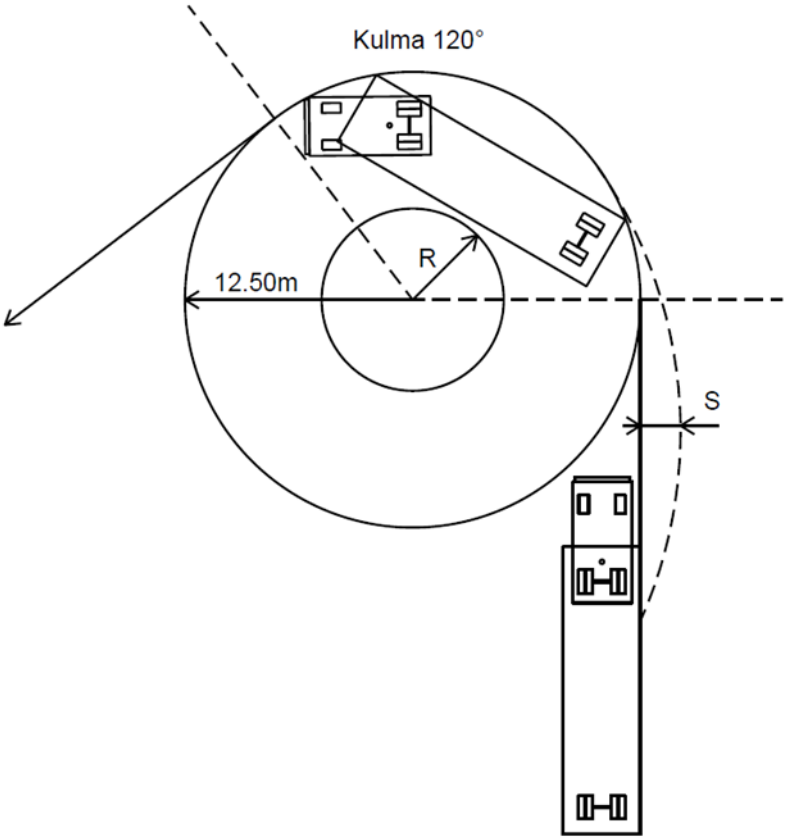
Om ett tillbehör som kan lösgöras, exempelvis en box för skidor, är fäst på en buss får inte bussens och tillbehörets gemensamma längd överstiga de mått som anges i tabellen.
Annan last än en container eller växellastkorg som skjuter ut utanför fordonets yttre mått beaktas inte när måtten för lastutrymmena bestäms.
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.

Bilaga 7.3
Största tillåtna huvudmått för motorcyklar, mopeder, trehjulingar, fyrhjulingar, lätta fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar, lätta elfordon, motoriserade cyklar och cyklar (127 §)

	Fordon	**meter**
	Motorcyklar, mopeder, trehjulingar, fyrhjulingar, lätta fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar, lätta elfordon, motoriserade cyklar och cyklar	
a	- längd	4,00
a.1	Längden på fordon i kategori L6e-B dock	3,00
a.2	Längden på fordon i kategori L7e-C dock	3,70
b	- bredd	2,00
b.1	Bredden på fordon i kategori L6e-B och L7e-C dock	1,50
b.2	Bredden på tvåhjuliga mopeder dock	1,00
b.3	Bredd på släpvagnar 1,50	1,50
c	- höjd	2,50

Om dragfordonet är bredare än 1,5 meter får släpvagnen med avvikelse från det som anges ovan vara högst lika bred som dragfordonet.

Bilaga 9
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.

Kulma 120˚ = Vinkel 120˚

2.

Lag

om ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i körkortslagen (386/2011) 65 § 1 mom. 1 punkten underpunkterna b och c samt 4 punkten, 72 § 3 mom., rubriken för 76 a § och 76 a § 1 mom. samt rubriken för 76 b §, sådana de lyder, 65 § 1 mom. 1 punkten underpunkterna b och c samt 4 punkten i lag 734/2018 och 72 § 3 mom., rubriken för 76 a § och 76 a § 1 mom. samt rubriken för 76 b § i lag 96/2018, som följer:

65 §

Körförbud på grundval av återkommande förseelser

Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud, om denne minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år har gjort sig skyldig till följande vid körning med motordrivet fordon:

1) trafikförseelse enligt 6 kap. i vägtrafiklagen (729/2018), med undantag av andra gärningar som bestraffas med avgift för trafikförseelse än

— —

b) överträdelse av hastighetsbegränsningarna enligt vägtrafiklagen med motordrivet fordon med mer än 10 kilometer i timmen, om den högsta tillåtna hastigheten är 60 kilometer i timmen eller lägre,

c) överträdelse av hastighetsbegränsningarna enligt vägtrafiklagen med motordrivet fordon med mer än 15 kilometer i timmen, om den högsta tillåtna hastigheten är högre än 60 kilometer i timmen,

— —

4) brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens för förare enligt lagen om transportservice; dock inte förseelse avseende handlingar enligt 39 §,

— —

72 §

Längden på temporärt körförbud

— —

Polisen kan också annars på motiverad begäran bestämma att det temporära körförbudet ska upphöra, om det med beaktande av längden på behandlingen av brottmålet, hur allvarligt det misstänkta brottet är, de konsekvenser som anges i 66 § 4 mom. eller övriga omständigheter finns vägande skäl för detta och ett till körförbudet anknutet brottmål är anhängigt vid domstol eller i ett bötesförfarande.

76 a §

Förfarande i ärenden som gäller körförbud

Körförbud som avses i 64 § 1 mom., 64 § 2 mom. 3 och 4 punkten och 65 § får meddelas när ett sådant beslut om avgift för trafikförseelse, ett sådant ordningsbotsföreläggande, bötesföreläggande eller strafföreläggande eller en sådan dom som gäller en i de bestämmelserna avsedd gärning har meddelats. Ärendet om körförbud ska behandlas utan dröjsmål efter det att det ovan avsedda avgörandet har meddelats.

— —

76 b §

Hur ändringssökande påverkar körförbud

— —

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

3.

Lag

om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom., sådant det lyder i lag 1285/2019, som följer:

1 §

Lagens tillämpningsområde

— —

På det sätt som föreskrivs i denna lag verkställs också en oljeutsläppsavgift enligt 3 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009), en försummelseavgift enligt 9 § i lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft (1233/2006), en påföljdsavgift enligt 11 a kap. 3 § i arbetsavtalslagen (55/2001), en försummelseavgift enligt 35 § i lagen om utstationering av arbetstagare, en försummelseavgift enligt 6 § i lagen om skyldighet att erbjuda kvitto vid kontantförsäljning (658/2013), en överträdelseavgift enligt 49 § och en påföljdsavgift enligt 51 § i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken (1188/2014), en påföljdsavgift enligt 71 § i alkohollagen (1102/2017), en påföljdsavgift enligt 35 § i utsädeslagen (600/2019), en påföljdsavgift enligt 26 § i växtskyddslagen (1110/2019), en påföljdsavgift inom införselkontrollen enligt 15 § i lagen om införselkontroll av djur och vissa varor (1277/2019), en avgift för trafikförseelse enligt 161 § i vägtrafiklagen (729/2019), en avgift för trafikförseelse enligt 93 § i körkortslagen (386/2011), en avgift för trafikförseelse enligt 122 § i sjötrafiklagen (782/2019) och en avgift för trafikförseelse enligt 268 § i lagen om transportservice (320/2017).

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———————

4.

Lag

om ändring av 21 § i fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonslagen (1090/2002) 21 §, sådan den lyder i lag 942/2018, som följer:

21 §

Ambulans och fordon för prehospital akutsjukvård

En *ambulans* är ett fordon i kategori M som är avsett för transport av sjuka eller skadade människor och som har specialutrustning för det ändamålet.

Ett *fordon för prehospital akutsjukvård* är ett fordon som är utrustat för uppgifter inom den prehospitala akutsjukvård som avses i hälso- och sjukvårdslagen (1326/2010).

Bestämmelser om närmare klassificering av ambulanser och fordon för prehospital akutsjukvård, om dimensioneringen av deras karosseri och patientutrymme, om deras prestanda och om medicinsk och annan utrustning i dem utfärdas vid behov genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om de tekniska kraven på och installeringen av igenkänningslyktor, varningslyktor, reflektorer, reflekterande märkning och ljudsignalanordningar som det speciella ändamål som ambulanser och fordon för prehospital akutsjukvård används för förutsätter.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

Helsingfors 12.3.2020

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

Parallelltext

Lag

om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut:

