Trafi Liikenteen turvallisuusvirasto
Trafiksäkerhetsverket

Päiväys/ Datum 07.02.2018

Lakivaliokunta

Dnro/Dnr TRAFI/2566/03.03.01/2018

Viite/ Referens Lausuntopyyntö HE 180/2017 vp

Liikenteen turvallisuusviraston lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Lakivaliokunta on pyytänyt 3.1.2018 Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi) lausuntoa hallituksen esityksestä eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

Trafi kiittää mahdollisuudesta ja lausuu seuraavaa:

Yleistä

Hallituksen esityksessä tieliikennelaiksi esitetään säädettäväksi useista sellaisista asioista, joista voimassa olevan lainsäädännön mukaan säädetään valtioneuvoston asetuksella tai liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Tällaisia ovat muun muassa moottorikäyttöisten ajoneuvojen suurimmat sallitut ajoneuvokohtaiset nopeudet, liikennemerkit ja muut liikenteen ohjauslaitteet sekä niiden käyttö, ajoneuvolle ja ajoneuvoyhdistelmälle tiellä yleisesti sallitut mitat ja massat sekä ajoneuvon kuormaaminen, kuorman varmistaminen, hinaaminen ja näistä myönnettävät poikkeukset. Ajoneuvolle ja ajoneuvoyhdistelmälle tiellä yleisesti sallittuihin mittoihin ja massoihin tulee kansallisten tarpeiden lisäksi usein muutoksia Euroopan unionin lainsäädännöstä tai kansainvälisistä sopimuksista. Koska lakiesityksen mukaan tällaisista Euroopan unionin lainsäädäntöön tai kansainväliseen sopimukseen perustuvista yksityiskohtaisista ja teknisluonteisista asioista, kuten akselille tai telille kohdistuvasta suurimmasta sallitusta massasta säädetään lailla, tulee eduskunnan jatkossa hyväksyä sekä sopimusten tekeminen että sen edellyttämien velvoitteiden mukaisten lain säännösten muuttaminen.

Hallituksen esityksestä on syytä huomioida, että nyt tarkasteltavana oleva tieliikennelakia koskeva esitys ja samanaikaisesti tarkasteltavana oleva hallituksen esitys 145/2017 liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta olisivat keskenään linjassa. Esimerkiksi nyt tarkasteltavana olevassa tieliikennelakiesityksessä käytetään 39 ja 167 §:ssä käsitettä invataksi, joka on poistumassa käytöstä ja korvautumassa esteettömän ajoneuvon käsitteellä. Lisäksi taksivalaisimen käyttöä käsittelevää 155 §:ää on tarkasteltava tässä valossa.

Liikennesäännöt

Liikennesääntöjä koskevien säännösten sanamuodoissa on huomioitu automaattisten ajoneuvojen käyttöönotto ja useissa esityksen säännöksissä ei viitata kuljettajaan velvollisuuksien kohteena. Liikenteen turvallisuusvirasto

kannattaa esitetynkaltaista sääntelyä, joka mahdollistaa automaattisten ajoneuvojen käyttöönoton.

Raitioteiden tasoristeykset

Lakiesityksen 2 §:n mukaan tasoristeyksellä tarkoitetaan liikennemerkillä merkittyä samassa tasossa olevaa tien ja erillisen rautatien tai raitiotien risteämää. Tasoristeys voi siis jatkossa olla myös raitiotien tasoristeys. Raitiotien tasoristeyksen rakenteelle tai varoituslaitteiden käytölle ei kuitenkaan ole muualla säädöksissä esitetty vaatimuksia (esim. risteyskulmasta tai näkemistä) toisin kuin rautateillä.

Seuraamusjärjestelmä

Ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu

Esityksessä esitetään laajennettavaksi kiinteän maksun käyttämisen soveltamisalaa automaattisessa liikenteenvalvonnassa, jolloin liikennerikkomuksen seurauksena määrätystä ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta vastaisivat ensisijassa ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja, haltija, tilapäinen käyttäjä tai käyttövastaava. Soveltamisalan laajennuksella mahdollistetaan automaattista valvontaa monipuolisesti erilaisten liikennesääntöjen noudattamisessa. Liikenteen turvallisuusvirasto pitää soveltamisalan laajentamista kannatettavana ja katsoo, että ajoneuvokohtaisen seuraamuksen määräämisen käyttöalan edelleen laajentamista tulisi arvioida myös jatkossa.

