12.6.2018

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 180/2017 vp) lausuntoihin

Lausun liikenne- ja viestintäministeriön asiantuntijana liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitetuista lausunnoista seuraavaa:

Lakivaliokunnan lausunto 9/2018 vp

Lakivaliokunta lausuu, että nopeusrajoituksen ylitys muutamalla kilometrillä tunnissa ei käytännössä ole kaikissa tilanteissa liikenneturvallisuuden kannalta siinä määrin merkityksellinen, että se ehdottomasti puoltaisi nykyisestä poikkeavan ja maksuseuraamuskynnystä tosiasiallisesti alentavan liikennevirhemaksuluokan sisällyttämistä lakiin. Valiokunnan mukaan on selvää, että jatkossakin voidaan puuttua myös vähäisempiin ylinopeuksiin, jos ne tapahtuvat esimerkiksi riskialttiissa paikassa kuten koulujen tai päiväkotien läheisyydessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää valiokunnalle harkittavaksi, että se lausuisi esityksen 165 §:n osalta mietinnössään, että vaikka nopeusrajoituksen ylitys muutamalla kilometrillä tunnissa ei käytännössä ole yksittäisen tienkäyttäjän näkökulmasta kaikissa tilanteissa liikenneturvallisuuden kannalta merkityksellistä, nopeusrajoituksilla on kokonaisuutena merkitystä mm. tiestön kulumisen, pienhiukkas- ja hiilidioksidipäästöjen ja melun kannalta. Liikenneturvallisuuden kannalta nopeusrajoitusten noudattamisella on myös erilaisia merkityksiä. Nopeuden vaikutukset ovat riippuvaisia siitä, millaisessa tieympäristössä liikutaan: maantiellä (rajoitus 80-120 km/h) vai taajamassa kadulla (rajoitus 20-60 km/h). Siksi on tärkeää, että tienkäyttäjät - mahdollisimman laajasti - edelleen noudattavat tienpitäjän asettamia nopeusrajoituksia.

Liikenne- ja viestintäministeriö esittää liikenne- ja viestintävaliokunnalle, että se voisi 1. lakiesityksen 183 §:n osalta lausua mietinnössään, että vaikka liikenteenvalvojan tehtävänä olisi lakivaliokunnan lausunnosta ilmenevällä tavalla yksittäistapauksessa arvioida kuljettajan ajokyky, ei säännöksessä tarkoitetun ajokyvyn selvän alentumisen toteaminen edellyttäisi kliinistä tutkimusta tai ajokyvyn testaamista. Ajokyvyn alentuminen voitaisiin yleensä päätellä promillemäärästä, liikennekäyttäytymisestä tai ajovirheistä.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole lausuttavaa lakivaliokunnan perustuslakivaliokunnan lausunnon johdosta tekemistä huomautuksista.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

MTK, Paliskuntain yhdistys, Saamelaiskäräjät, Reijo Köngäs

MTK, Paliskuntain yhdistys ja Saamelaiskäräjät ehdottavat lausunnoissaan, että ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 6 §:ssä säädetty oikeus jättää suojakypärää käyttämättä sisällytettäisiin uuteen tieliikennelakiin. Käyttövelvollisuudesta voi tällä hetkellä poiketa poronhoito- tai metsänhoitotehtävissä, energiansiirto- tai televerkostotöissä taikka verkontarkastustehtävissä oleva moottorikelkan tai ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella varustetun maastoajoneuvon ja traktorin kuljettaja ja matkustaja sekä umpinaisessa perävaunussa oleva moottorikelkan matkustaja.

Sen lisäksi MTK, Paliskuntain yhdistys ja Saamelaiskäräjät esittävät, että lakiesityksen 96 §:ssä säädettyä moottorikelkan hätäkatkaisimen käyttöä ei myöskään edellytettäisi edellä mainituissa tehtävissä ja töissä.