ändras i vägtrafiklagen (729/2018) 2 § 23 punkten, 3 §, rubriken för 5 §, 5 § 2 mom., rubriken för 6 §, 8 § 1 mom., 39 § 1 mom., rubriken för 40 §, rubriken för 41 §, 48 § 2 mom., 49 § 5 mom., 55 § 1 mom., mellanrubriken före 58 §, rubriken för 58 §, 63 §, 65 § 2 mom. 4 och 5 punkten, 65 § 5 mom., 67 § 1, 5 och 6 mom., 68 §, 70 § 2–5 mom., 71 § 1 mom. 1 punkten, 71 § 3 och 4 mom., 72 §, 73 § 2 mom., 78 § 2 mom., 85 § 3 mom., 88 § 1 mom. 11 punkten, 88 § 2 mom., 89 §, 93 § 3 mom. 2 punkten, 93 § 5 mom., 96 §, 97 § 2 mom., 98 § 1 mom., 100 § 1 mom., 102 § 3 mom., 105 § 1 mom. 1 och 3 punkten, 105 § 2 och 4 mom., 106 §, 107 § 3 mom., 108 §, 109 § 1 mom., 110 § 4 mom., 113 § 2 mom., 115, 116 och 122 §, 124 § 1 och 2 mom., rubriken för 127 §, 129 § 2 mom., 130 § 5 mom., 132 och 143 §, 149 § 3 mom., 150 §, 151 § 4 och 5 mom., 152 § 1 mom. 4 punkten, 155 och 156 §, 158 § 3 mom., 159 § 2 mom., 164 §, 166 § 1 mom., 167–169 §, 171 § 1 mom., 180 §, rubriken för 184 §, 184 § 2 mom., 187 §, 189 §, 190 § 2 och 3 mom., 191 § 1 och 5 mom., 192 § 1 mom., 193 § 1 mom. och 195 § samt bilaga 2 punkt 2, 9 och 10, bilaga 3.2 punkt B5 och B7, bilaga 3.3 punkt C3, C4, C7, C8, C27 och C43, bilaga 3.4 punkt D1 och D8, bilaga 3.5 punkt E18, bilaga 3.6 punkt F23, F35 och F55, bilaga 3.8 punkt H14–H16, H21 och H23, bilaga 3.9 punkt I5, I8, I12 och I13, bilaga 4.2 punkt L4, bilaga 4.3 punkt M1, M2, M6, M8, M16 och M17 samt bilagorna 5.1, 5.2, 6.2, 6.4, 6.6, 7.1 och 7.3, och

fogas till 2 § en ny 24 punkt, till 20 § ett nytt 3 mom., till 88 § 1 mom. en ny 12 punkt, till 109 § ett nytt 5 mom., till lagen nya 117 a, 130 a, 131 a och 132 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 157 a § och en ny bilaga 9 som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 §	2 §
Definitioner	*Definitioner*
I denna lag avses med	I denna lag avses med
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
23) *specialtransport* en transport som utförs med sådana mått eller massor som avviker från bestämmelserna om vad som allmänt är tillåtet på väg, när avvikelsen är nödvändig med anledning av en odelbar last, lastens art eller den konstruktion som fordonets användningsändamål förutsätter.	23) *specialtransport* en transport som utförs med sådana mått eller massor som avviker från bestämmelserna om vad som allmänt är tillåtet på väg, när avvikelsen beror på en odelbar last, lastens art eller den konstruktion som fordonets användningsändamål förutsätter,
nytt	24) *trafik- och transportregistret* det register som avses i 216 § i lagen om transportservice (320/2017).

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 §	3 §
Allmänna skyldigheter för vägtrafikanter	*Allmänna skyldigheter för vägtrafikanter*
För undvikande av fara och skada ska en vägtrafikant följa trafikreglerna och iaktta den omsorg och försiktighet som krävs med hänsyn till omständigheterna. Trafiken får inte i onödan hindras eller störas. Ett fordon får inte köras med omotiverat låg hastighet eller i onödan plötsligt bromsas.	För undvikande av fara och skada ska en vägtrafikant följa trafikreglerna och iaktta den omsorg och försiktighet som krävs med hänsyn till omständigheterna. Trafiken får inte i onödan hindras eller störas.
5 §	5 §
Trygg körning av fordon och spårvagnar	*Trygg körning av fordon och spårvagnar*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Ett fordon och en spårvagn måste kunna stannas på den del av den framförvarande vägen som går att överblicka och i alla situationer som går att förutse.	Ett fordon och en spårvagn måste kunna stannas på den del av den framförvarande vägen som går att överblicka *och i alla förutsägbara situationer*.
6 §	6 §
Fordons användning	*Fordons och spårvagnars användning*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
8 §	8 §
Iakttagande av trafikregler samt reglering av trafiken	*Iakttagande av trafikregler samt reglering av trafiken*
En vägtrafikant ska i första hand följa tecken, befallningar eller förbud som ges av polisen och tecken som ges av andra som reglerar trafiken. En skyldighet som anges med en trafikanordning ska följas, även om detta skulle innebära avvikelse från en trafikregel. En trafikljussignal ska dock gälla framför en väjningsplikt som anges genom en annan trafikanordning.	En vägtrafikant ska i första hand följa tecken, befallningar eller förbud som ges av en trafikövervakare och tecken som ges av andra som reglerar trafiken.
20 §	20 §
Avstånd mellan fordon	*Avstånd mellan fordon*

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
nytt	— — —

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
Användning av ljus vid körning	*Användning av ljus vid körning*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
I fordon får det inte användas anordningar som kastar eller reflekterar rött ljus framåt eller, om inte något annat föreskrivs eller bestäms särskilt, anordningar som kastar eller reflekterar vitt eller ljusgult ljus bakåt. På polisbilar och bilar som används av polisen i tjänsteuppdrag, på polismotorcyklar som används som utryckningsfordon samt på Tullens och Gränsbevakningsväsendets fordon får dock för stoppande av ett framförvarande fordon användas en anordning som visar ett rött blinkande ljus framåt samtidigt med ett blått blinkande larmljus.	I fordon får det inte användas anordningar som kastar eller reflekterar rött ljus framåt eller, om inte något annat föreskrivs eller bestäms särskilt, anordningar som kastar eller reflekterar vitt eller ljusgult ljus bakåt. På *polisfordon* och på fordon som används av polisen i tjänsteuppdrag, när de används som utryckningsfordon, samt på Tullens och Gränsbevakningsväsendets fordon får dock för stoppande av ett framförvarande fordon användas en anordning som visar ett rött blinkande ljus framåt samtidigt med ett blått blinkande larmljus.
55 §	55 §
Förbud mot onödig tomgång	*Förbud mot onödig tomgång*
Ett motordrivet fordon som står stilla av någon annan orsak än tvingande trafikhinder får inte ha sin motor igång längre än två minuter. Om det är kallare än -15 grader Celsius får motorn dock hållas igång högst fyra minuter innan körningen påbörjas. En traktors, ett motorredskaps eller ett på bilunderrede byggt motorredskaps motor får hållas igång så länge det behövs för att förbereda fordonet eller redskapet innan arbetet med fordonet eller redskapet påbörjas.	Ett *förbränningsmotordrivet* fordon som står stilla av någon annan orsak än tvingande trafikhinder får inte ha sin motor igång längre än två minuter. Om lufttemperaturen är under -15 grader Celsius får motorn dock hållas igång högst fyra minuter innan körningen påbörjas. En traktors, ett motorredskaps eller en på bilunderrede byggd arbetsmaskins motor får dessutom hållas igång så länge det behövs för att förbereda fordonet, redskapet eller maskinen innan fordonet, redskapet *eller maskinen kan sättas i rörelse eller* arbetet med fordonet, redskapet eller maskinen påbörjas.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
	Körning av motordrivna fordon på motorväg och motortrafikled
58 §	58 §
Tillåten fordonstrafik på motorvägar och motortrafikleder	*Tillåten trafik på motorvägar och motortrafikleder*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
63 §	63 §
Spårvagnars plats på vägen	*Spårvagnars plats på vägen*

Gällande lydelse

En spårvagn får föras på skenor oavsett deras placering. I ett med annan trafik gemensamt körfält ska en spårvagn föras i samma färdriktning som den övriga trafiken i körfältet. En spårvagn får backas eller föras i riktning mot den övriga trafiken endast om särskilda omständigheter kräver det och det inte äventyrar säkerheten eller medför onödig olägenhet för den övriga trafiken.

65 §

Person som reglerar trafiken

— — — — — — — — — — — — — — —

Trafiken får också regleras av en person som

— — — — — — — — — — — — — — —

4) landsvägens väghållare 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,

5) Trafiksäkerhetsverket 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. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om kraven på synbarhet i fråga om klädseln för vägtransportledare för specialtransporter.

67 §

Beviljande av rätt att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter

Tillstånd att arbeta som vägtransportledare för specialtranporter beviljas av Trafiksäkerhetsverket.

— — — — — — — — — — — — — — —

Trafiksäkerhetsverket och polisen har trots sekretessbestämmelserna rätt att få behövliga uppgifter ur fordonstrafikregistret för att kontrollera att de krav som ställs på vägtransportledare för specialtransporter uppfylls.

Föreslagen lydelse

En spårvagn får köras på skenor oavsett deras placering. I ett med annan trafik gemensamt körfält ska en spårvagn köras i samma färdriktning som den övriga trafiken i körfältet. En spårvagn får backas eller *köras* i riktning mot den övriga trafiken endast om särskilda omständigheter kräver det och det inte äventyrar säkerheten eller medför onödig olägenhet för den övriga trafiken.

65 §

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,

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.

67 §

Beviljande av rätt att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter

Tillstånd att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter beviljas av *Transport- och kommunikationsverket.*

— — — — — — — — — — — — — — —

Transport- och kommunikationsverket och polisen har trots sekretessbestämmelserna rätt att få behövliga uppgifter ur trafik- och transportregistret för att kontrollera att de krav som ställs på vägtransportledare för specialtransporter uppfylls.

