

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Viite: LVM/417/03/2013

HALLITUKSEN ESITYSLUONNOS TIELIIKENNELAIKSI JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI

OP Ryhmä kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa.

Pidämme hallituksen esitysluonnosta uudeksi tieliikennelaiksi lähtökohtaisesti kannatettavana. Yhdymme Liikennevakuutuskeskuksen lausunnossa annettuihin näkemyksiin, jonka lisäksi haluamme tuoda esille seuraavia näkökohtia.

Ajoneuvon kuljettaja ja ajoneuvon tekninen ohjaaminen olisi syytä pitää ehdotuksessa erillään. Tämä on perusedellytys autonomisten autojen tuomiseksi mukaan liikenteeseen ilman uutta lainsäädäntömuutosta. Näin ollen kuljettajalla (matkasuoritteen päätepisteen määrittäjällä ja matkasuoritteen alkuunpanijalla) säilyisi vastuu matkan aikana tapahtuvista asioista, vaikka ohjaussuoritteet olisivatkin teknisesti automatisoituja.

Ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun osalta on havaittu useita haasteita ottaen huomioon sen, että uusissa liikkumisen muodoissa ajoneuvon haltijan tai omistajan ja kulloisenkin käyttäjän välinen linkki ei ole aina selkeä. Ensinnäkin automaattiset maksut ajoneuvon haltijalle tai omistajalle siirtäisivät rangaistusmaksuun liittyvää todistusvelvollisuutta kohtuuttomasti julkiselta vallankäyttäjältä usia palveluita kehittävien suuntaan. Toiseksi oikaisupyyntöjen käsittelyprosessi vaikuttaa manuaaliselta ja huomattavan työllistävältä palveluntarjoajan päässä, jos viranomaisen ei pysty tarjoamaan näihin tarkoituksenmukaisia digitaalisia prosesseja ja rajapintoja. Kolmanneksi

ehdotettu käsittelyaikataulu (7 pv postituksesta tiedoksisaantiin ja 14 pv maksuaika) on kohtuuttoman tiukka, jos automaattinen prosessi ei ole mahdollinen. Neljänneksi palveluntarjoajan nimeämällä käyttövästävällä on kohtuuton henkilökohtainen riski nyt kuvatussa menettelyjärjestyksessä. Jos oikaisuopyyntöjä ja/tai ajoneuvon käyttäjän ilmoituksia poliisille ei saada tehtyä ajoissa vaikkapa toimitusvaikeuksien vuoksi, voi käyttövästävää joutua sijaiskärsijäksi palvelun asiakkaiden tekemisistä.

Ottaen huomioon uuden lain tavoitteet (kuten ruuhkien, päästöjen ja onnettomuuksien vähentäminen), nyt esitetyllä ajoneuvokohtaisten liikennevirhemaksujen rakenteella ja prosesseilla on vaarana pikemminkin estää uusien liikkumisen muotojen saatavuutta ja näin ollen toivottujen lopputavoitteiden saavuttaminen voi vaikeutua.

Edellä mainitun lisäksi kiinnitimme huomiota laajennettuun tien määritelmään. Äskettäin voimaan tullessa liikennevakuutuslaissa on määritetty tien olevan tieliikennelaissa tarkoitettu tie. Sen vuoksi tien määritelmällä on vaikutusta liikennevakuutuslain mukaisen liikenteeseen käyttämisen osalta.

Katsomme, että tien käsitettä on lakiesityksessä turhaan laajennettu kiinteistöoikeudellisen määritelmän suuntaan. Käsitteemme mukaan se ei ole tarpeen, kun tieliikennelain tien pitäisi ensisijaisesti määrittää mm. liikennesääntöjen soveltamisalaa nimenomaan siltä osin, missä liikennöinti tapahtuu. Jos kiinteistöoikeudellisesti tiehen maantielain mukaan kuuluisikin esimerkiksi ojat, tien määritelmän ei liikkumisen ja liikennesääntöjen noudattamisen kannalta tulisi sisältää kuitenkaan tällaisia liikkumiseen tarkoitettujen alueiden ulkopuolisia osia.

OP Osuuskunta

Jukka Ruuskanen

Terhi Valtonen

Senioriasiantuntija

Edunvalvontapäällikkö

Valtonen Terhi
OP Ryhmä