Liikenne- ja viestintäministeriön toteaa, että liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitetuissa lausunnoissa osoitettu vahvoja perusteluja sille, että ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 6 §:n mukainen mahdollisuus poiketa suojakypärän käytöstä olisi edelleen tietyissä tehtävissä perusteltua. Samalla tavalla poikkeaminen moottorikelkan hätäkatkaisimen käytöstä voisi olla perusteltua.

Siksi liikenne- ja viestintäministeriö esittää valiokunnalle, että 93 §:n 3 momentti voisi kuulua seuraavasti:

> Suojakypärän käyttövelvollisuus ei koske:
> 1) umpinaisella korirakenteella varustetun ajoneuvon eikä turvavöin ja suojakaarella tai -katoksella varustetun ajoneuvon suojakaaren tai -katoksen suojassa olevaa kuljettajaa ja matkustajaa;
> 2) moottorikelkan avonaisessa perävaunussa olevia matkustajia silloin, kun käytettävä ajonopeus on enintään 20 kilometriä tunnissa ja tämä on osoitettu 102 §:ssä tarkoitetulla nopeuskilvellä;
> 3) poronhoito- tai metsänhoitotehtävissä, energiansiirto- tai televerkostotöissä taikka verkontarkastustehtävissä olevaa moottorikelkan tai ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella varustetun maastoajoneuvon ja traktorin kuljettajaa ja matkustajaa.

Umpinaisen moottorikelkan perävaunun matkustajan suojakypärän käytöstä säädetään esityksen 93 §:n 3 momentissa. Säännöksen mukaan suojakypärän käyttövelvollisuus ei koske umpinaisella korirakenteella varustetun ajoneuvon eikä turvavöin ja suojakaarella tai -katoksella varustetun ajoneuvon suojakaaren tai -katoksen suojassa olevaa kuljettajaa ja matkustajaa. Suojakypärän käyttövelvollisuus ei myöskään samana momentin mukaan koske moottorikelkan avonaisessa perävaunussa olevia matkustajia silloin, kun käytettävä ajonopeus on enintään 20 kilometriä tunnissa ja tämä on osoitettu esityksen 102 §:ssä tarkoitetulla nopeuskilvellä.

Myös mahdollisuudesta poiketa moottorikelkan hätäkatkaisimen käytöstä erityisissä tilanteissa on esitetty perustelut. Liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että esityksen 96 § muutettaisiin kuulumaan seuraavasti:

> Moottorikelkan hätäkatkaisimen käyttökytkin on kiinnitettävä kuljettajaan ennen moottorin käynnistystä, jos hätäkatkaisimen toimintaperiaate edellyttää kiinnittämistä. Tällainen hätäkatkaisin on pidettävä kiinnitettynä ajon ajan. Hätäkatkaisimen käyttövelvollisuus ei kuitenkaan koske poronhoito-

tai metsänhoitotehtävissä, energiansiirto- tai televerkostotöissä taikka verkontarkastustehtävissä olevaa moottorikelkan kuljettajaa.

Nokian Renkaat

Nokian Renkaat lausuu, että renkaiden vaihtaminen kelin muuttuessa yllättäen voi olla hankalaa esimerkiksi ajanpuutteen, aukioloaikojen, juhlapyhien tai rengasliikkeiden jonojen takia.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan vastaavalla tavalla voimassa oleva kalenteriin perustuva talvirenkaiden käyttösääntely voi olla ongelmallista ajanpuutteen, aukioloaikojen, juhlapyhien ja rengasliikkeiden jonojen takia. Esimerkiksi Pohjois-Suomessa talvikeli tulee käytännössä aina ennen joulukuun alun käyttövelvoitetta. Eteläisessä Suomessa talvikeli vaihtelee enemmän, mikä puoltaa esitettävää sääntelymallia talvirenkaan käytöstä keliolosuhteen niin edellyttäessä. Esitettävä sääntelymalli on ollut pitkään käytössä Ruotsissa ja Ahvenenmaalla. Esim. Ruotsissa yli 99 % autoista käytetään talviaikana talvirenkaita, vaikka suuri osa liikenteestä tapahtuu Tukholman eteläpuolisella alueella.

