

Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi tieliikennelaki, jolla toteutetaan pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Ehdotetulla lailla toimeenpannaan valtioneuvoston tekemä periaatepäätös tieliikenteen turvallisuudesta. Samalla muutettaisiin useita siihen liittyviä lakeja.

Tieliikennelaissa koottaisiin yhteen liikenteessä käyttäytymisen säännöt. Näitä olisivat liikenteen yleiset periaatteet, liikennesäännöt ja ajoneuvojen käyttämistä tiellä koskevat säännöt. Myös liikenteenohjauksesta ja liikenteenohjauksessa käytettävistä laitteista ja merkistä säädettäisiin. Sen lisäksi säädettäisiin lain rikkomisesta määrättävästä liikennevirhemaksusta ja sen järjestelmästä.

Tieliikennelainsäädäntöä purkamalla vähennettäisiin byrokratiaa ja lisättäisiin tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta liikenneturvallisuudesta, liikenteen sujuvuudesta ja ympäristöstä. Sen lisäksi yksittäisten säännösten kokonaismäärää vähennettäisiin. Säännösten kirjoitustapaa täsmennettäisiin, yksinkertaistettaisiin ja nykyaikaistettaisiin.

Säätelyä uudistamalla vastattaisiin paremmin perustuslain, kansainvälisten sopimusten ja Euroopan unionin lainsäädännön asettamiin vaatimuksiin. Tieliikenteen nopea tekninen kehitys ja automaatio otettaisiin voimassa olevaa lainsäädäntöä paremmin huomioon.

Lait on tarkoitettu pääosin tulemaan voimaan vuoden 2019 aikana. Ehdotetussa tieliikennelaissa on joitain siirtymäaika koskevia säännöksiä.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	5
1 JOHDANTO.....	5
1.1 Yleistä.....	5
1.2 Suomen liikennejärjestelmä.....	6
1.3 Liikenneturvallisuustilanne Suomessa.....	12
1.4 Tieliikenteen automaatio.....	18
2 NYKYTILA.....	22
2.1 Tieliikenteessä käyttäytymistä koskevan lainsäädännön pääasiallinen sisältö.....	22
2.1.1. <i>Tieliikennelain soveltamisala - Tie</i>	24
2.1.2. <i>Käsitteet ja määritelmät</i>	29
2.1.3. <i>Turvallisen liikennekäyttämisen perusedellytykset – yleiset periaatteet</i>	30
2.1.4. <i>Käyttäytymisen perusteet - Liikennesäännöt</i>	42
2.1.5. <i>Liikennesäännöt</i>	42
2.1.6. <i>Tieliikenteenohjaus</i>	75
2.1.7. <i>Ajoneuvon käyttäminen</i>	86
2.1.8. <i>Liikenneonnettomuus ja varotoimet</i>	99
2.1.9. <i>Liikenteenvalvonta</i>	101
2.1.10. <i>Liikennetrikokset</i>	103
2.1.11. <i>Seuraamukset</i>	104
2.1.12. <i>Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja tieliikenteen valvontalaitteet</i>	108
2.1.13. <i>Koululais- ja päivähoitokuljetusten kuormitus- ja turvallisuussäännökset</i>	109
2.2. Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	110
2.2.1. <i>Sääntelyn tausta</i>	110
2.2.2. <i>Tieliikenteen kansainvälinen yleissopimus</i>	111
2.2.3. <i>Liikennemerkkejä ja -opasteita koskeva yleissopimus</i>	112
2.2.4. <i>Euroopan unionin lainsäädäntö</i>	113
2.2.5. <i>Liikennesääntöjä eräissä Euroopan valtioissa</i>	113
2.2.6. <i>Liikenteen seuraamukset ja niiden järjestelmät eräissä Euroopan valtioissa</i>	116
2.3. Nykytilan arviointi.....	128
3. ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	131
3.1. Tavoitteet.....	131
3.2. Toteuttamisvaihtoehdot.....	132
3.2.1. <i>Ajoneuvon kuljettaja</i>	132
3.2.2. <i>Ajoneuvon pysäyttäminen ja pysäköinti</i>	132
3.2.3. <i>Polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan suojakypärä</i>	134
3.2.4. <i>Jalankulkijan heijastin</i>	135
3.2.5. <i>Ajoneuvojen talvirenkaat</i>	136
3.2.6. <i>Tiemarkintöjen värit</i>	137
3.2.7. <i>Liikennetrikkomus, sen seuraamus ja järjestelmä</i>	137
3.3. Keskeiset ehdotukset.....	141
3.3.1. <i>Tieliikennelaki</i>	141
3.3.2. <i>Laki ajokorttilain muuttamisesta</i>	150
3.3.3. <i>Laki ajoneuvolain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta</i>	150