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om utbildningen till vägtransportledare för specialtransporter och förnyandet av rätten att arbeta som sådan.	*Transport- och kommunikationsverket* får meddela närmare föreskrifter om utbildningen till vägtransportledare för specialtransporter och förnyandet av rätten att arbeta som sådan.
68 §	68 §
Återkallelse av rätten att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter	*Återkallelse av rätten att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter*
Trafiksäkerhetsverket ska återkalla ett tillstånd att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter om den som innehar tillståndet inte längre uppfyller de förutsättningar för beviljande av tillstånd som anges i 67 § eller om personen i fråga begär att tillståndet ska återkallas.	*Transport- och kommunikationsverket* ska återkalla ett tillstånd att arbeta som vägtransportledare för specialtransporter om den som innehar tillståndet inte längre uppfyller de förutsättningar för beviljande av tillstånd som anges i 67 § eller om den som innehar tillståndet begär att tillståndet ska återkallas.
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
70 §	70 §
Trafikanordningar	*Trafikanordningar*
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
Trafiksäkerhetsverket kan i försökssyfte fastställa användningen av en trafikanordning som avviker från en trafikanordning enligt denna lag, dock inte en förpliktande eller åläggande trafikanordning.	*Transport- och kommunikationsverket* kan i försökssyfte fastställa användningen av en trafikanordning som avviker från en trafikanordning enligt denna lag, dock inte en förpliktande eller åläggande trafikanordning.
Trafiksäkerhetsverket kan i försökssyfte bevilja tillstånd att avvika från bestämmelserna om användning av en trafikanordning.	*Transport- och kommunikationsverket* kan i försökssyfte bevilja tillstånd att avvika från bestämmelserna om användning av en trafikanordning.
Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om trafikanordningarnas färg, konstruktion och mått.	*Transport- och kommunikationsverket* får meddela närmare föreskrifter om trafikanordningarnas färg, konstruktion och mått.
Trafiksäkerhetsverket får meddela föreskrifter om andra trafikanordningar för spårvagnstrafiken än sådana som anges i denna lag.	*Transport- och kommunikationsverket* får meddela föreskrifter om andra trafikanordningar för spårvagnstrafiken än sådana som anges i denna lag.
71 §	71 §
Uppsättande av trafikanordningar	*Uppsättande av trafikanordningar*
En trafikanordning uppsätts 1) på landsvägar av väghållaren,	En trafikanordning uppsätts 1) på landsvägar av *den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen enligt styrning av Trafikledsverket,*
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
Trafikverket ska underrättas om uppsättande av en trafikanordning som avses i 1 mom. 1–3 punkten. Trafikverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i uppgifterna och förmedlingssättet.	*Trafikledsverket* ska underrättas om uppsättande av en trafikanordning som avses i 1 mom. 1–3 punkten. *Trafikledsverket* får meddela närmare föreskrifter om innehållet i uppgifterna och förmedlingssättet.
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Polisen eller väghållaren får avlägsna en trafikanordning som uppsatts i strid med denna lag.	Polisen eller *den som har rätt att uppsätta trafikanordningar* får avlägsna en trafikanordning som satts upp i strid med denna lag.
72 §	72 §
Undantag som gäller uppsättande av trafikanordningar	*Undantag som gäller uppsättande av trafikanordningar*
Den väghållare som nämns i 71 § 1 mom. 1 punkten uppsätter vägmärken som anger väjningsplikt vid anslutningar mellan vägar och landsvägar och den kommun som nämns i 71 § 1 mom. 2 punkten vid anslutningar mellan gator och i 71 § 1 mom. 3 punkten avsedda områden.	Den väghållare som avses i 71 § 1 mom. 1 punkten 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 landsvägens väghållare och på andra vägar av kommunen.	Kommunen uppsätter vägmärken som anger tätort. Vägmärkena placeras på landsvägar ut av den väghållare *som avses i 71 § 1 mom. 1 punkten* och på andra vägar av kommunen.
Vägmärken som anger transportbegränsning för farliga ämnen uppsätts av Trafiksäkerhetsverket. Vägmärkena placeras på landsvägar ut av landsvägens väghållare 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 väghållare *som avses i 71 § 1 mom. 1 punkten* 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).	Bestämmelser om uppsättande och underhåll av samt kostnadsansvar för trafikanordningar vid en plankorsning med en järnväg finns i 89 § i banlagen (110/2007).
Väghållaren kan besluta att en sökande på egen bekostnad får placera ut ett informationsmärke som avses i bilaga 3.7 till denna lag.	Väghållaren 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.
73 §	73 §
Uppsättande av störande eller otillåten anordning på väg	*Uppsättande av störande eller otillåten anordning på väg*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Polisen eller väghållaren får avlägsna en anordning som uppsatts i strid med 1 mom.	Polisen eller *den som har rätt att uppsätta trafikanordningar* får avlägsna en anordning som uppsatts i strid med 1 mom.

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
78 §	78 §
Förbuds- och begränsningsmärken	*Förbuds- och begränsningsmärken*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Förbuds- och begränsningsmärken ska vara placerade på högra sidan av körbanan eller den aktuella delen av den. Av särskilda skäl kan det dessutom placeras ett märke till på en refug på körbanan, på vänstra sidan av körbanan eller ovanför körbanan. På en cykelbana ska märket vara placerat på banans högra sida.	Förbuds- och begränsningsmärken ska vara placerade på högra sidan av körbanan eller den aktuella delen av den. Av särskilda skäl kan det dessutom placeras ett märke till på en refug på körbanan, på vänstra sidan av körbanan eller ovanför körbanan. På en cykelbana ska märket vara placerat på banans högra sida. *Förbuds- och begränsningsmärken kan användas som förhandsmärken på informationsmärken.*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
85 §	85 §
Längsgående vägmarkeringar	*Längsgående vägmarkeringar*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
De längsgående vägmarkeringar som ska användas vid tillfälliga trafikarrangemang är gula. Om både gula och vita längsgående vägmarkeringar är synliga samtidigt ska i första hand de gula markeringarna följas.	De längsgående vägmarkeringar som ska användas vid tillfälliga trafikarrangemang är gula. Om både gula och vita längsgående vägmarkeringar är synliga samtidigt ska de gula markeringarna följas.
88 §	88 §
Definitioner i 5 kap.	*Definitioner i 5 kap.*
I detta kapitel avses med	I detta kapitel avses med
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
11) *alternativa drivkrafter* alternativa bränslen som avses artikel 2 i mått- och viktdirektivet.	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,
nytt	*b) ett föremål som utgör last och vars pålastning innebär att ett mått som tillåts enligt mått- och viktdirektivet överskrids, dock så att flera sådana föremål kan lastas utan att en massa som allmänt tillåts på väg överskrids*

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	och så att lastningen av flera sådana föremål inte ökar överskridningen av ett mått som tillåts enligt mått- och viktdirektivet.
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
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 eller transporten av containern i en påhängsvagnskombination kräver att en längd på 18,00 meter eller den massa som allmänt tillåts på väg överskrids, anses containern vara en odelad last bara om den används för transport av en odelad last eller om den transporteras tom.	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 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.
89 §	89 §
Terrängtrafik och militärfordon	*Terrängtrafik och militärfordon*
Bestämmelserna i 90 och 92–96 § om skyddsanordningar och säkerhetsanordningar och bestämmelserna i 141 och 144–149 § om personbelastning tillämpas också på användningen av motordrivna fordon i sådan terräng som avses i 2 § i terrängtrafiklagen (1710/1995). Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas också på användningen av militärfordon. Om det behövs med hänsyn till ett militärfordons särskilda användningssyfte eller konstruktion, får det dock genom förordning av försvarsministeriet utfärdas bestämmelser om undantag från denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den samt genom föreskrifter av huvudstaben meddelas föreskrifter som avviker från de föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket meddelat.	Bestämmelserna i 90 och 92–96 § om skyddsanordningar och säkerhetsanordningar och bestämmelserna i 141 och 144–149 § om personbelastning tillämpas också på användningen av motordrivna fordon i sådan terräng som avses i 2 § i terrängtrafiklagen (1710/1995) *och på andra ställen.* Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas också på användningen av militärfordon. Om det behövs med hänsyn till ett militärfordons särskilda användningssyfte eller konstruktion, får det dock genom förordning av försvarsministeriet utfärdas bestämmelser om undantag från denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den samt genom föreskrifter av huvudstaben meddelas föreskrifter som avviker från de föreskrifter som *Transport- och kommunikationsverket* meddelat.
93 §	93 §
Undantag från skyldigheten att använda bilbälte och skyddshjälm	*Undantag från skyldigheten att använda bilbälte och skyddshjälm*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Skyldigheten att använda skyddshjälm gäller inte	Skyldigheten att använda skyddshjälm gäller inte

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
2) passagerare i en öppen släpvagn till en snöskoter, när körhastigheten är högst 20 kilometer i timmen och detta har angetts med en hastighetsskylt som avses i 102 §,	2) passagerare i en öppen släpvagn till en snöskoter *eller tung snöskoter*, när körhastigheten är högst 20 kilometer i timmen och detta har angetts med en hastighetsskylt som avses i 102 §,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i det läkarintyg som avses i 2 mom.	*Transport- och kommunikationsverket* får meddela närmare föreskrifter om innehållet i det läkarintyg som avses i 2 mom.
96 §	96 §
Nödstopp på snöskoter	*Nödstopp på snöskoter*
En snöskoters nödstopp ska fastsättas vid föraren innan motorn startas, om nödstoppets funktion förutsätter detta. Ett sådant nödstopp ska hållas fastsatt under körning. Skyldigheten att använda nödstopp gäller dock inte förare på snöskoter vid renskötsel eller skogsskötsel, i energiöverföringsarbeten eller i telenätverksarbeten.	En snöskoters *och en tung snöskoters* nödstopp ska fastsättas vid föraren innan motorn startas, om nödstoppets funktion förutsätter detta. Ett sådant nödstopp ska hållas fastsatt under körning. Skyldigheten att använda nödstopp gäller dock inte *snöskoterförare* vid renskötsel eller skogsskötsel, i energiöverföringsarbeten eller i telenätverksarbeten.
97 §	97 §
Brandsläckare och förstahjälpsutrustning i bussar	*Brandsläckare och förstahjälpsutrustning i bussar*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om brandsläckaren och förstahjälpsutrustningen.	*Transport- och kommunikationsverket* får meddela närmare föreskrifter om brandsläckaren och förstahjälpsutrustningen.
98 §	98 §
Användning av tekniska anordningar	*Användning av tekniska anordningar*
I ett fordon får en teknisk anordning eller ett tekniskt system inte under körning användas så att användningen stör eller äventyrar förandet av fordonet.	I ett fordon *eller en spårvagn* får en teknisk anordning eller ett tekniskt system inte under körning användas så att användningen stör eller äventyrar körningen.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
100 §	100 §
Medspårande axel	*Medspårande axel*
Om en bil eller en bilsläpvagn för vilken det inte föreskrivits eller bestämts några tekniska	Om en bil eller en bilsläpvagn för vilken det inte föreskrivits eller bestämts några tekniska

