Liikenne
Vakuutus
keskus

12.4.2017

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (LVM/417/03/2013)

Liikennevakuutuskeskuksen lausunto liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntöön 15.2.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Liikennevakuutuskeskusta (LVK) antamaan lausunnon hallituksen esitysluonnoksesta tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. LVK kiittää lausuntomahdollisuudesta ja esittää lausuntonaan seuraavan.

Yleistä

Esitysluonnoksen mukaan tieliikennelain kokonaisuudistuksen tavoitteena on poistaa lainsäädäntöä rasittavaa tulkinnanvaraisuutta ja puutteellisuuksia sekä saattaa lainsäädäntö johdonmukaisemmaksi kokonaisuudeksi. Edelleen tavoitteiksi mainitaan liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden edistäminen, tienkäyttäjien yhdenvertaisuus, myönteiset ympäristövaikutukset sekä tieliikenteen automaation edistäminen.

Esitettävä laki kokoaa yhteen tieliikenteessä käyttäytymistä koskevan lainsäädännön. LVK haluaa kiinnittää huomiota siihen, että tieliikennelain säännöksiä tulkitaan vakuutusyhtiöissä merkittävissä määrin ratkaistaessa liikenneonnettomuuksiin liittyviä korvausvastuita. Suomessa aiheutuu vuosittain n. 100.000 lakisääteisestä liikennevakuutuksesta korvattavaa liikennevahinkoa. Tämän lisäksi vapaaehtoisesta autovakuutuksesta korvataan vuosittain n. 120.000 törmäysvahinkoa. Läheskään kaikki vahinkotapahtumat eivät tule viranomaisten tietoon, eikä niitä käsitellä rikosoikeudellisessa tai hallinnollisessa menettelyssä. Tämän vuoksi on ensiarvoisen tärkeää, että tieliikennelain säännökset ovat mahdollisimman selkeitä ja yksiselitteisiä.

Esityksen ehdotukset ovat pääosin kannatettavia. Yleisenä huomiona LVK toteaa esityksen liikenneturvallisuusvaikutusarvioiden olevan suppeita huomioiden esitettyjen muutosten, kuten talvirengas-, teknisen laitteen ajonaikaiset käyttö-, ajoneuvon nopeus- sekä kaksisuuntaisella kadulla pysäköintisäännösten merkittävyyden. Lain valmisteluvaiheessa olisi voitu hyödyntää liikenne-onnettomuuksien tutkijalautakunta-aineistoa ja liikennevakuutuksesta korvattujen liikennevahinkojen aineistoa, joita LVK pyrki lain valmistelun aikana aktiivisesti tarjoamaan lakia valmistelleille tahoille. Lisäksi LVK haluaa kiinnittää huomiota seuraaviin tienkäyttäjän velvollisuuksia ja lain määritelmiä koskeviin säännöksiin.

Bulevardi 28, 00120 Helsinki
etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi
Y-tunnus 0201620-9 www.lvk.fi

Säännöskohtainen käsittely

2 § 1)-kohta: Tien määritelmä

Hallituksen esitystä koskevan luonnoksen yksityiskohtaisissa perusteluissa tien määritelmää on näkemyksemme mukaan perusteettomasti laajennettu käsittämään osittain sellaisiakin alueita, jotka eivät käytännössä ole liikennöintiin tarkoitettuja, kuten ojat tai luiskat. Kiinteistöoikeudellisesti edellä mainittujen alueiden lukeminen osaksi tiealuetta voi olla perusteltua, mutta tieliikennelain systematiikassa nähdäksemme ei tarkoituksenmukaista. Esityksen mukaan lainsäätäjän tarkoitus on ollut selventää nykytilaa lain soveltamisalan osalta, ei laajentaa sitä. Lopputulos voi aiheuttaa lisää tulkinnanvaraisuutta ollen lopulta esityksen tavoitteiden vastainen.