4. ESITYKSEN VAIKUTUKSET	150
4.1. Yhteiskunnalliset vaikutukset	151
4.2. Liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmän uudistaminen	153
4.3. Arvio hallinnollisen seuraamusjärjestelmän taloudellisista vaikutuksista ja vaikutuksista viranomaisten toimintaan	153
5. ASIAN VALMISTELU	162
6. RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ	177
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	178
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT	178
1.1 Tieliikennelaki	178
1.2. Laki ajoneuvolain muuttamisesta	286
1.3. Laki liikenteen palveluista annetun lain II osan 2 luvun 13 §:n muuttamisesta	287
1.4. Laki rikoslain 2 a luvun 3 §:n muuttamisesta	287
1.5. Laki rikesakkorikkomuksista annetun lain muuttamisesta	287
1.6. Laki ajokorttilain muuttamisesta	287
1.7. Laki pysäköinninvalvonnasta annetun lain 21 §:n kumoamisesta	289
1.8. Laki Rajatylittävän yhteistyön tehostamisesta erityisesti terrorismin ja rajatylittävän rikollisuuden torjumiseksi tehdyn neuvoston päätöksen eräiden säännösten täytäntöönpanosta annetun lain kumoamisesta	289
1.9. Laki tieliikenteen turvaamisesta liikennemerkein eräissä tapauksissa annetun lain kumoamisesta	289
1.10. Laki ajoneuvoverolain 35 §:n muuttamisesta	290
1.11. Laki ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 2 ja 4 §:n muuttamisesta	290
1.12. Laki poliisin hallinnosta annetun lain 15 b §:n muuttamisesta	290
1.13. Laki ratalain 18 ja 89 §:n muuttamisesta	290
1.14. Laki hallinto-oikeuslain 12 b §:n muuttamisesta	290
2. TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET	290
3. VOIMAANTULO	292
4. SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS	292
LAKIEHDOTUKSET	303
Tieliikennelaki	303
LIITTEET 5-8	363
ajoneuvolain muuttamisesta	377
liikenteen palveluista annetun lain VI osan 2 luvun muuttamisesta	379
rikoslain 2 a luvun 3 §:n muuttamisesta	380
rikesakkorikkomuksista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta	381
ajokorttilain muuttamisesta	382
pysäköinninvalvonnasta annetun lain 21 §:n kumoamisesta	384
Rajatylittävän yhteistyön tehostamisesta erityisesti terrorismin ja rajatylittävän rikollisuuden torjumiseksi tehdyn neuvoston päätöksen eräiden säännösten täytäntöönpanosta annetun lain kumoamisesta	385
tieliikenteen turvaamisesta liikennemerkein eräissä tapauksissa annetun lain kumoamisesta	386
ajoneuvoverolain 35 §:n muuttamisesta	387
ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 2 ja 4 §:n muuttamisesta	388
poliisin hallinnosta annetun lain 15 b §:n muuttamisesta	389
ratalain 18 ja 89 §:n muuttamisesta	390
hallinto-oikeuslain 12 b §:n muuttamisesta	391
RINNAKKAISTEKSTIT	392
ajoneuvolain muuttamisesta	392

HE 180/2017 vp

liikenteen palveluista annetun lain VI osan 2 luvun muuttamisesta	395
rikoslain 2 a luvun 3 §:n muuttamisesta.....	396
rikesakkorikkomuksista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta	397
ajokorttilain muuttamisesta	403
pysäköinninvalvonnasta annetun lain 21 §:n kumoamisesta.....	405
ajoneuvoverolain 35 §:n muuttamisesta.....	406
ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 2 ja 4 §:n muuttamisesta.....	407
poliisin hallinnosta annetun lain 15 b §:n muuttamisesta	408
ratalain 18 ja 89 §:n muuttamisesta.....	409
hallinto-oikeuslain 12 b §:n muuttamisesta.....	411

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

1.1 Yleistä

Käsillä on hallituksen esitys uudeksi Suomen tieliikennelainsäädännöksi. Kyseessä on kokonaisuus, jonka tarkoituksena on uudistaa ja kehittää voimassa olevaa tieliikennelakia ja sen nojalla annettua sääntelyä. Tämä on kolmas kerta, kun tieliikennelakia arvioidaan Suomessa kokonaisuutena.