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
krav på styranordningen har en medspårande axel som är försedd med en från förarplatsen manövrerbar anordning eller en anordning som är automatiserad och som låser styrningen i mittläge, ska axeln hållas låst när hastigheteten är högre än 60 kilometer i timmen.	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.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
102 §	102 §
Hastighetsskylt	*Hastighetsskylt*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om hastighetsskyltens utseende och annat tekniskt genomförande	*Transport- och kommunikationsverket* meddelar föreskrifter om hastighetsskyltens utseende och annat tekniskt genomförande.
105 §	105 §
Däck som ska användas vintertid	*Däck som ska användas vintertid*
Om vädret eller väglaget förutsätter det ska vinterdäck där slitbanans huvudspår har ett djup på minst 3,0 millimeter användas under månaderna november, december, januari, februari och mars på följande fordon:	Om vädret eller väglaget förutsätter det ska vinterdäck där slitbanans huvudspår har ett djup på minst 3,0 millimeter användas under månaderna november, december, januari, februari och mars på följande fordon:
1) personbilar med en totalmassa som är högst 3,5 ton,	1) personbilar med en *klassificeringsmassa* som är högst 3,5 ton,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
3) specialbilar med en totalmassa som är högst 3,5 ton,	3) specialbilar med en *klassificeringsmassa* som är högst 3,5 ton,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Om vädret eller väglaget förutsätter det ska vinterdäck där slitbanans huvudspår har ett djup på minst 5,0 millimeter under månaderna november, december, januari, februari och mars användas på drivaxlarna, med undantag för styrande drivaxlar, på lastbilar och bussar, på personbilar och specialbilar med en totalmassa som är större än 3,5 ton samt på traktorer vars konstruktiva hastighet är högre än 60 kilometer i timmen. På andra axlar samt på samtliga axlar på en släpvagn eller släpanordning som dras av ett ovannämnt fordon ska då användas däck där slitbanans huvudspår har ett djup på minst 3,0 millimeter. Kravet tillämpas inte på en fordonskombination som består av en traktor och en släpvagn eller släpanordning när fordonskombinationens	Om vädret eller väglaget förutsätter det ska vinterdäck där slitbanans huvudspår har ett djup på minst 5,0 millimeter under månaderna november, december, januari, februari och mars användas på drivaxlarna, med undantag för styrande drivaxlar, på lastbilar och bussar, på personbilar och specialbilar med en klassificeringsmassa som är större än 3,5 ton samt på traktorer vars konstruktiva hastighet är högre än 60 kilometer i timmen. På andra axlar samt på samtliga axlar på en släpvagn eller släpanordning som dras av ett ovannämnt fordon ska då användas däck där slitbanans huvudspår har ett djup på minst 3,0 millimeter. Kravet tillämpas inte på en fordonskombination som består av en traktor och en släpvagn

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
högsta tillåtna hastighet på väg är 60 kilometer i timmen eller lägre.	eller släpanordning när fordonskombinationens högsta tillåtna hastighet på väg är 60 kilometer i timmen eller lägre.
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om vinterdäcken på fordon i olika fordonskategorier.	*Transport- och kommunikationsverket* får meddela närmare föreskrifter om vinterdäcken på fordon i olika fordonskategorier.
106 §	106 §
Slirskydd på fordons däck	*Slirskydd på fordons däck*
Däck på fordon får förses med dubbar, snökedjor eller motsvarande slirskydd som inte väsentligt skadar vägytan.	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	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,	1) på utryckningsfordon,
2) på bilar och släpvagnar som är avsedda för terrängbruk och används av försvarsmakten,	2) på bilar och släpvagnar som är avsedda för terrängbruk och används av försvarsmakten,
3) på bilar och släpvagnar som används vid väghållning,	3) på bilar och släpvagnar som används vid väghållning,
4) vid tillfälliga förflyttningar i anslutning till reparation, besiktning eller godkännande för trafik av eller handel med fordon,	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.	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.	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. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de tillåtna skillnaderna i antalet dubbar på fordonets däck.	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 f*år meddela närmare

Gällande lydelse

Om den massa som totalt belastar drivaxeln eller drivaxlarna på en fordonskombination vars massa överskrider 44 ton är mindre än 18 procent av fordonskombinationens massa, ska dragfordonet för den tidsperiod som avses 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.

nytt

nytt

Däck på cyklar, motoriserade cyklar, lätta elfordon, släpvagnar till cyklar, sparkcyklar 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.

Föreslagen lydelse

föreskrifter om de tillåtna skillnaderna i antalet dubbar på fordonets däck.

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, sparkcyklar 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.

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
Trafiksäkerhetsverket 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* 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 §	107 §
Allmänna lastningsbestämmelser	*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.	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 §	108 §
Placering av last	*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. Fordonet får inte lastas så att fordonets tyngdpunkt är högre än vad som tekniskt sett är tillåtet.	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.*

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
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.	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.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
109 §	109 §
Säkring av last	*Säkring av last*
Fordonets last får inte förskjuta sig i lastkorgen så att det kan störa en säker användning av fordonet i trafik. Lasten ska hållas på plats i lastkorgen vid all acceleration och inbromsning samt vid körning i kurvor.	Fordonets last får inte förskjuta sig så att det kan störa en säker användning av fordonet i trafik. Lasten ska hållas på plats i lastkorgen och fordonet vid all potentiell acceleration och inbromsning samt vid körning i kurvor.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
nytt	*Transport- och kommunikationsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om de metoder som ska användas för att säkra lasten och om de gränsvärden för retardationer som hänför sig till körsituationer som avses i 1 mom. Transport- och kommunikationsverket får dessutom meddela föreskrifter om sådana undantag från kraven enligt 1 mom. som beror på lastens art, om detta inte medför fara trafiksäkerheten.*
110 §	110 §
Markering av last	*Markering av last*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de medel som ska användas för att markera lasten.	*Transport- och kommunikationsverket* får meddela närmare föreskrifter om de medel som ska användas för att markera lasten.
113 §	113 §
Båtar och camprar	*Båtar och camprar*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Gällande lydelse

Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om lyktor och reflektorer på camprar som avses i 1 mom. samt vid behov om andra krav på trafiksäkerheten.

115 §

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 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, ska

1) en tre- eller fleraxlad boggi på en bil ha minst en styrande axel; i stället för en styrande axel är det möjligt att använda en 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,

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 boggi med tre eller flera axlar i ett fordon som avses i 1 mom. får den sammanlagda massan som belastar boggins medspårande axlar uppgå till högst hälften av den sammanlagda massa som belastar andra axlar än boggins medspårande axlar. Kravet tillämpas inte på fordon som har visats uppfylla de tekniska krav som avses i E-reglemente nr 79. En medspårande axel som är låst i ett läge som motsvarar körning rakt fram när hastigheten är högre än 30 kilometer i timmen betraktas inte som en sådan medspårande axel som avses i detta moment.

Föreslagen lydelse

Transport- och kommunikationsverket meddelar föreskrifter om lyktor och reflektorer på camprar som avses i 1 mom. samt vid behov om andra krav på trafiksäkerheten.

115 §

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,

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.

Gällande lydelse

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

nytt

Föreslagen lydelse

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 §

Största tillåtna massa på axel eller 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.

Den massa som belastar en boggi på ett motordrivet fordon och ett släpfordon får inte överstiga de värden som anges i bilaga 6.2.

Vid körning på en hal vägyta får, vid användning av en axellyftanordning, den massa som belastar en axel eller en boggi på fordonet tillfälligt överskrida den största axelmassa som tillåts på väg, om detta inte skadar vägen.

nytt

nytt

116 §

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- eller boggimassa som tillåts på väg, 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 §

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

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	Massan för en egentlig släpvagn får inte överskrida den summa som erhålls när man till 20 ton adderar350 kilogram för varje 0,10 meter med vilket avståndet mellan släpvagnens yttersta axlar överstiger 1,80 meter.
122 §	122 §
Största tillåtna massa för kombinationer av bilar och släpvagnar som har registrerats och tagits i bruk i en EES-stat	*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 till denna lag.	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.*
nytt	
124 §	124 §
Undantag som gäller massan på en fordonskombination som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat vid transport av farliga ämnen	*Undantag som gäller massan på en fordonskombination som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat vid transport av farliga ämnen*
Den största tillåtna massan för en bildragen fordonskombination som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat och som har minst sju axlar är 60 ton, om lagen om transport av farliga ämnen tillämpas på transporten. Den största tillåtna massan för fordonskombinationen är dock 68 ton, om fordonskombinationen har minst åtta axlar och fordonskombinationens dragbil minst fyra axlar eller om fordonskombinationens dragbil har minst tre axlar och det är fråga om en fordonskombination med minst åtta axlar, bestående av en bil och två påhängsvagnar.	*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 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.*

