

Asia: LVM/417/03/2013

## **Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

HALLITUKSEN ESITYSLUONNOS TIELIIKENNELAIKSI JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt sosiaali- ja terveysministeriöltä lausuntoa hallituksen esitysluonnoksesta tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Sosiaali- ja terveysministeriö toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Sosiaali- ja terveysministeriö näkee myönteisenä, että arvioitavana oleva ehdotus tieliikennelain kokonaisuudistukseksi huomioi nykyistä paremmin liikenneturvallisuuden ja kansalaisten oikeusturvan sekä yksinkertaistaa liikenne rikkomuksia ja -rikoksia koskevan rangaistusjärjestelmän. Menettelytapojen yksinkertaistamisella tavoitellaan resurssien säästöä.

Lieviä liikenne rikkomuksia esitetään sisällytettävän hallinnollisen sanktiojärjestelmän piiriin. Näistä vähäisistä liikenne rikkomuksista esitetään säädettäväksi liikennevirhemaksu. Muutoksella vähennetään turhaa byrokratiaa, säästetään sekä poliisin että tuomioistuimen voimavaroja muihin tehtäviin. Samalla kuitenkin rikosuhrimaksuista saatava rahamäärä pienenee. Rikosuhrimaksulla rahoitetaan lähisuhdeväkivallan uhrien 24/7 auttavan puhelimen, Nollalinjan, ylläpito. Muutoksen myötä on huolehdittava, että Istanbulin sopimuksen edel-lyttämän auttavan puhelimen toiminta ei vaarannu.

Tienkäyttäjän omaa vastuuta liikenneturvallisuudesta ja liikenteen sujumisesta on ehdotuksessa lisätty. Velvollisuudet liittyen mm. ennakointiin, auttamiseen, varovaisvelvollisuuteen muita tien käyttäjiä kohtaan, nopeuksien ja etäisyyksien sovittamiseen olosuhteet huomioiden tuovat esille

tienkäyttäjän oman vastuun turvalliseen kuljettamiseen ja liikkumiseen. Omaa vastuuta lisättäisiin myös mm. siten, että lapsen kuljettaja tulisi olemaan vastuussa alle 15-vuotiaiden lasten turvalaitteiden, kuten suojakypärien, lastenistuinten ja turvavöiden, käytöstä. Tämä on omiaan lisäämään turvallisuutta. Turvalaitteiden käyttämättömyys sanktioitaisiin virhemaksuin.

Voimassa olevan tieliikennelain mukaan polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä asianmukaista suojakypärää. Mikäli tämä vaatimus poistetaan lainsäädännöstä, saattaa seurauksena olla kypärän käytön väheneminen, mikä lisää päävammojen riskiä pyöräonnettomuuksissa. Pyöräilyn lisääntymisellä on selkeät terveyshyödyt ja kypärän käyttö lisää turvallisuutta vähentäen vammautumisen, jopa kuoleman riskiä sekä säästää siten yhteiskunnan kustannuksia. Lain vaatimus, että pyöräillessä on yleensä käytettävä asianmukaista suojakypärää, korostaa omaa vastuuta verrattuna siihen, että säännöstä asiasta ei ole.

Lainsäädäntö on yksi vaikuttamisen väline. Asenteiden ja käyttäytymismallien muuttaminen turvallisempaan suuntaan on pitkä prosessi. Lainsäädännön tarkoituksena ei tarvitse olla pelkästään sanktiointi, vaan lainsäädännöllä voidaan pyrkiä myös asenteiden ja käyttäytymismallien muuttamiseen kuten turvavälineiden pyöräkypärän ja heijastimen käytön lisäämiseen.

Nykyisen lain vaatimus, että polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on yleensä käytettävä asianmukaista suojakypärää, on siis syytä sisällyttää myös uuteen tieliikennelakiin. Sama pätee voimassa olevan tieliikennelain säännökseen, jonka mukaan jalankulkijan on pimeän aikana tiellä liikkueensa yleensä käytettävä asianmukaista heijastinta. Myös se tulee sisällyttää uuteen lakiin. Heijastimen käyttö hämärän ja pimeän aikana säästää ihmishenkiä. Omaa vastuuta tulee olla myös jalankulkijalla. Lainsäädännöllä ei ole pelkästään pakottava ja rankaiseva tehtävä vaan myös ohjaava tehtävä.

Sosiaali- ja terveysministeriö näkee myönteisenä sen, että jatkossa liikenteenvalvoja voisi kieltää tai estää ajon myös rattijuopumusrajan alittavilla alkoholipitoisuuksilla, kunnes elimistössä ei ole enää mitattavaa määrää alkoholia. Moottorijoneuvoa ei tule ajaa vähänkään alkoholia nauttineena. STM tukee siten 185 §:n kirjausta ” Jos nautitun alkoholin toteamiseksi tehtävässä kokeessa moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia, mutta kokeen tuloksen perusteella ei ole todennäköisiä syitä epäillä hänen syyllystyneen rattijuopumukseen, liikenteenvalvoja voi kieltää tai tarvittaessa estää häntä kuljettamasta moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua, kunnes hänen elimistössään ei enää ole havaittavaa määrää alkoholia.”

Pienhiukkaset ja ympäristömelu ovat merkittävimmät tautitaakkaa aiheuttavat ympäristöaltisteet. Tieliikenne on merkittävin ympäristömelua aiheuttava tekijät ja hyvin merkittävä myös pienhiukkaspäästöissä. Tieliikennelain keinoin on hyvät mahdollisuudet rajoittaa edellä mainittuja haittavaikutuksia.

Lakiluonnoksen mukainen vaatimus siitä, että moottorikäyttöistä ajoneuvoa on käsiteltävä siten, ettei sen moottorista ja muista laitteista aiheudu kohtuutonta melua, ilman pilaantumista tai muuta haittaa ajoneuvossa matkustaville tai ympäristölle sisältää hyvän periaatteen moottorikäyttöisten ajoneuvojen käsittelystä. Lisäksi vaatimus siitä, että taajamassa on tarpeetonta ja häiritsevää ajaminen kielletty edesauttavat liikenteen aiheuttavan haitan pienenemistä.

Lakiluonnoksen mukaisen kohtuuttoman haitan arviointi ja tarpeettoman ja häiritsevän ajamisen arviointi sisältää tapauskohtaisen harkinnan mahdollisuuden. Tämä on tarpeellista, sillä esimerkiksi yöaikaan liikenne aiheuttaa paljon herkemmin häiriötä kuin päiväaikaan.

Eriyisen häiritseväksi meluhaitaksi on koettu moottoripyörien ja mopojen äänet, kun niiden äänenvaimennusta on tarkoituksella heikennetty esimerkiksi tehon lisäämisen, moottorin äänen tahallisen lisäämisen tai muun syyn vuoksi. Lakiehdotuksessa tulisi yksiselitteisesti kieltää moottoriajoneuvon tahallinen meluhaitan lisääminen. Kielto tulisi laatia siten, että meluhaitan valvonta olisi helppoa toteuttaa. Kiellettyä tulisi olla esimerkiksi pakoputken ns. noise killerin poistaminen ja pakoputken muokkaaminen siten, että melutasot lisääntyvät.

Sosiaali- ja terveysministeriö pitää tärkeänä, että tieliikennelaissa yhtenä keskeisenä tieliikenteen periaatteena on erityinen varovaisuusvelvollisuus vammaisia ihmisiä kohtaan liikenteessä. Vammaiset henkilöt ovat liikenteessä usein haavoittuvammassa asemassa kuin muut tien käyttäjät ja turvallisuus on vammaisille ihmisille osa esteettömyyttä. Vammaisten henkilöiden turvavallisen liikkumisen turvaamiseksi jatkovalmistelussa on vielä syytä kiinnittää huomiota siihen, ettei pääsäännöstä tehtävät poikkeukset tosiasiasa aiheuta vaaratilanteita vammaisille henkilöille. Näitä tilanteita voi liittyä esimerkiksi ajoneuvon pysäköintiin jalkakäytävällä sekä ajoneuvon kuormaustilanteisiin. Edelleen STM kiinnittää huomiota siihen, että tieliikennelaissa tulee huomioida vammaisten henkilöiden yhdenvertainen pääsy palveluiden piiriin myös niissä olosuhteissa, joissa lähtökohtaisesti ajoneuvolla ajo on kielletty. Tällainen tilanne voi olla esimerkiksi kävelykadulla, johon tulisi olla mahdollista päästä invataksilla.

Tieliikennelakiluonnoksen 55 §:ssä säädetään moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeettoman joutokäynnin kiellosta. Sen 2 momentin mukaan ”Joutokäynnin kieltäminen ei koske kiireellisessä tehtävässä olevaa hälytysajoneuvoa, liikenteenvalvojan virkatehtävässä käyttämää ajoneuvoa, eikä katsastuksen osana toimitettavaan pakokaasumittaukseen odottavaa ajoneuvoa.”

Sosiaali- ja terveysministeriö esittää, että 55 §:n 2 momenttiin lisätään ensihoitopalvelussa käytettävät ajoneuvot. Ensihoitoajoneuvoissa voi olla tarpeen käyttää ajoneuvon moottoria lämmön ja sähkön tuottamiseksi myös muissa tilanteissa kuin kiireellisessä hälytystehtävässä, jotta esim. lääkkeiden ja lääkinnällisten laitteiden säilytyslämpötila säilyy oikeana. Ambulanssit ja muut ensihoitoajoneuvot ovat liikkuvia yksiköitä, joilla voi olla tarve seistä hälytystehtävien välillä myös muualla kuin asemapaikalla.

Tieliikennelakiluonnoksen 65 §:ssä säädetään liikenteenohjaajasta seuraavasti:

”Liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi sekä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi liikenteenohjaajana toimii poliisi ja pelastusviranomainen. Lautta-aluksella tieliikennettä ohjaa sen päällikkö sekä lossilla ja railolossilla sen kuljettaja. Puolustusvoimien harjoitusten aikana liikennettä ohjaa sotilas. Rajavartiomies toimii liikenteenohjaajana rajavartiolaissa (578/2005) säädetyissä tehtävissä ja tullimies tullilaissa (304/2016) säädetyissä tehtävissä.

Liikenteenohjaaja on myös henkilö, jonka:

- 1) poliisi määrää ohjaamaan liikennettä liikennesuunnan, onnettomuuden, yleisötapauksen tai muun vastaavan syyn vuoksi taikka yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi;
- 2) poliisi määrää ohjaamaan liikennettä moottoriajoneuvon kuljettajan ajo- ja lepoaikavalvonnassa;
- 3) pelastusviranomainen tai muu pelastuslaissa tarkoitettu pelastustoiminnan johtaja määrää ohjaamaan liikennettä pelastuslaissa tai muussa laissa pelastustoimelle säädetyssä tehtävässä;
- 4) tienpitoviranomainen, kunta tai muu tienpitäjä määrää ohjaamaan liikennettä tiellä tai sen läheisyydessä tehtävän työn, tutkimuksen tai pitkäkestoisen liikennehäiriön vuoksi;
- 5) Liikenteen turvallisuusvirasto valtuuttaa tai poliisi määrää ohjaamaan liikennettä erikoiskuljetuksessa.”

Sosiaali- ja terveysministeriö esittää, että 65 §:n 1 ja 2 momentissa huomioitaisiin se, että myös ensihoitopalvelun henkilöstöllä voi olla tarve toimia liikenteenohjaajana. Tällaisia tilanteita saattaa syntyä onnettomuustilanteissa, joihin ei ole hälytetty poliisia tai pelastustoimea taikka jos ensihoitopalvelun yksikkö saapuu onnettomuuspaikalle ennen poliisin tai pelastustoimen yksikköä.

Tieliikennelakiluonnoksen 190 §:ssä säädetään työn tekemisestä tiellä: ”Työntekijän on tällöin käytettävä varusteita, jossa on selvästi erottuvia vä-nejä, ja milloin työtä tehdään pimeässä tai hämärässä, heijastavaa materiaa-lia.”

Pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa viitataan työturvallisuuslakiin (738/2002), jossa säädetään yksityiskohtaisemmin työn tekemiseen tiellä liittyvistä velvoitteista. Säännöksessä työntekijän käyttämällä ”varusteilla” tarkoitetaan henkilönsuojaimia. Niiden valintaa ja käyttöä työssä koskee valtioneuvoston asetus 1407/1993. Pykälän 190 perusteluihin voisi lisätä viittauksen ko. asetukseen.

Lakiluonnoksessa ajoneuvolain muuttamisesta 21 § ja 21 b § sisältävät ambulanssin ja ensihoitoajoneuvoajoneuvo sekä hälytysajoneuvon määritelmät. Säännökset ottavat hyvin huomioon ensihoitopalvelun toiminnassa tapahtuneet muutokset ja erilaiset ensihoitopalvelussa käytettävät ajoneuvot. Sosiaali- ja terveysministeriö kannattaa ehdotettuja muutoksia.

Yleisperusteluissa sivulla 119 kohta 2.1.12. todetaan seuraavasti: ”Voimassa oleva ajopiirturiasetus on nimeltään EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta.”

Sosiaali- ja terveysministeriö huomauttaa, että luonnoksessa mainittu 3821/85 on kumottu.

Lisäksi sivulla 124 kohdassa 2.2.4. todetaan: ”Voimassa oleva ajo- ja lepoaika-asetus on taas EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta.”

Luonnoksessa mainittu 3820/85 on myös kumottu.

Kansliapäällikön sijaisena

osastopäällikkö

Raimo Ikonen

Hallitusneuvos

Anne Koskela

Koskela Anne  
Sosiaali- ja terveysministeriö