Tieliikenteessä on annettu suuri määrä säännöksiä eri laeissa, asetuksissa ja päätöksissä. Tällä lainsäädännöllä on merkitystä kaikille suomalaisille, Suomessa liikkuville ulkomaalaisille ja kansainväliselle tieliikenteelle. Uudistuvan lainsäädännön tarkoituksena on saada tienkäyttäjät toimimaan mahdollisimman yhdenmukaisesti ja ennakoitavasti. Turvallinen, sujuva ja ekologinen liikenne edellyttävät, että tienkäyttäjät tuntevat riittävässä määrin tieliikenteen pelisäännöt ja ymmärtävät niiden tarkoituksen. Kun tienkäyttäjä ymmärtää ja mieltää säännöt oikein, niitä on helpompi noudattaa.

Voimassa olevan tieliikennelain hallituksen esityksessä (74/1979 vp) lainsäädännön tärkeimmäksi tavoitteeksi asetettiin liikenneonnettomuuksien ja muiden liikenteen haittojen vähentäminen. Samalla oli otettava huomioon liikenteen tarpeellinen sujuvuus sekä kaikkien liikenteeseen osallistuvien tasapuoliset liikkumisen mahdollisuudet. Näistä tavoitteista ei ole syytä irtautua tätäkään esitystä laadittaessa.

Vuoden 1981 lain hallituksen esityksessä todettiin myös, että noin puolet tuohon aikaan tieliikenteessä kuolleista oli jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Jalankulun ja pyöräilyn asema oli huonontunut moottoriliikenteen kasvaessa. Siksi näitä tienkäyttäjryhmiä oli erityisesti turvattava lainsäädännön avulla.

Suurissa kasvukeskuksissa liikenteen ruuhkautuminen oli havaittu huomattavaksi epäkohdaksi. 1980-luvun vaihteessa oli suosittava joukkoliikennettä ja tehtävä mahdolliseksi ruuhkahaittoja vähentävät liikennejärjestelyt.

Liikennesääntöjen osalta todettiin, että ne oli tehtävä kansantajuisiksi ja selviksi, koska huomattava osa lainsäädännöstä koski välittömästi liikenteessä käyttäytymistä. Säännösten noudattamista varten oli luotava edellytykset riittävän tehokkaalle valvonnalle. Liikenteen seuraamusjärjestelmän avulla oli pyrittävä ehkäisemään varsinkin törkeästi vaarantavaa käyttäytymistä.

Lisääntyvä kansainvälinen liikenne antoi aiheen yhtenäistää lainsäädäntöä mahdollisuuksien mukaan kansainvälisten sopimusten ja pohjoismaisten suositusten mukaiseksi. Tarvittaessa kansainvälisistä sopimuksista esitettiin poikettavaksi, jos ne olivat ristiriidassa kansallisten tavoitteiden kanssa. Tällainen poikkeaminen ei ole enää mahdollista Suomen ratifioitua kansainvälisen tieliikennesopimuksen vuonna 1985.

Tämän tieliikennelainsäädännön uudistamishankkeen tavoitteet ovat monella tavalla samankaltaiset vuoden 1981 tieliikennelain tavoitteiden kanssa. Yli kolmenkymmenen vuoden aikana tieliikenteen määrä on edelleen kasvanut ja esimerkiksi autojen ja muiden moottorikäyttöisten ajoneuvon lukumäärä on lisääntynyt. Myös liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseen

on välttämätöntä kiinnittää tulevaisuudessa entistä enemmän huomiota. Tieliikenne aiheuttaa noin 20 prosenttia kaikista kasvihuonekaasupäästöistä.