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
I en fordonskombination med högst åtta axlar och med en massa som överskrider 64 ton ska minst 65 procent av släpvagnens massa eller släpvagnarnas sammanlagda massa belasta sådana axlar som är försedda med parhjul. Kravet ska dock inte gälla tanktransporter av farliga ämnen, om mängden av det farliga ämne som transporteras överskrider 5 ton.	I en fordonskombination med åtta axlar och en massa som överskrider 64 ton ska minst 65 procent av släpvagnens eller släpvagnarnas 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.
127 §	127 §
Största tillåtna huvudmått för motorcyklar, mopeder, trehjulingar, fyrhjulingar, lätta fyrhjulingar och tunga fyrhjulingar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat	*Största tillåtna huvudmått för motorcyklar, mopeder, trehjulingar, fyrhjulingar, lätta fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar, lätta elfordon, motoriserade cyklar och cyklar*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
129 §	129 §
Bredd på traktorer och motorredskap samt tillkopplade släpvagnar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat	*Bredd på traktorer och motorredskap samt tillkopplade släpvagnar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
En traktor vars bredd mätt från breddningshjulen överskrider 2,6 meter ska under mörker eller i skymning, och även annars när omständigheterna kräver det, både fram och bak förses med lyktor och reflektorer som utvisar den största bredden. Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om de tekniska egenskaperna hos lyktorna och reflektorerna samt om deras placering på fordonet. Lyktorna och reflektorerna beaktas inte vid mätningen av traktorns största bredd.	En traktor vars bredd mätt från breddningshjulen överskrider 2,6 meter ska under mörker eller i skymning, och även annars när omständigheterna kräver det, både fram och bak förses med lyktor och reflektorer som utvisar den största bredden. *Transport- och kommunikationsverket* meddelar föreskrifter om de tekniska egenskaperna hos lyktorna och reflektorerna samt om deras placering på fordonet. Lyktorna och reflektorerna beaktas inte vid mätningen av traktorns största bredd.
130 §	130 §
Fordon och anordningar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat och som används vid väghållning och i jordbruk	*Fordon och anordningar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat och som används vid väghållning och i jordbruk*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om de tekniska egenskaperna hos markeringar, lyktor och reflektorer som avses i denna paragraf samt om deras placering på fordonet eller arbetsredskapet	*Transport- och kommunikationsverket* meddelar föreskrifter om de tekniska egenskaperna hos markeringar, lyktor och reflektorer som avses i denna paragraf samt om deras placering på fordonet eller arbetsredskapet.

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	130 a §
	Bredd på snöskotrar och tunga snöskotrar samt tillkopplade släpfordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat
nytt	*Den största tillåtna bredden på snöskotrar och tunga snöskotrar samt tillkopplade släpfordon som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat är 1,70 meter på en snöskoterled.*
	131 a §
	Identifieringsskylt för långa fordonskombinationer
nytt	*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.*
132 §	132 §
Vändningsförmåga hos bilar och bildragna fordonskombinationer som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat	*Vändningsförmåga hos bilar och bildragna fordonskombinationer som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat*
En bil, en 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 yttersta främre hörn rör sig längs en cirkelbåge med 12,50 meters radie, rör sig dess inre sida längs en cirkelbåge med minst 5,30 meters radie.	En bil, e*n 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*,

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	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.	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.
nytt	*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.*
nytt	*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.*
Trafiksäkerhetsverket får meddela tekniska och preciserande föreskrifter om kraven på vändningsförmåga hos fordonskombinationer.	*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 §	132 a §
	Fordonskombinationers stabilitet
nytt	*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*

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	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.* *Transport- och kommunikationsverket meddelar föreskrifter om simuleringsmetoderna för bestämmande av fordonskombinationers stabilitet.*
134 §	134 §
Största tillåtna massa på axel eller boggi på fordon som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat	*Största tillåtna massa på axel eller boggi på fordon som registrerats eller tagits i bruk i någon annan stat än en EES-stat*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
nytt	*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.*
143 §	143 §
Märkning av skol- och dagvårdstransporter	*Märkning av skol- och dagvårdstransporter*
En bil som används för sådana skol- och dagvårdstransporter som ordnas som beställningstrafik av en kommun, samkommun, skola eller inrättning och där transporten får statsunderstöd eller understöd av kommunen	En bil som används för sådana skol- och dagvårdstransporter som ordnas som beställningstrafik av en kommun, samkommun, skola eller inrättning och där transporten får statsunderstöd eller understöd av kommunen

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
ska fram- och baktill ha en skylt som har formen av en kvadrat med 40 centimeter långa sidor, som har gul reflekterande botten och en 25 millimeter bred röd kant och i vars mitt det finns en likadan svart figur som på vägmärke A17, Barn, enligt bilaga 3.1 till denna lag. Skylten ska fästas så att dess övre kant är högst 150 centimeter ovanför vägytan. På personbilar får skylten dock också monteras på taket.	ska ha *en framåt synlig, reflekterande eller upplyst skylt eller en kupa som monteras utanpå taxilyktan eller i stället för den. Skyltens eller kupans bottenfärg ska vara gul och den ska ha röda kanter,* och i dess mitt ska det finnas en likadan svart figur som på vägmärke A17, Barn, enligt bilaga 3.1. *Skylten eller kupan ska vara av sådan storlek, vara så placerad och ha sådan synlighet att de som väntar på skjuts ser den på tillräckligt långt håll för att kunna stoppa bilen. Skylten eller kupan får också synas i andra riktningar än framåt.*
	Skylten eller kupan får belysa eller reflektera bara gul färg. Skylten eller kupan får inte störa andra vägtrafikanter.
nytt	I 1 mom. avsedd märkning av skol- och dagvårdstransporter får inte användas när det inte är fråga om skol- eller dagvårdstransport.
Den skylt som avses i 1 mom. får på personbilar ersättas med en gul kupa av minst en taxilyktas storlek som monteras utanpå taxilyktan eller i stället för den och på vilken det finns en likadan svart figur som på vägmärke A17. Ljuset i kupan ska vara tänt under skol- och dagvårdtransporter.	
Efter avslutad skol- och dagvårdstransport ska skylten eller kupan genast avlägsnas.	
nytt	*Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om skyltens och kupans placering, storlek, färger samt reflekterande egenskaper och belysningsegenskaper.*
149 §	149 §
Persontransporter i släpvagn	*Persontransporter i släpvagn*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Med en släpvagn till en snöskoter får det transporteras personer på en snöskoterled.	Med en släpvagn kopplad till en snöskoter eller tung snöskoter får det transporteras personer. *Personer får dock inte transporteras med en sådan släpvagn när snöskotern eller den tunga snöskotern framförs på någon annan väg än en snöskoterled eller när en sådan annan väg korsas.*
150 §	150 §
Allmänna kopplingsbestämmelser	*Allmänna kopplingsbestämmelser*
Till ett motordrivet fordon får det kopplas bara ett släpfordon åt gången, om inte något annat föreskrivs i denna lag.	Till ett motordrivet fordon får det kopplas bara ett släpfordon åt gången, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
I en fordonskombination 1) får massan inte överstiga de tekniskt tillåtna massorna för fordon, fordonskombinationer och kopplingsanordningar, 2) får fordonen inte vidröra varandra vid normala körförhållanden, 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 tilläggsspeglar att föraren kan se längs dragfordonets och släpvagnens eller släpvagnarnas sidor och ge akt på trafiken bakom fordonet; i stället för tilläggsspeglar kan någon annan anordning som möjliggör indirekt sikt användas.	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 tilläggsspeglar att föraren kan se längs dragfordonets och släpvagnens eller släpvagnarnas sidor och ge akt på trafiken bakom fordonet; i stället för tilläggsspeglar kan någon annan anordning som möjliggör indirekt sikt användas.
nytt	*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 tryckluftbromssystem 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.*
nytt	*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.*
nytt	*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. Förutsätt-*

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	ningen är att hastigheten 30 kilometer i timmen inte överskrids 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.	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 det fordon som används och kopplingen av släpvagnen till fordonet uppfyller de tekniska krav som bestäms enligt dragfordonet. Om en släpvagn 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.	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.
Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de tekniska krav och de dimensioner som gäller för kopplingsanordningar som används i fordonskombinationer.	*Transport- och kommunikationsverket* får meddela närmare föreskrifter om de tekniska krav och de dimensioner som gäller för kopplingsanordningar som används i fordonskombinationer.
151 §	151 §
Koppling av släpfordon till bil	*Koppling av släpfordon till bil*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Till en lastbil får det, om längden på fordonskombinationen överstiger 22,00 meter, kopplas	Till en lastbil får det kopplas
1) en egentlig släpvagn,	*1) en påhängsvagn,*
2) en dolly och en till den kopplad påhängsvagn,	*2) en medelaxelsläpvagn,*
3) en påhängsvagn och en till den kopplad annan påhängsvagn,	*3) en egentlig släpvagn,*
4) en påhängsvagn och en till den kopplad medelaxelsläpvagn.	*4) en dolly på vilken det kopplats en påhängsvagn,*

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	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 med hjälp av 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.	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.
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
152 §	152 §
Största tillåtna massa för släpfordon som kopplas till bil	*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:	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, 1,7 gånger dragbilens största i registrering och bruk tillåtna massa,	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,
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
nytt	*Den massa som belastar en påhängsvagns boggi får uppgå till högst 1,75 gånger dragbilens största på väg allmänt tillåtna massa.*
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
155 §	155 §