4 § Tienkäyttäjän ennakointivelvollisuus

Tieliikennelakiin esitetään lisättäväksi ennakointivelvollisuuden käsite, jonka mukaan tienkäyttäjän tulee pyrkiä varautumaan myös toisen tienkäyttäjän virheisiin. Ennakointiperiaatteen mukaisesti tienkäyttäjältä voidaan edellyttää toisten, jossain määrin myös liikennesääntöjen vastaisesti käyttäytyvien tienkäyttäjien, käyttäytymisen ennakointia. LVK huomauttaa, että ennakointiperiaatetta on sovellettu vakiintuneesti luottamusperiaatteen rinnalla nykyisinkin. LVK:n näkemyksen mukaan ennakointiperiaatteen voimakas korostaminen lain tasolla (ainakin osittain luottamusperiaatteen kustannuksella) saattaa johtaa epäselvyyksiin ja tulkintaerimielisyyksiin muiden, sinänsä yksiselitteisten liikennesääntöjen soveltamisen suhteen.

36 § Pysäyttäminen ja pysäköinti

Esitysluonnoksen mukaan jatkossa pysäköinti kaksisuuntaisella kadulla vastakkaisen ajosuunnan puolella sallittaisiin. Luonnoksessa ei tarkemmin määritetä ehtoja tai rajauksia pysäköinnille. LVK nostaa esille, että turvallisuuden varmistamiseksi ajoradan vasemmalle puolelle pysäköinnin sallimisessa tulisi huomioida ajoradan riittävä leveys sekä toisaalta ajokaistojen rajallinen lukumäärä. Turvallinen pysäköinti edellyttää riittävän leveää ajorataa, ettei esimerkiksi vastaantulevaa liikennettä häiritä tarpeettomasti. Samalla on huomioitava, että useamman ajokaistan ylittäminen ajoradan reunaan pääsemiseksi kasvattaa onnettomuusriskiä merkittävästi.

Edelleen LVK huomauttaa, että vastakkaiseen suuntaan pysäköinnin mahdollistaminen voi heikentää tienkäyttäjän mahdollisuutta tunnistaa yksisuuntainen katu. Valaisemattomalla alueella tien vasemmalle puolelle pysäköity ajoneuvo voi lisäksi olla vaikea havaita, sillä ajoneuvon etuosassa ei ole heijastimia.

98 § Teknisen laitteen käyttäminen

Hallituksen esitysluonnoksen 98 §:ssä mahdollistettaisiin teknisten laitteiden nykyistä laajempi käyttö ajon aikana, jos siitä ei aiheudu haittaa ajoneuvon kuljettamiselle. Luonnoksen mukaan haittaamisella tarkoitetaan esimerkiksi tilannetta, jossa teknisen laitteen käytön vuoksi ajoneuvo ei pysy omalla kaistallaan tai tilanteesta aiheutuu konkreettinen onnettomuus. Pykälässä käsitellään yhdistetysti

Bulevardi 28, 00120 Helsinki
etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi
Y-tunnus 0201620-9 www.lvk.fi

teknisen laitteen käyttämistä varsinaisen ajon aikana sekä pysäköinnin yhteydessä hyödyntämällä niin sanottua "etäpysäköintiteknologiaa". Näiden kahden toisistaan merkittävästi poikkeavien tapahtumien sovittaminen samaan säännökseen on problemaattista poikkeavista riskeistä ja teknologian luonteesta johtuen. Suositeltavaa olisi eriyttää "teknisen laitteen käyttäminen pysäköinnissä" selkeästi omaksi kohdakseen.

LVK nostaa esille, että liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien mukaan osallisen havaintovirhe oli tunnistettu onnettomuuden aiheutumiseen vaikuttaneeksi riskiksi noin joka kuudennessa kuolemaan johtaneessa moottoriajoneuvo-onnettomuudessa vuonna 2015. Tarkennuksena ehdotetun säännöksen perusteluihin LVK esittää, että ajoneuvossa käytettävien mobiililaitteiden käyttö voidaan mahdollistaa ainoastaan tilanteessa, jossa laite kytkeytyy ajoneuvon turvallisuusstandardoituun järjestelmään ja laitetta käytetään ajoneuvon oman käyttöliittymän kautta.

99 § Ajoneuvon suurin sallittu nopeus

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan paketti-, huolto- ja matkailuautojen, joiden kokonaismassa on enintään 3 500 kg, ajoneuvokohtaisista 80 km/h:n nopeusrajoituksista voidaan luopua. Perusteluina on mainittu, että kyseisten ajoneuvojen rakenne ja turvallisuusvarusteet ovat viime aikoina kehittyneet eikä ajoneuvojen käyttöön liikennemerkeillä rajoitetuilla nopeuksilla liity tavanomaisesta poikkeavaa riskiä. LVK nostaa esille, että ajoneuvon massa, kuormana olevat tavarat sekä mahdollinen virheellinen kuormaus kasvattavat etenkin liikenneonnettomuuden seurauksien vakavuutta. LVK toteaa myös, ettei kyseessä olevien ajoneuvojen nykyisten ajoneuvokohtaisten nopeusrajoitusten ole tunnistettu heikentävän liikenneturvallisuutta.