Tieliikenteen sääntelyllä on tärkeä rooli koko yhteiskunnan toimintakyvyn kannalta, esimerkiksi kansantaloudelle ja ihmisten väliselle kanssakäymiselle. Tieliikenne on osa yhteiskunnan kaikkien jäsenten jokapäiväistä elämää, niin ihmisten kuin eläintenkin. Sen erottaminen, mikä on liikennettä ja mikä ei, on hankalaa. Sillä on useita merkityksiä ja vaikutuksia: ainakin liikkumisen sujuvuus sekä ympäristö- ja talousvaikutukset. Liikenteen sosiaalisia vaikutuksia ei pidä unohtaa. Yksi merkityksistä on liikkumisen turvallisuus ja sen rooli kokonaisuudessa on yhteiskunnan tehtäväpiirissä merkittävä.

Liikenne on juuri nyt laajassa murrosvaiheessa. Liikenteen järjestelmässä ollaan siirtymässä toiseen, digitaaliseen vaiheeseen. Digitalisaatio on keino uudistaa ja kehittää sekä yksityisen että julkisen sektorin toimintamalleja.

Siksi tieliikennelainsäädäntöä on uudistettu uudessa hengessä. Hankkeen luonnollisena tavoitteena on poistaa lainsäädäntöä rasittavaa tulkinnanvaraisuutta ja puutteellisuuksia sekä saattaa lainsäädäntö johdonmukaisemmaksi kokonaisuudeksi. Välttämätön tavoite on myös ottaa huomioon automaation ja tiedon hyödyntämisen tarpeet. Näin toimien voidaan ylläpitää ja edistää liikenteen turvallisuutta, liikenteen sujuvuutta, tienkäyttäjien yhdenvertaisuutta sekä vaikuttaa ympäristön tilaan myönteisesti.

1.2 Suomen liikennejärjestelmä

Liikennejärjestelmä koostuu liikenteen infrastruktuurista, liikennevälineistä, liikenteessä olevista ihmisistä ja kuljetettavista tavaroista sekä näihin liittyvistä säädöksistä ja organisaatioista. Laajasti ottaen liikennejärjestelmään sisältyvät myös liikennetieto ja liikennepalvelut. Liikennejärjestelmä kytkeytyy tiiviisti yhteiskunnan muihin toimintoihin, kuten alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämiseen. Liikennepolitiikan ja liikennejärjestelmän yhtenä tavoitteena on liikkumisen ja kuljettamisen turvallisuus sekä ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä liikennejärjestelmä.

Toimintaympäristö on jatkuvassa muutostilassa ja myös liikennejärjestelmään vaikuttavia kehityskuvia on nähtävissä. Esimerkiksi ilmastomuutoksen vaikutuksesta liikennejärjestelmän toimivuus tai sen vaikutukset voivat kehittyä ei-toivottuun suuntaan. Liikennejärjestelmän kehittämistä voidaan edistää esimerkiksi tekniikan tuomin uusin keinoin. Tekniikka lisää liikenneturvallisuutta, koska se mahdollistaa muun muassa kehittyneemmän valvonnan ja kulkuvälineet sekä liikenteen paremman ohjauksen.

Toimivalla liikennejärjestelmällä on vaikutuksensa elinkeinoelämän kilpailukykyyn. Se edellyttää globaalin verkottumisen ylläpitämistä, kuten keskusten välisiä yhteyksiä, ulkomaanyhteyksiä sekä suurten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien toimivuutta.

Suomi kaupungistuu ja ikääntyy

Suomi kaupungistuu. Kaupunkiseuduilla kasvu painottuu kaupunkien reuna-alueille ja kehyskuntiin etäämmälle palveluista ja työpaikoista, mikä lisää liikkumistarvetta. Yhdyskuntarakenteen hajanaisuus sekä kaupunkiseutujen ja taajamien väestön määrän kasvu lisäävät autoliikenteen määrää. Hajanainen kaupunkirakenne ja lisääntyvä liikenne aiheuttavat liikenneonnettomuuksia. Lisääntyvä ajoneuvoliikenne aiheuttaa negatiivisia ympäristövaikutuksia.