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
Användning av taxilykta	*Användning av taxilykta*
Då en taxilykta är avlägsnad från en bil eller täckt, anses fordonet inte vara ett fordon i taxitrafik när trafikreglerna enligt denna lag tillämpas. På fordon som avses i 142 § tillämpas emellertid trafikreglerna för taxitrafik när taxilyktan är täckt med en kupa som anger skolskjuts.	När en taxilykta är avlägsnad från en bil eller täckt, anses fordonet inte vara ett fordon i taxitrafik vid tillämpningen av vad som i denna lag föreskrivs om trafikregler och trafikanordningar. På fordon som avses i 142 § tillämpas emellertid trafikreglerna *och trafikanordningarna för taxitrafik* när taxilyktan är täckt med en kupa som anger *skol- och dagvårdsskjuts.*
156 §	156 §
Andra lyktor	*Andra lyktor*
På utryckningsfordon får en varningslykta som avger ett blinkande blått ljus användas när ett brådskande uppdrag utförs med fordonet eller när det annars behövs för att varna den övriga trafiken. På polisfordon, Tullens fordon och Gränsbevakningsväsendets fordon får det också användas en sådan varningslykta, även om fordonet inte är ett utryckningsfordon. En sådan varningslykta får också användas på sådana fordon som polisen, Tullen eller Gränsbevakningsväsendet använder men som inte är utryckningsfordon.	På utryckningsfordon får en varningslykta som avger ett blinkande blått ljus användas när ett brådskande uppdrag utförs med fordonet eller när det annars behövs för att varna den övriga trafiken. På polisfordon, Tullens fordon och Gränsbevakningsväsendets fordon får det också användas en sådan varningslykta, även om fordonet inte är ett utryckningsfordon.
En varningslykta som avger ett blinkande orangegult ljus ska utöver det som föreskrivs i 129 § användas	En varningslykta som avger ett blinkande orangegult ljus ska utöver det som föreskrivs i 129 § användas
1) på bogserbilar när de används för att lyfta eller flytta fordon så att de kan utgöra fara för den övriga trafiken,	1) på bogserbilar när de används för att lyfta eller flytta fordon så att de kan utgöra fara för den övriga trafiken,
2) på bilar, traktorer och motorredskap som används vid väghållning,	2) på bilar, traktorer och motorredskap som används vid väghållning,
3) på motorredskap och traktorer som används för arbete som utförs på vägen,	3) på motorredskap och traktorer som används för arbete som utförs på vägen,
4) på traktorer till vilka det har kopplats ett släpfordon eller arbetsredskap vars bredd överskrider tre meter,	4) på traktorer till vilka det har kopplats ett släpfordon eller arbetsredskap vars bredd överskrider tre meter,
5) på fordon som för lastning eller lossning måste stannas på vägen så att omkörning av fordonen inte är möjlig utan att använda den mötande trafikens körfält.	*5) på bilar som används för skol- och dagvårdstransport när de tar upp och lämnar av passagerare.*
En varningslykta som avger ett blinkande orangegult ljus får användas om det behövs för att varna den övriga trafiken	En varningslykta som avger ett blinkande orangegult ljus får användas om det behövs för att varna den övriga trafiken
1) på utryckningsfordon,	1) på utryckningsfordon,

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2) på bilar, fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och terrängfordon som används för arbete som utförs på vägen,	2) på bilar, fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar och terrängfordon som används för arbete som utförs på vägen,
3) på vägservicefordon,	3) på vägservicefordon,
4) på släpfordon som är kopplade till en traktor eller ett motorredskap och vars bredd överskrider tre meter,	4) på släpfordon som är kopplade till en traktor eller ett motorredskap och vars bredd överskrider tre meter,
5) på arbetsredskap som är kopplade till en traktor eller ett motorredskap och vars bredd överskrider tre meter.	5) på arbetsredskap som är kopplade till en traktor eller ett motorredskap och vars bredd överskrider tre meter.
	6) på fordon som för lastning eller lossning måste stannas på vägen så att omkörning med bil inte är möjlig utan att använda den mötande trafikens körfält.
Trafiksäkerhetsverket får meddela föreskrifter om hur varningslyktor som avger ett blinkande orangegult ljus ska användas vid specialtransporter.	*Transport- och kommunikationsverket* får meddela föreskrifter om hur varningslyktor som avger ett blinkande orangegult ljus ska användas vid specialtransporter.
Arbets- och hjälplyktor får inte vara tända när ett fordon körs på väg. Detta förbud gäller inte arbete som utförs på vägen.	Arbets- och hjälplyktor får inte vara tända när ett fordon körs på väg. Detta förbud gäller inte arbete som utförs på vägen.
Den identifieringslykta för släpvagn som är tillåten på en lastbil som används som dragbil får användas endast när släpvagnen är kopplad till lastbilen.	Den identifieringslykta för släpvagn som är tillåten på en lastbil som används som dragbil får användas endast när släpvagnen är kopplad till lastbilen.
Identifieringslyktan för vägservicefordon och fordon som används för förstahjälpsverksamhet ska övertäckas eller avlägsnas när fordonet förs på väg utan att det används i vägservice- eller förstahjälpsverksamhet.	Identifieringslyktan för vägservicefordon och fordon som används för förstahjälpsverksamhet ska övertäckas eller avlägsnas när fordonet förs på väg utan att det används i vägservice- eller förstahjälpsverksamhet.
	157 a §
	Klassificering av en transport som specialtransport
nytt	*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

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	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.*
158 §	158 §
Genomförande av specialtransport	*Genomförande av specialtransport*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om 1) fordon och fordonskombinationer som är tillåtna för specialtransport och om laster som tillåts vid specialtransport, 2) kopplingskrav som gäller för fordon som används i specialtransportkombinationer, 3) mått och massor som är tillåtna vid specialtransport samt lastning av last som transporteras som specialtransport, 4) märkning av last som transporteras som specialtransport, 5) specialtransport av annan last än en odelbar last, 6) hastighetsbegränsningar som ska iakttas vid specialtransport, 7) användningen av varningsfordon och personer som reglerar trafiken vid specialtransporter samt transport av en grupp av specialtransporter i rad, 8) villkoren för förebyggande av fara och olägenhet som orsakas av specialtransporter samt andra säkerhetskrav.	*Transport- och kommunikationsverket* meddelar vid behov närmare föreskrifter om 1) fordon och fordonskombinationer som är tillåtna för specialtransport och om laster som tillåts vid specialtransport, 2) kopplingskrav som gäller för fordon som används i specialtransportkombinationer, 3) mått och massor som är tillåtna vid specialtransport samt lastning av last som transporteras som specialtransport, 4) märkning av last som transporteras som specialtransport, 5) specialtransport av annan last än en odelbar last, 6) hastighetsbegränsningar som ska iakttas vid specialtransport, 7) användningen av varningsfordon och personer som reglerar trafiken vid specialtransporter, *8) transport av en grupp av specialtransporter i rad,* 9) villkoren för förebyggande av fara och olägenhet som orsakas av specialtransporter samt andra säkerhetskrav.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
159 §	159 §
Tillstånd för specialtransport	*Tillstånd för specialtransport*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Gällande lydelse

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om när en transport kräver tillstånd för specialtransport och om förutsättningarna för beviljande av tillstånd för specialtransport.

164 §

Förseelser av förare av motorlösa fordon

En cyklist eller förare av något annat motorlöst fordon kan för uppsåtligen eller av oaktsamhet begången överträdelse av lagen påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon underlåter att iaktta

1) de trafikregler i 3 kap. som gäller förare av fordon,
2) förbudet i 58 § mot att röra sig på område för motorväg,
3) skyldigheten att följa trafikanordningar enligt 74, 77–80 eller 84–87 §, eller

4) en begränsning av belastningen enligt 5 kap.

166 §

Andra trafikförseelser av förare av motordrivna fordon eller spårvagnar

En förare av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot det som föreskrivs i
1) 18 eller 19 § om förande av fordon på körbanan,
2) 21 § om val av körfält eller plats på körbanan,
3) 22 § om svängning,
4) 28 § om körning i korsning,
5) 29 § om lämnande av tryggt utrymme eller skyldigheten att iaktta särskild försiktighet,
6) 30 § om möte,
7) 47 § om ljud- och ljussignaler,
8) 48 § om riktningstecken,
9) 49 eller 50 § om användning av ljus,
10) 57 § om att varna andra vägtrafikanter,

Föreslagen lydelse

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om när en transport kräver tillstånd för specialtransport och om förutsättningarna för beviljande av tillstånd för specialtransport.

164 §

Förseelser av förare av motorlösa fordon och djurförare

En cyklist eller förare av något annat motorlöst fordon o*ch en vägtrafikant som avses i 53 § 2 mom.* kan för uppsåtligen eller av oaktsamhet begången överträdelse av lagen påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon underlåter att iaktta

1*) de trafikregler i 1–35, 41–51, 53, 54 eller 56–62 § som gäller förare av fordon,*
2) skyldigheten att följa trafikanordningar enligt 74, 77–80, 82 eller 84–87 §,
3) skyldigheten enligt 94 eller 95 § att använda skyddsanordningar och säkerhetsanordningar under körning, eller
4) en begränsning av belastningen enligt 107– 110, 112, 128, 147 eller 149 §.