Nokian Renkaiden lausunnon mukaan autoilijoiden on vaikea esityksen kelimääritelmän mukaan vaikea arvioida, milloin sää tai keli vaatii talvirenkaiden käyttöä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ihmiset osaavat myös Suomessa vaihtaa talvirenkaat, kun keli sitä edellyttää. Tästä on osoituksen se, että talvirenkaat vaihdetaan ennen joulukuun talvirengaspakkoa, jos talvinen keli tulee Suomeen ennen joulukuun alkua.

Nokian Renkaat lausuu myös valvonnan epäselvyydestä ja tulkinnanvaraisuudesta.

Liikenne- ja viestintäministeriö on usein vastineissaan todennut, että tieliikennelainsäädännölle on tyypillistä laajankin harkintavallan jättäminen tienkäyttäjälle ja liikenteenvalvojalle sääntöjen soveltamisessa ja tulkinnassa. Tämä johtuu siitä, että yksityiskohtaisten sääntöjen antaminen jokaista erillistä liikennetilannetta ja –olosuhdetta varten on mahdotonta, koska tilanteet ja olosuhteet vaihtelevat.

Esitettävän talvirengassääntelyn tavoitteena on ollut lisätä jossain määrin tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta turvallisesta, sujuvasta ja ympäristöystävällistä liikenteestä. Esitettävän sääntelymallin arvioidaan hieman vähentävän talvirenkaiden käyttöä lämpenevän ilmaston vuoksi erityisesti eteläisessä Suomessa. Keliperusteisen käyttövelvollisuuden laajentaminen marraskuulle voisi lisätä myös kitkarenkaiden osuutta talvirenkaiden käytössä. Koska Suomessa enemmän kuin 80 % käyttää talvirenkaana nastarengasta, uusi sääntelymalli voisi vähentää tiestön ja tienmerkintöjen kulumista, pienhiukkaspäästöjä ja melua. Tällä voisi olla taloudellista ja kansanterveydellisiä merkitystä. Sääntelymallin vaikutuksia liikenneturvallisuuteen on vaikea arvioida ennen kuin uusi sääntely on ollut voimassa. On selvää, että uuden lainsäädännön vaikutuksia seurataan tiiviisti tulevaisuudessa.

Nokian Renkaat ehdottaa, että talvirenkaan määritelmä tulisi sitoa renkaan talvipito-ominaisuustesteihin. Liikenne- ja viestintäministeriön toteaa, että esityksen 105 §:n 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä eri ajoneuvoluokkiin kuuluvien ajoneuvojen talvirenkaista, mm. siitä, mihin talvirenkaan määritelmä tulee sitoa.

Nokian Renkaat ehdottaa lisäksi, että talvirenkaiden käyttöaikaa muutettaisiin keliperustaiseksi marraskuussa ja maaliskuussa. Joulukuussa, tammikuussa ja helmikuussa olisi edelleen kalenteriin perustuva käyttöpakko.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei pidä ehdotusta perusteltuna. Talvirenkaiden käyttösäännösten uudistamista on perusteltu laajasti lakiesityksen 105 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa. Uusi sääntely ottaisi paremmin huomioon Suomen vaihtelevat kelisolosuhteet. Velvoittaminen talvirenkaiden käyttöön esimerkiksi joulukuussa, jos keli ei sitä edellyttäisi, on epätarkoituksenmukaista.

Suomen tieyhdistys

Liikenne- ja viestintävaliokunta on lisäksi pyytänyt erikseen lausumaan Suomen Tieyhdistyksen lakiesityksen 53 §:ään sisältyvästä ehdotuksesta.