Lisäksi LVK huomauttaa, ettei esityksessä ole huomioitu Suomen ajoneuvokannan korkeaa keski-ikää. Nyt uusimmissa ajoneuvoissa saatavilla olevat ajodynamiikkaa ja turvallisuutta parantavien sekä päästöjä vähentävien järjestelmien yleistyminen ja vaikuttavuus vie aikaa.

Hallituksen esitysluonnoksen mukaan kevytperävaunuyhdistelmien suurin sallittu nopeus nostettaisiin 100 kilometrituntiin. Muutoksen pyrkimyksenä on sujuvoittaa liikennettä sekä vähentää jononmuodostusta ja ohitustilanteita. LVK nostaa esille, että kevytperävaunun hallinnan menetyksen riski kasvaa ajonopeuden lisääntyessä. Riskiä kasvattaa osaltaan etenkin kevytperävaunun virheellinen kuormaus. LVK toteaa, ettei kevytperävaunuyhdistelmien nykyisten nopeusrajoitusten ole tunnistettu heikentävän liikenneturvallisuutta.

Yllä esitettyihin seikkoihin nojautuen LVK katsoo, ettei liikenneturvallisuuden näkökulmasta ole perusteltua muuttaa kyseessä olevien ajoneuvojen ajoneuvokohtaisia tai kevytperävaunuyhdistelmien nopeusrajoituksia.

105 § Talviaikana käytettävät renkaat

Talvirenkaiden käyttöön liittyvän harkintavelvollisuuden siirtäminen ajoneuvojen omistajille lakiin kirjattujen yksiselitteisten aikamääreiden sijasta saattaa lisätä vakuutuksenantajien ja

Bulevardi 28, 00120 Helsinki
etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi
Y-tunnus 0201620-9 www.lvk.fi

vakuutuksenottajien välisiä tulkintaerimielisyyksiä vahinkotilanteessa siitä, onko ajoneuvon omistajan rengasvalinta ollut väärä ja näin ollen rikkonut vapaaehtoisen autovakuutuksen suojeluohjeita.

Säännöksen suurimmat haasteet kohdistuvat liikenneturvallisuuden heikkenemiseen sekä siihen, miten vahingon sattumisen jälkeen voidaan yksiselitteisesti ja resurssitehokkaasti todeta, olisiko keli edellyttänyt talvirenkaita vai ei. Inhimilliseen arvioon perustuva kelisidonnaisuus tulee todennäköisesti lisäämään kesärenkailla ajamista etenkin talvikauden ensimmäisten ja viimeisten huonon ajokelin päivien aikana. Tien liukkauden arviointi kelin perusteella voi olla hyvinkin vaikeaa johtuen mm. ajon aikana muuttuvista olosuhteista ja mahdollisen liukkauden paikallisuudesta. Säännöksellä voi olla negatiivinen vaikutus myös liikenteen yleiseen sujuvuuteen, jos liikenteessä ajetaan samanaikaisesti sekä kesä- että talvirenkailla.

Vakuutusalan kannalta säännöksen ongelmallisuutta lisää hallituksen esitysluonnoksessa mainittu poliisin esitutkintapakon poistuminen. Hallituksen esitysluonnoksessa on todettu, että liikenteenvalvoja määrittelisi yksittäistapauksessa, olisiko olosuhde sellainen, että talvirengasta olisi käytettävä. Käytännössä näin tullee vain harvoin tapahtumaan. Luotettava tieto kelisidonnaisten talvirengas-säännösten mahdollisesta rikkomisesta olisi vakuutusyhtiöiden toiminnan kannalta tärkeää.