166 §

Andra trafikförseelser av förare av motordrivna fordon eller spårvagnar

En förare av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot det som föreskrivs i
1*) 18–22, 24–35, 41–-51, 53, 54 och 56–62 om iakttagande av trafikregler,*
2) 74, 77–80, 82, 84–87 § om iakttagande av trafikanordningar.
— — — — — — — — — — — — — —

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
11) 58 § om den minimihastighet som krävs av ett fordon,	
12) 56 eller 62 § om bogsering av fordon,	
13) 61 § 3 mom. om körning eller omkörning av fordon med användning av fel körfält på motorvägar eller motortrafikleder,	
14) 74 § om iakttagande av trafikljus,	
15) 77–80 och 82 § om iakttagande av vägmärken, eller	
16) 84–87 § om iakttagande av vägmarkeringar.	
167 §	167 §
Förseelser som gäller användning av personlig skyddsanordning	*Förseelser som gäller användning av personlig skyddsanordning i motordrivna fordon*
En förare av och passagerare i ett fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att använda bilbälte under körning.	En förare av och passagerare i ett *motordrivet* fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att använda bilbälte under körning.
En avgift för trafikförseelse av den storlek som anges i 1 mom. kan påföras också	En avgift för trafikförseelse av den storlek som anges i 1 mom. kan påföras också
1) en förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet transporterar ett barn i ett fordon i strid med 94 §,	1) en förare *av ett motordrivet* fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet i fordonet transporterar ett barn i strid med 94 §,
2) en vårdnadshavare eller förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar den skyldighet enligt 95 § som gäller användning av skyddsanordningar för barn under 15 år,	2) en vårdnadshavare eller förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar den skyldighet enligt 95 § som gäller användning av skyddsanordningar för barn under 15 år i *ett motordrivet fordon,*
3) en förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar den skyldighet enligt 95 § 2 mom. som gäller säkerheten vid transporter med invalidtaxi.	3) en förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar den skyldighet enligt 95 § 2 mom. som gäller säkerheten vid transporter med invalidtaxi.
En förare av och passagerare på eller i ett fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro om han eller hon i strid med 92 § 1 eller 3 mom. uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att under körning använda skyddshjälm. En avgift för trafikförseelse av den nämnda storleken kan påföras också en förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar skyldigheten enligt 92 § 2 mom. att se till att barn under 15 år använder skyddshjälm	En förare av och passagerare på eller i ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro om han eller hon i strid med 92 § 1 eller 3 mom. uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att under körning använda skyddshjälm. En avgift för trafikförseelse av den nämnda storleken kan påföras också en förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar skyldigheten enligt 92 § 2 mom. att se till att barn under 15 år använder skyddshjälm.
168 §	168 §

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
Förseelser som gäller fordons massa och mått	*Förseelser som gäller lastning av fordon och fordons massa och mått*
En förare av ett motordrivet fordon kan för en uppsåtligen eller av oaktsamhet begången ringa överträdelse av lagen påföras en avgift för trafikförseelse på 140 euro, om han eller hon underlåter att iaktta det som föreskrivs i 1) 107–114 § om lastning och koppling av fordon, 2) 116 eller 134 § om den största tillåtna massan på axel och boggi, 3) 117–119 eller 135–139 § om största tillåtna massa eller största tillåtna mått, eller 4) 120–124 § om största tillåtna massa eller största tillåtna mått för en fordonskombination.	En förare av ett motordrivet fordon kan för en uppsåtligen eller av oaktsamhet begången ringa överträdelse av lagen påföras en avgift för trafikförseelse på 140 euro, om han eller hon underlåter att iaktta det som föreskrivs i 1) 107–114 § om lastning och koppling av fordon, *2) 5 kap. om den största tillåtna massan på axel och boggi eller om största tillåtna massa eller största tillåtna mått för ett fordon eller en fordonskombination.*
171 §	171 §
Andra förseelser som gäller användning av motordrivna fordon och spårvagnar	*Andra förseelser som gäller användning av motordrivna fordon och spårvagnar*
En förare av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta 1) förbudet i 54 § mot störande eller onödig körning, 2) förbudet i 55 § mot tomgång, 3) förbudet i 98 § 2 mom. mot användning av kommunikationsutrustning under körning, 4) bestämmelserna i 104–106 § om användning av däck och slirskydd, eller 5) bestämmelserna i 5 kap. om användning av lyktor, reflektorer eller annan utrustning på fordon.	En förare av ett motordrivet fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta *1) förbudet i 98 § mot användning av kommunikationsutrustning under körning,* *2) bestämmelserna i 104–106 § om användning av däck och slirskydd,* *3) bestämmelserna i 132 eller 140 § om vändningsförmåga hos fordon och fordonskombinationer,* *4) bestämmelserna i 132 a § om fordonskombinationers stabilitet, eller* 5) bestämmelserna i 5 kap. om användning av lyktor, reflektorer eller annan utrustning på fordon.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
180 §	180 §
Närmare bestämmelser	*Närmare bestämmelser*
Genom förordning av statsrådet utfärdas det närmare bestämmelser om	Genom förordning av statsrådet *får* närmare bestämmelser utfärdas om

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1) de handlingar som ska användas när en avgift för trafikförseelse påförs samt om de anteckningar som ska göras i dem och förvaringen av dem, 2) de meddelanden som har samband med verkställigheten av påföljderna enligt denna lag samt om andra meddelanden mellan myndigheter.	1) de handlingar som ska användas när en avgift för trafikförseelse påförs samt om de anteckningar som ska göras i dem och förvaringen av dem, 2) de meddelanden som har samband med verkställigheten av påföljderna enligt denna lag samt om andra meddelanden mellan myndigheter.
184 §	184 §
Undantag från skyldigheten att iaktta trafikregler	*Undantag från skyldigheten att iaktta trafikregler, trafikanordningar och bestämmelser om användningen av fordon*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Tåg och andra anordningar som löper på järnvägsskenor ska dock lämnas fri passage.	*En vägtrafikant ska dock följa tecken som ges av polisen och tecken som ges av andra som reglerar trafiken.* Tåg och andra anordningar som löper på järnvägsskenor ska också lämnas fri passage.
187 §	187 §
Tillfällig avstängning av väg	*Tillfällig avstängning av väg*
Beslut om tillfällig avstängning av en väg fattas av väghållaren. 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 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 §	189 §
Uppsättande av anordning för viktövervakning	*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	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

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1) på landsvägar av väghållaren,	1) *Trafikledsverket,*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
De väghållare som avses i 1 mom. 1–3 punkten ska underrätta polisen och Trafikverket om anordningen. Trafikverket ska också förses med uppgifter om de övervakningsvolymer och överlaster som anordningen registrerat.	De väghållare som avses i 1 mom. 1–3 punkten ska underrätta polisen och *Trafikledsverket* om anordningen. *Trafikledsverket* ska också förses med uppgifter om de övervakningsvolymer och överlaster som anordningen registrerat.
190 §	190 §
Beviljande av parkeringstillstånd för rörelsehindrade	*Beviljande av parkeringstillstånd för rörelsehindrade*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Parkeringstillstånd för rörelsehindrade beviljas av Trafiksäkerhetsverket. Till ansökan ska det fogas ett läkarutlåtande om att förutsättningarna enligt 1 mom. är uppfyllda och uppgifter om utlåtandets giltighetstid. Tillståndet beviljas för läkarutlåtandets giltighetstid, dock högst 10 år. Trafiksäkerhetsverket kan återkalla parkeringstillståndet på tillståndshavarens ansökan.	Parkeringstillstånd för rörelsehindrade beviljas av *Transport- och kommunikationsverket*. Till ansökan ska det fogas ett läkarutlåtande om att förutsättningarna enligt 1 mom. är uppfyllda och uppgifter om utlåtandets giltighetstid. Tillståndet beviljas för läkarutlåtandets giltighetstid, dock högst 10 år. *Transport- och kommunikationsverket* kan återkalla parkeringstillståndet på tillståndshavarens ansökan.
Trafiksäkerhetsverket får skaffa de tjänster som behövs för att sköta uppgifter i anslutning till beviljandet av tillstånd av privata och offentliga serviceproducenter som är verksamma i Finland. I serviceuppgifterna kan det ingå att ta emot ansökningar, att sköta de uppgifter som följer av att ett ansökningsärende har inletts och ska behandlas samt att lämna ut ett parkeringstillstånd, om det inte sänds till sökanden per post. På skötseln av serviceuppgifterna tillämpas det som i körkortslagen föreskrivs om skötseln av uppgifter i anslutning till beviljande av körkort, körkortstillstånd och vissa andra tillstånd som serviceuppgift, serviceproducentens tillförlitlighet, avtal om serviceuppgifter samt inledande av ansökningsärenden och inlämnande av läkarutlåtande.	*Transport- och kommunikationsverket* får skaffa de tjänster som behövs för att sköta uppgifter i anslutning till beviljandet av tillstånd av privata och offentliga serviceproducenter som är verksamma i Finland. I serviceuppgifterna kan det ingå att ta emot ansökningar, att sköta de uppgifter som följer av att ett ansökningsärende har inletts och ska behandlas samt att lämna ut ett parkeringstillstånd, om det inte sänds till sökanden per post. På skötseln av serviceuppgifterna tillämpas det som i körkortslagen föreskrivs om skötseln av uppgifter i anslutning till beviljande av körkort, körkortstillstånd och vissa andra tillstånd som serviceuppgift, serviceproducentens tillförlitlighet, avtal om serviceuppgifter samt inledande av ansökningsärenden och inlämnande av läkarutlåtande.
191 §	191 §
Beviljande av tillstånd för specialtransport	*Beviljande av tillstånd för specialtransport*

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
Tillstånd för en specialtransport som avses i 159 § beviljas av Trafikverket. 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.	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.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Trafikverket 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.	*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 §	192 §
Undantag som gäller vissa fordon och fordonskombinationer	*Undantag som gäller vissa fordon och fordonskombinationer*
Trafiksäkerhetsverket får för ett enskilt fordon eller en enskild fordonskombination bevilja tillstånd att låta bli att iaktta bestämmelserna i 116–132 §, 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. Trafiksäkerhetsverket får återkalla tillståndet för viss tid eller helt och hållet, om tillståndshavaren inte iakttar de bestämmelser, föreskrifter eller tillståndsvillkor som gäller transporten eller om villkoren 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.	*Transport- och kommunikationsverke*t 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 kommunikationsverke*t 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.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
193 §	193 §

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
Ändringssökande	*Ändringssökande*
Omprövning av ett beslut som meddelats med stöd av denna lag får begäras på det sätt som anges i förvaltningslagen. I ett beslut som har fattats med anledning av en begäran om omprövning får ändring sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Över förvaltningsdomstolens beslut får besvär anföras endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.	Omprövning får begäras i fråga om beslut som meddelats med stöd av denna lag. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003). Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
195 §	195 §
Övergångsbestämmelser	*Övergångsbestämmelser*
En spärrlinje ska inom tre år från ikraftträdandet av denna lag markeras på det sätt som anges i bilaga 4.1 till denna lag.	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.	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.
nytt	*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 10 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.	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.	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 bilaga 6.2 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.	På ett fordon som är godkänt för trafik vid ikraftträdandet av denna lag tillämpas inte det krav i bilaga 6.2 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.