Tieliikenteen seuraamusjärjestelmän muutosten edellyttämät tietojärjestelmämuutokset

Esityksessä uudistetaan tieliikenteen vähäisten rikkomusten seuraamusjärjestelmä. Rikesakkoihin ja sakkomenettelyyn liittyvästä järjestelmästä tieliikenteen käyttäytymissääntelyssä luovutaan ja säädetään uusi, laaja-alainen tieliikenteen sanktiomaksu, liikennevirhemaksu, järjestelmineen.
Liikennevirhemaksun määrää liikenteenvalvoja, yleensä poliisi. Myös rajavartiomies ja tullimies voi määrätä liikennevirhemaksun toimialallaan, niin kuin siitä on erikseen säädetty.

Liikennevirhemaksun käyttöön otto muuttaa nykyistä seuraamusjärjestelmän systematiikkaa huomattavasti. Seuraamusjärjestelmän muutoksiin liittyen tulisi Liikenteen turvallisuusviraston näkemyksen mukaan arvioida tietojärjestelmätoteutusten tarkoituksenmukaisuutta. Esitys on laadittu siitä lähtökohdasta, että tietojärjestelmiin liittyviä perusratkaisuja ei muuteta. Koska Liikenteen turvallisuusvirasto ei ole toimivaltainen seuraamusjärjestelmän osalta, luonnollisin ja tarkoituksenmukaisin vaihtoehto olisi Liikenteen turvallisuusviraston näkökulmasta, että poliisi hallinnoi prosessia kokonaisuudessaan ja operatiivinen toiminta tehdään poliisihallinnon omissa järjestelmissä. Tällä hetkellä Liikenteen turvallisuusvirastolla on tietojärjestelmien ylläpitovelvollisuus, mistä aiheutuu koordinaatiotarve järjestelmien käyttäjän eli poliisin kanssa, mikä osaltaan on omiaan lisäämään viranomaisten välistä hallinnollista taakkaa ja kustannuksia sekä poliisin manuaalityötä.

Liikenteen turvallisuusvirasto hallinnoi tällä hetkellä ajokieltojärjestelmiä. Poliisi käyttää ajokieltojärjestelmiä, mikä tukee tietojärjestelmien siirtämistä poliisille, joka voisi vastaisuudessa tehdä tarvittavat muutokset suoraan omissa järjestelmissään joustavasti ja tarkoituksenmukaisesti. Siirto olisi Liikenteen

turvallisuusviraston näkemyksen mukaan tarkoituksenmukaisinta toteuttaa samassa yhteydessä kun tieliikenteen seuraamisjärjestelmää muutetaan. Mikäli muutoksen toteuttaminen siirretään myöhemmässä vaiheessa tehtäväksi, kerrannaisvaikutukset ja –kustannukset siirrosta muodostuvat moninkertaisiksi.

Esimerkiksi lakiesityksen mukainen toiminnallisuus tieliikennevirhemaksun alaisten tekojen muodostamasta ajokorttiseuraamuksesta ei ole vielä olemassa, ja näiden muutosten tekeminen olisi näin ollen perusteltua suoraan poliisin järjestelmiin. Vastaavasti liikennevirhemaksujen muutoksenhakujärjestelmä siirtyisi yleisistä tuomioistuimista hallintotuomioistuinten alaisuuteen. Liikenteen turvallisuusvirastolla ei ole nykyisin yhteyttä hallintotuomioistuinten tietojärjestelmiin, ja myös tämän yhteyden luominen olisi tarkoituksenmukaisinta toteuttaa poliisin tietojärjestelmätyön kautta. Muutosten tekeminen nykyisiin järjestelmiin vähentää muuhun kehittämiseen (kuten lupapalveluiden digitalisoimiseen) käytettävissä olevia resursseja. Lisäksi tietojärjestelmien sisältyminen Liikenteen turvallisuusviraston järjestelmiin aiheuttaa käytännössä jatkuvia muutostarpeita ja moninkertaisia koordinointitarpeita.

Liikenteen turvallisuusviraston katsoo, että hallinnolliseen virhemaksuun siirtyminen edellyttää poliisin osalta joka tapauksessa jotain uutta tietojärjestelmää tai muutoksia vanhoihin, jotta virhemaksuja voidaan poliisin toimesta käsitellä. Tässä yhteydessä myös ajokieltojen käsittely on tarkoituksenmukaista toteuttaa poliisin omissa tietojärjestelmissä.

Voimaantulosta

Lait on tarkoitettu pääosin tulemaan voimaan vuoden 2019 aikana. Voimaantulon ajankohtaan vaikuttaa oleellisesti se, missä aikataulussa poliisi pystyy tekemään uuden tietojärjestelmän tai muuttamaan vanhoja tietojärjestelmiään. Aikataulun arvioiminen sekä tarkkojen kustannusten vaikutusten arviointi olisi mietittävä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston ja poliisihallinnon edustajien kanssa.

Marko Sillanpää
Tieliikennejohtaja