Tieyhdistys lausuu, että lakiesityksen 53 §:n mukaan suurikokoisen eläimen taluttajaa ja ratsastajaa koskisivat (moottorikäyttöisen) ajoneuvon kuljettamista koskevat liikennesäännöt. Tämä tarkoittaisi yhdistyksen mukaan sitä, että hevosta pitäisi taluttaa/ratsastaa tien oikeassa reunassa. Saaliseläimenä hevonen kuitenkin kokee takaa tulevan ärsykkeen, kuten liikenteen, yllättävämpänä ja pelottavampana kuin edestäpäin tulevan ärsykkeen. Yhdistyksen mukaan on siis suurempi riski, että maantien oikeassa laidassa talutettava/ratsastettava hevonen pelästyy takaa tulevaa liikennettä kuin tien vasemmassa reunassa talutettava hevonen edestäpäin tulevaa liikennettä, jonka hevonen pystyy näkemään. Hevosta tai muuta suurikokoista eläintä taluttavan ihmisen olisi myös hyvä nähdä lähestyvä ajoneuvo, jotta hän voisi reagoida siihen ja ennakoida kohtaamisen (esim. ajoneuvon koko, nopeus, väistöaikeet, ohittamisetäisyys, heiluva peite, räminä) sekä antamaan tarvittaessa ajoneuvon kuljettajalle käsimerkkejä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että ratsastaja kuuluu ns. hybridi-tienkäyttäjäryhmään. Hevosen koko huomioon ottaen ratsukkoa on kuitenkin enemmän pidettävä ajoneuvojen luokaan kuuluvana kuin jalankulkijana.

Ratsukon sijoittuminen tien vasemmalle puolella voisi olla muille tienkäyttäjille monella tavalla ongelmallista. Ratsukko tulee esim. valaista pimeän ja hämärän aikana. Vasemmalla puolella tietä (väärällä puolella tietä) kulkeva ratsukko voisi hämätä vastaantulevia muita tienkäyttäjiä, koska samanlaisia valoja käyttävät ajoneuvot tulevat vastaan tien oikeaa puolta. Yksinkertaistenkin väistämissääntöjen soveltaminen vasemmalla puolella kulkevaa ratsukkoon nähden voisivat olla risteyksissä muille tienkäyttäjille todella ongelmallisia, koska vain jalankulkijat kulkevat risteyksiin vasenta puolta käyttäen. Ylimalkaan sellainen tilanne, että joissakin tilanteissa noudatettaisiin jalankulkijan ja joissakin tilanteissa moottorikäyttöisen ajoneuvon liikennesääntöjä on ongelmallista.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että esityksen 18 §:n 5 momentin mukaan ajoneuvolla (myös ratsukolla 53 §:n mukaan) saa tilapäisesti ajaa muullakin kuin sille tarkoitetulla tien osalla, jos erityiset olosuhteet sitä vaativat eikä siitä ei aiheudu vaaraa eikä huomattavaa haittaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö huomauttaa, että kansainvälisen tieliikennesopimuksen 10 artiklassa säädetään eläimen ajoradalle sijoittumisesta seuraavaa:

1. Liikennesuunnan tulee olla sama kaikilla valtakunnan teillä lukuun ottamatta teitä, joita tarpeen vaatiessa käytetään yksinomaan tai pääasiassa kahden muun valtion väliseen liikenteeseen.

2. Ajoradalla kulkevat eläimet on pidettävä mahdollisimman lähellä ajoradan liikennesuunnan puoleista reunaa.

Suomen oikeanpuoleisen liikennesuunnan vuoksi sopimus tulee saattaa kansallisessa lainsäädännössä voimaan niin, että eläintä tulee kuljettaa mahdollisimman lähellä ajoradan liikennesuunnan mukaista oikean puoleista reunaa.

Kimmo Kiiski
Liikenneneuvos

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi