

13.4.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

kimmo.kiiski@lvm.fi

LVM/417/03/2013

Suomen Autokoululiitto ry kiittää lausuntopyynnöstä

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

YLEISTÄ

Tieliikennelainsäädäntöä on esitysluonnoksessa uudistettu nykyaikaisessa hengessä ja pääosin Autokoululiitto kannattaa esitystä. **Luonnoksessa on hyvin paljon positiivisia asioita ja hanke on hyvin valmisteltu.** Lakihankkeen tavoitteena on poistaa lainsäädännöstä tulkinnanvaraisuutta ja saattaa lainsäädäntö johdonmukaisemmaksi kokonaisuudeksi. Hankkeessa pyritään myös huomioimaan tulevaisuudessa automatisoituvan liikenteen tarpeet. Vuoden 2000 perustuslain huomioon ottaminen on ollut esitystä laadittaessa keskeisellä sijalla.

Uudella tieliikennelailla pyritään edistämään Suomen liikenneturvallisuustilannetta, liikenteen sujuvuutta ja tienkäyttäjien yhdenvertaisuutta sekä vaikuttamaan ympäristön tilaan myönteisesti. Säädöksiä purkamalla vähennetään byrokratiaa ja **lisätään tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta** liikenneturvallisuudesta ja ympäristöstään. On tärkeää, että tienkäyttäjät ymmärtävät liikennesääntöjen merkityksen ja vaikutuksen liikenteen sujuvuuteen sekä turvallisuuteen.

Autokoululiitto pitää hyvänä tavoitteena tieliikennelainsäädännön uudistuksessa, että uudella lainsäädännöllä toteutettaisiin hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Esitys toimeenpanisi valtioneuvoston joulukuussa 2016 antamaa periaatepäätöstä tieliikenteen turvallisuudesta, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei **kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.** Periaatepäätöksellä tavoitellaan niin sanottua nollavisiota.

Liikenneonnettomuudet aiheuttavat henkilövahinkojen ohella myös huomattavia taloudellisia vahinkoja.

Autokoululiiton kannattaa sitä, että tieliikennelainsäädäntö on kansalaiselle helposti luettava ja ymmärrettävä. Uusi laki kokoaisi yhteen tieliikenteessä käyttäytymisen säännöt, joita olisivat yleiset tieliikenteen periaatteet, liikennesäännöt ja ajoneuvojen käyttämistä koskevat säännöt. Myös liikenteenohjauksesta ja ohjauksessa käytettävistä laitteista säädettäisiin. Lain rikkomisesta voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu, joka on perusteltua pienistä rikkomuksista.

Tausta

Tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistus käynnistyi liikenne- ja viestintäministeriön johdolla vuonna 2013. Valmisteluun on osallistunut eri ministeriöiden ja viranomaisten lisäksi liikennealan kansalaisjärjestöt ja yhdistykset. Työryhmät ovat valmistelleet liikennesääntöjä, liikenteenohjausjärjestelmää ja seuraamusjärjestelmää, ajoneuvojen käyttösääntöjä, poikkeussäännöksiä sekä raitiovaunujen sääntöjä. **Autokoululiitto pitää hyvänä, että valmistelu on tehty moniammatillisena yhteistyönä.** Myös Nuorten ääni liikenneturvallisuudelle – hanke on tuonut lainvalmisteluun tulevaisuuden näkökulman, tämä on Autokoululiiton mielestä erinomaista.

Tavoitteet

Lain tavoitteena olisi muun muassa vähentää byrokratiaa ja lisätä tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta liikenneturvallisuudesta, liikenteen sujuvuudesta ja ympäristöstä. Yksittäisten säännösten määrää kokonaisuudessa vähennettäisiin. Säännösten kirjoitustapaa täsmennettäisiin, yksinkertaistettaisiin ja nykyaikaistettaisiin. Autokoululiitto pitää tätä erittäin kannatettavana.

Sääntelyä uudistamalla vastattaisiin paremmin perustuslain, kansainvälisten sopimusten ja EU:n lainsäädännön asettamiin vaatimuksiin. Tieliikenteen nopea tekninen kehitys ja automaatio otettaisiin uudessa lainsäädännössä paremmin huomioon.

AUTOKOULULIITON TÄSMENNYS LAKILUONNOKSEN TAVOITTEISTA JA TOIMENPITEISTÄ

TLL 185 §

Autokoululiitto pitää merkittävänä, että tieliikennelain uudistuksessa liikenteenvalvoja voisi kieltää tai estää kuljettajaa ajamasta, vaikka rattijuopumuksen raja 0,5 promillea ei täytyisikään. Käytännössä tämä tarkoittaisi, että jopa 0,2 promillen lukemat ratsiassa puhaltava autoilija voisi joutua jäämään tien sivuun odottamaan selviämistä. Tarvittaessa poliisi voisi estää ajamisen esimerkiksi ottamalla kuljettajan autonavaimet pois. Poliisi saisi määritellä keinot ajon estämiseen. Tarkoituksena on lisätä poliisin harkintavaltaa siinä, missä menee ajokunnon raja. Kyseessä olisi niin sanottu ”köyhän miehen 0,2 promilleraja”.

Tämän tieliikennelain esityksen pitäisi koskea myös polkupyöräilijöitä, koska joka kolmannen polkupyöräonnettomuuden taustalla on alkoholi.

Esitysluonnos voisi vaikuttaa siihen pohdintaan, otanko yksi vai kaksi vai jätänkö ottamatta. Tämä toimisi myös ennaltaehkäisevänä toimenpiteenä. Jos useamman kerran vuodessa joutuu pientareelle, tämä voi aiheuttaa pohdintaa onko alkoholin käyttö kuljettajalle ongelma. Tällä estetään ajoissa tilanteen paheneminen ja siitä mahdollisesti aiheutuvat vakavammat seuraukset. Rikosoikeudellista seuraamusta ei olisi, mutta olisi riski ajamisen keskeytymiselle. Alkolukolla tätä asiaa ei Suomessa korvata nopeasti ottaen huomioon Suomen autokannan keski-ikä ja alkolukon

merkittävät kustannusvaikutukset. Alkolukko on laitteena hyvä, muuta rattijuoppouden vähentämiseen sillä on rajalliset vaikutukset. Uudistuksessa oleva **esitys liikenteenvalvojan keinojen lisäämisellä annetaan selkeä viesti, ajaminen ja alkoholi eivät sovi yhteen.**

TLL 92 §

Pyöräilykypärän käytössä pitää pohtia kypärän käyttöä, voimassa olevan tieliikennelain mukaan pyöräilijän on yleensä käytettävä kypärää. Epäselvän kirjauksen vuoksi kypäräpykälä on muuttunut ihmisten mielissä pakoksi. Käytännössä on kolme vaihtoehtoa, jättää pykälä entiselleen, poistaa se kokonaan tai muuttaa suositus pakoksi.

Polkupyöräilyn yleistymistä tai kaupunkipyöräilyä rajoittavana tekijänä kypärän jättämisestä pois tieliikennelainsäädännöstä Autokoululiitto ei pidä perusteltuna. Samoin voisi vapauttaa autonvuokrauksessa käytettävät autot turvavyön käyttöpakosta.

Pyöräilykypärä suojaa pyöräilijän päätä. Päävamman ei tarvita kolaria vaan se voi syntyä jo pyöräilijän kaatuessa. Jo 1980-luvulta lähtien eri maissa toteutetut useat tutkimukset ovat osoittaneet, että pyöräilykypärä suojaa pää- ja aivovammoilta tehokkaasti ja vähentää myös näiden vammojen todennäköisyyttä. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2012–2014 tutkimissa kuolemaan johtaneissa pyöräilyonnettomuuksissa kuolleista 55 pyöräilijää ei käyttänyt kypärää. Kypärää käyttämällä heistä 40 prosenttia (22) olisi eri todennäköisyyksillä voinut pelastua.

Autokoululiitto kannattaa pyöräilykypärän käyttösuosituksen muuttamista käyttöpakoksi.

Ehdotetaan lisättäväksi pykälään 92 §: Polkupyöräilijän ja matkustajan on käytettävä polkupyöräilijälle tarkoitettua kypärää.

TLL 2 §

8) **Autokoululiitto pitää erittäin hyvänä, että suojatie merkitään liikennemerkillä ja tiemerkinnoin.** Tämä parantaa selkeästi suojatien havaittavuutta ja lisää kevyen liikenteen turvallisuutta.

TLL 37 §

8) Pysäyttäminen maksua suorittamatta maksulliselle pysäköintipaikalle on kielletty. Sääntö on huono, kukaan ei maksa, eikä kukaan valvo. Ehdotetaan kohta 8) siirrettäväksi pykälään 38 §.

TLL 50 §

Ehdotetaan lisättäväksi pykälään 50 §: Hätävilkkukytkentää saa käyttää, jos ajoneuvo on lähestymässä onnettomuuspaikkaa. Onnettomuus on tapahtunut, se huomataan, kuljettaja haluaa heti varoittaa takana tulevia poikkeavuudesta.

TLL 99 §

Pakettiautoille ei enää säädettäisi muita ajoneuvoja alemmaa suurinta sallittua nopeutta.

Autokoululiitto pitää muutosehdotusta kannatettavana, muutos parantaisi sekä liikenteen sujuvuutta että turvallisuutta.

TLL 106 §

Ehdotetaan poistettavaksi pykälästä 106 §: Jos vetoautossa on nastarenkaat, luokittelumassaltaan yli 0,75 tonnin ja enintään 3,5 tonnin perävaunussa on käytettävä talvirenkaita. Aiheuttaa onnettomuuksien lisääntymistä, kun kokematon vetää outoa perävaunua ja tulee yllätystilanne ja perävaunu kääntyy vastaantulijan puolelle poikittain koska vetoauton nastat puree.

TLL 109 §

Ehdotetaan lisättäväksi pykälään 109 §: Tämän kohdan vaatimuksen katsotaan täyttyvän, jos kuorman paikallaan pysyminen varmistetaan soveltaen standardia EN 12195–1:2010. Selkeästi sanottu, voidaan opetella selkeästi, valvoa selkeästi. Ei jäisi tulkintaa.

TLL 121 §

Autokoululiitto kannattaa ehdotusta siitä, että vain liikennetraktoriin voisi kytkeä maa- ja metsätalouden kuljetusten ulkopuolella yli 10 tonnin perävaunun. Muutos on linjassa traktorin ajoneuvoluokan kanssa, ja korostaa traktorin käyttötarkoituksen olevan maa- ja metsätaloudessa, eikä maanteiden tavaraliikenteen kuljetusten suorittamisessa.

TLL MUUT TIEMERKINNÄT 8

Autokoululiiton mielestä pohdittavaa on se, onko Suomen liikenne- ja polkupyörätiheydellä tarvetta siihen, että uudella liikennemerkillä voitaisiin sallia kaksisuuntainen pyöräily yksisuuntaisella kadulla. Tämä tulee todennäköisesti lisäämään autoilijoiden ja pyöräilijöiden vahinkoja.

Autokoululiitto kannattaa tieliikennelainsäädännön uudistamista ja selkiyttämistä niin, että kansalainen kokee lainsäädännön selkeäksi, ymmärrettäväksi ja pitää lainsäädäntöä tarkoituksenmukaisena. Liikenneturvallisuuden painoarvon tulee olla keskeinen asia tieliikennelainsäädännön uudistuksessa ja tieliikenneturvallisuuden parantamisessa. **Päätökset pitää tehdä ymmärrettävästi ja vastuullisesti.**

Suomen Autokoululiitto ry.



Jarmo Jokilampi
puheenjohtaja



Ari Heinilä
toimitusjohtaja