164 § Nopeusrajoituksen rikkominen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ja raitiovaunulla (liikennevirhemaksu)

Hallituksen esitysluonnoksessa päiväsakkorangaistuksen edellyttämä ylinopeus olisi yli 30 km/h. Ylinopeuden minimiarvossa ei esityksen mukaan otettaisi huomioon nopeusrajoituksen suuruutta. LVK esittää, että jotta päiväsakkorangaistukseen johtavan ylinopeuden suhteellinen osuus sallitusta nopeusrajoituksesta ei kasvaisi sietämättömän suureksi taajamanopeuksissa, tulisi päiväsakkoon johtavan ylinopeuden minimiarvo pienentyä nopeusrajoituksen pienentyessä. Soveltuvat, porrastetut päiväsakkorangaistusrajat tulisi määrittää yhteistyössä eri liikennealan toimijoiden kesken.

Hallituksen esitysluonnoksessa on todettu, että liikennevirhemaksun käyttöönoton vaikutus liikenneturvallisuuteen on merkittävä, koska se kasvattaa ylinopeudesta kiinnijäämisen riskiä. LVK nostaa esille, ettei esitysluonnoksen liikenneturvallisuusvaikutusarvioita voida pitää riittävän kattavina. Arvioissa ei esimerkiksi ole huomioitu kiinteän maksun vaikutusta tienkäyttäjien suhtautumiseen ylinopeuksia kohtaan.

Muita huomioita

Suojakypärän käyttösuositus

Voimassa olevan tieliikennelain 90 §:n mukaisesta polkupyöräkypärän käyttösuosituksesta luovuttaisiin. Saatavilla olevaa virallista onnettomuustilastoa täydentäen LVK haluaa nostaa esille Tapaturmavakuutuskeskuksen (TVK) tilastot polkupyörillä sattuneista työmatkatapaturmista, joita tapahtuu vuosittain noin 5000. Kustannukset ja yhteiskunnalliset vaikutukset ovat merkittäviä. Lukumäärä on kasvanut noin neljänneksellä vuosina 2006–2015. Pääalueen vammoja aiheutuu vuosittain noin 400. Näistä 70 % johtaa alle kolmen päivän sairauspoissaoloon, 10 % 4-6 päivän

Bulevardi 28, 00120 Helsinki
etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi
Y-tunnus 0201620-9 www.lvk.fi

sairauspoissaoloon, 10 % 7-14 päivän sairauspoissaoloon, 5 % 15-30 päivän sairauspoissaoloon ja 5 % yli 30 päivän sairauspoissaoloon.

Polkupyöräonnettomuuksien kasvavaan lukumäärään ja päävammojen yleisyyteen ja niistä aiheutuviin kustannuksiin nojautuen LVK pitää tärkeänä, että polkupyöräkypärien käyttöä edistetään aktiivisesti. Viranomaisten olisi perusteltua määrittää kypäränkäytön edistämisen kansalliset toimenpiteet.

Polkupyörän ajosuunta yksisuuntaisella kadulla

Hallituksen esitysluonnoksessa mahdollistettaisiin polkupyörillä moottoriajoneuvoliikenteeseen nähden vastakkaiseen ajosuuntaan ajaminen yksisuuntaisilla kaduilla. LVK haluaa korostaa, että jotta turvallinen vastakkaiseen ajosuuntaan ajaminen olisi mahdollista, tulisi polkupyöräliikenteelle varata erillinen tila ajoradalta. Tila tulisi olla myös selkeästi merkitty.

Pysäköintialueet

LVK toteaa, että vuonna 2015 liikennevakuutuksesta korvattiin lähes 43 000 pysäköintialueilla sattunutta liikennevahinkoa. Lukumäärä vastaa 45 prosenttia kaikista liikennevahingoista. Huomioiden pysäköintialuevahinkojen suuren lukumäärän olisi laissa perusteltua erikseen nostaa esille, että pysäköintialueilla noudatetaan yleisiä tieliikennesääntöjä. Lisäksi vahingontorjunnan näkökulmasta olisi perusteltua pohtia, tulisiko pysäköintialueille määrittää yleinen enimmäisnopeusrajoitus. Nykyisin pysäköintialueilla vallitsee lähtökohtaisesti viereisen kadun nopeusrajoitus.

LIIKENNEVAKUUTUSKESKUS

Toimitusjohtaja

Ulla Niku-Koskinen

Esittelijä, lakiasiainpäällikkö

Visa Kronbäck

Bulevardi 28, 00120 Helsinki
etunimi.sukunimi@vakuutuskeskus.fi
Y-tunnus 0201620-9 www.lvk.fi