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
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 alltjämt användas i trafik i enlighet med de nämnda bestämmelserna.	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 alltjämt användas i trafik i enlighet med de momenten.
nytt	*På en släpvagn som har tagits i bruk före den 1 april 2019 tillämpas 117 a § från och med den 1 januari 2024.*
nytt	*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.*
nytt	*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 bakersta boggin på dragfordonet och den främsta boggin på släpvagnen.*
nytt	*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 förseelser som har begåtts före ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser i 2–11 § i lagen om ordningsbotsförseelser (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.	På i denna lag avsedda förseelser som har begåtts före ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser i 2–11 § i lagen om ordningsbotsförseelser (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 20 .

2.

Lag

om ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i körkortslagen (386/2011) 65 § 1 mom. 1 punkten underpunkterna b och c samt 4 punkten, 72 § 3 mom., rubriken för 76 a § och 76 a § 1 mom. samt rubriken för 76 b §, sådana de lyder, 65 § 1 mom. 1 punkten underpunkterna b och c samt 4 punkten i lag 734/2018 och 72 § 3 mom., rubriken för 76 a § och 76 a § 1 mom. samt rubriken för 76 b § i lag 96/2018, som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
65 §	65 §
Körförbud på grundval av återkommande förseelser	*Körförbud på grundval av återkommande förseelser*
Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud, om denne minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år har gjort sig skyldig till följande vid körning med motordrivet fordon:	Polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud, om denne minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år har gjort sig skyldig till följande vid körning med motordrivet fordon:
1) trafikförseelse enligt 6 kap. i vägtrafiklagen (729/2018), med undantag av andra gärningar som bestraffas med avgift för trafikförseelse än	1)trafikförseelse enligt 6 kap. i vägtrafiklagen (729/2018), med undantag av andra gärningar som bestraffas med avgift för trafikförseelse än
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
b) överträdelse av hastighetsbegränsningarna enligt vägtrafiklagen med motordrivet fordon med mer än 10 kilometer i timmen, om den högsta tillåtna hastighet som anges med en trafikanordning är 60 kilometer i timmen eller lägre,	b) överträdelse av hastighetsbegränsningarna enligt vägtrafiklagen med motordrivet fordon med mer än 10 kilometer i timmen, om den högsta tillåtna hastigheten är 60 kilometer i timmen eller lägre,
c) överträdelse av hastighetsbegränsningarna enligt vägtrafiklagen med motordrivet fordon med mer än 15 kilometer i timmen, om den högsta tillåtna hastighet som anges med en trafikanordning är högre än 60 kilometer i timmen,	c) överträdelse av hastighetsbegränsningarna enligt vägtrafiklagen med motordrivet fordon med mer än 15 kilometer i timmen, om den högsta tillåtna hastigheten är högre än 60 kilometer i timmen,
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
4) brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens för förare enligt lagen om transportservice; dock inte förseelse avseende handlingar enligt II avd. 3 kap. 13 §,	4) brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens för förare enligt lagen om transportservice; dock inte förseelse avseende handlingar enligt *39 §,*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
72 §	72 §
Längden på temporärt körförbud	*Längden på temporärt körförbud*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Polisen kan också annars på motiverad begäran bestämma att det temporära körförbudet ska upphöra, om det med beaktande av längden på behandlingen av brottmålet, hur allvarligt det misstänkta brottet är, de konsekvenser som anges i 66 § 4 mom. eller övriga omständigheter finns vägande skäl för detta och ett till körförbudet anknutet brottmål är anhängigt vid domstol.	Polisen kan också annars på motiverad begäran bestämma att det temporära körförbudet ska upphöra, om det med beaktande av längden på behandlingen av brottmålet, hur allvarligt det misstänkta brottet är, de konsekvenser som anges i 66 § 4 mom. eller övriga omständigheter finns vägande skäl för detta och ett till körförbudet anknutet brottmål är anhängigt vid domstol *eller i ett bötesförfarande.*
76 a §	76 a §
Förfarande i ärenden som gäller körförbud på straffrättsliga grunder	*Förfarande i ärenden som gäller körförbud*
Körförbud som avses i 64 § 1 mom., 64 § 2 mom. 3 och 4 punkten och 65 § får meddelas när ett ordningsbotsföreläggande, bötesföreläggande, strafföreläggande eller en dom som gäller en gärning som avses i de bestämmelserna har meddelats. Ärendet om körförbud ska behandlas utan dröjsmål efter det att det ovan avsedda avgörandet har meddelats.	Körförbud som avses i 64 § 1 mom., 64 § 2 mom. 3 och 4 punkten och 65 § får meddelas när ett sådant beslut om avgift för trafikförseelse, ett sådant ordningsbotsföreläggande, bötesföreläggande eller strafföreläggande eller en sådan dom som gäller en i de bestämmelserna avsedd gärning har meddelats. Ärendet om körförbud ska behandlas utan dröjsmål efter det att det ovan avsedda avgörandet har meddelats.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
76 b §	76 b §
Inverkan på körförbud av ändringssökande i brottmål	*Hur ändringssökande påverkar körförbud*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
	Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom., sådant det lyder i lag 1285/2019, som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §	1 §
Lagens tillämpningsområde	*Lagens tillämpningsområde*
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
På det sätt som föreskrivs i denna lag verkställs också en oljeutsläppsavgift enligt 3 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009), en försummelseavgift enligt 9 § i lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft (1233/2006), en påföljdsavgift enligt 11 a kap. 3 § i arbetsavtalslagen (55/2001), en försummelseavgift enligt 35 § i lagen om utstationering av arbetstagare, en försummelseavgift enligt 6 § i lagen om skyldighet att erbjuda kvitto vid kontantförsäljning (658/2013), en överträdelseavgift enligt 49 § och en påföljdsavgift enligt 51 § i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken (1188/2014), en påföljdsavgift enligt 71 § i alkohollagen (1102/2017), en påföljdsavgift enligt 35 § i utsädeslagen (600/2019), en påföljdsavgift enligt 26 § i växtskyddslagen (1110/2019) och en påföljdsavgift inom införselkontrollen enligt 15 § i lagen om införselkontroll av djur och vissa varor (1277/2019).	På det sätt som föreskrivs i denna lag verkställs också en oljeutsläppsavgift enligt 3 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009), en försummelseavgift enligt 9 § i lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft (1233/2006), en påföljdsavgift enligt 11 a kap. 3 § i arbetsavtalslagen (55/2001), en försummelseavgift enligt 35 § i lagen om utstationering av arbetstagare, en försummelseavgift enligt 6 § i lagen om skyldighet att erbjuda kvitto vid kontantförsäljning (658/2013), en överträdelseavgift enligt 49 § och en påföljdsavgift enligt 51 § i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken (1188/2014), en påföljdsavgift enligt 71 § i alkohollagen (1102/2017), en påföljdsavgift enligt 35 § i utsädeslagen (600/2019), en påföljdsavgift enligt 26 § i växtskyddslagen (1110/2019), en påföljdsavgift inom införselkontrollen enligt 15 § i lagen om införselkontroll av djur och vissa varor (1277/2019), *en avgift för trafikförseelse enligt 161 § i vägtrafiklagen (729/2019), en avgift för trafikförseelse enligt 93 § i körkortslagen (386/2011), en avgift för trafikförseelse enligt 122 § i sjötrafiklagen (782/2019) och en avgift för trafikförseelse enligt 268 § i lagen om transportservice (320/2017).*

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	————
	Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av 21 § i fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonslagen (1090/2002) 21 §, sådan den lyder i lag 942/2018, som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
21 §	21 §
Ambulans	*Ambulans och fordon för prehospital akutsjukvård*
En ambulans är ett fordon i kategori M som är avsett för transport av sjuka eller skadade människor och som har specialutrustning för det ändamålet.	En *ambulans* är ett fordon i kategori M som är avsett för transport av sjuka eller skadade människor och som har specialutrustning för det ändamålet.
nytt	Ett *fordon för prehospital akutsjukvård* är ett fordon som är utrustat för uppgifter inom den prehospitala akutsjukvård som avses i hälso- och sjukvårdslagen (1326/2010).
Bestämmelser om närmare klassificering av ambulanser, dimensionering av karosseri och patientutrymme, prestanda samt medicinsk och annan utrustning utfärdas vid behov genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet. Transport- och kommunikationsverket meddelar föreskrifter om de tekniska kraven på och installeringen av igenkänningslyktor, varningslyktor, reflektorer, reflekterande märkning och ljudsignalanordningar som det speciella ändamål som ambulanser används för förutsätter.	Bestämmelser om närmare klassificering av ambulanser *och fordon för prehospital akutsjukvård*, om dimensioneringen av deras karosseri och patientutrymme, om deras prestanda och om medicinsk och annan utrustning i dem utfärdas vid behov genom förordning av social- och hälsovårdsministeriet. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om de tekniska kraven på och installeringen av igenkänningslyktor, varningslyktor, reflektorer, reflekterande märkning och ljudsignalanordningar som det speciella ändamål som ambulanser *och fordon för prehospital akutsjukvård* används för förutsätter.

———

Denna lag träder i kraft den 20 .