Maaseudulla asutus harvenee ja asukkaat ovat iäkkäämpiä. Pääosa arjen matkoista tehdään henkilöautolla, koska säännöllistä reittiliikennettä on hankala ylläpitää. Väestön ikääntyminen jatkuu ja väestön ikärakenne muuttuu. Esimerkiksi yli 70-vuotiaiden kansalaisten lukumäärä kaksinkertaistuu, vuonna 2020 väestöstä lähes neljäsosa on yli 65-vuotiaita. Nyt joka viides suomalainen on vähintään 65-vuotias. Tällä hetkellä 65 vuotta täyttäneiden osuus väestöstä EU28-maista on kuudenneksi suurin. Väestön ikärakenteen muuttumisella on heijastusvaikutuksia yhteiskunnan kaikille sektoreille, myös liikennejärjestelmälle.

Myös maahanmuutto vaikuttaa suomalaiseen yhteiskuntaan ja sen väestörakenteeseen. Maahanmuutto kohdistuu epätasaisesti Suomen eri alueille. Pääosa maahanmuuttajista on sijoittunut suurimpiin kaupunkeihin.

Tieliikenneverkko ja sen tila

Liikenne ja väylät ovat keskeinen osa liikennejärjestelmää ja sen toimivuutta. Liikenteen määrä on sidoksissa yleiseen talouden kehitykseen. Talouskasvun aikana elinkeinoelämän kuljetustarve lisääntyy ja kansalaisten kulutustarve kasvaa. Tämä näkyy liikennesektorilla lisääntyvänä liikenteenä ja liikenneonnettomuuksien kasvuna. Huonon talouskasvun aikana kehitys on yleensä päinvastainen. On oletettu, että Euroopan taloudellinen taantuma on myötävaikuttanut koko Euroopan liikenneturvallisuustilanteen parantumiseen 2010-luvulla.

Suomen tiestö käsittää maantiet, kunnalliset katuverkot ja yksityistiet. Liikennevirasto huolehtii valtion tieverkon ylläpidosta ja kehittämisestä yhdessä alueellisten ELY-keskusten kanssa. Valtion maanteitä on yhteensä 78 000 kilometriä. Koko tieverkon pituus on noin 454 000 kilometriä. Tästä yksityis- ja metsäautoteiden osuus on noin 350 000 kilometriä ja kuntien katuverkkojen 26 000 kilometriä. Valta- ja kantateitä eli pääteitä on yli 13 000 kilometriä, josta moottoriteitä hieman yli 800 kilometriä. Suurin osa tiepituudesta, noin 64 800 kilometriä, on seutu- ja yhdysteitä. Ne edustavat liikenteestä vain runsasta kolmannesta. Kevyen liikenteen väyliä on noin 5300 kilometriä. Päälystettyjä teitä maanteistä on noin 65 prosenttia eli yhteensä noin 50 000 kilometriä.

Vähäliikenteisellä tiestöllä alimpaan hoitoluokkaan kuuluu noin 41 000 kilometriä tiestöä eli yli puolet maanteiden verkosta. Verkoston laajuus aiheuttaa haasteita tien kunnossapidolle.

Suomen tieverkosto on päässyt joiltain osin rapistumaan sen kunnossapitoon osoitetun rahoituksen määrän seurauksena. Väyläverkon korjausvelka on noin miljardi euroa. Liikenne- ja viestintäministeriön asettaman parlamentaarisen työryhmän vuonna 2014 antaman selvityksen mukaan jatkuva korjausvelan kasvu vaikuttaa teiden kuntoon ja liikennöitävyyteen (liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 35/2014). Väyläverkolla suurin ongelma on laajan ja suurelta osin vähäliikenteisen verkon ylläpito.

Maanteiden kunnossapitoon kuuluu päällystettyjen teiden, sorateiden, siltojen, tieympäristön sekä maanteiden varsilla olevien laitteiden ja rakenteiden hoito ja ylläpito. Tiet on jaettu käytön mukaan hoitoluokkiin, joilla toimenpideajat eri kunnossapitotoimien suhteen vaihtelevat. Valtion hallinnoimille päällystetyille maanteille on määritetty ylläpitoluokka sen mukaan, millainen tien merkitys on. Kun käytettävissä olevat määrärahat eivät salli kaikkien huonokuntoisten osuuksien korjaamista, päällystämiseen käytettävissä olevien resurssien kohdistamisessa käytetään apuna edellä mainittua ylläpitoluokitusta.

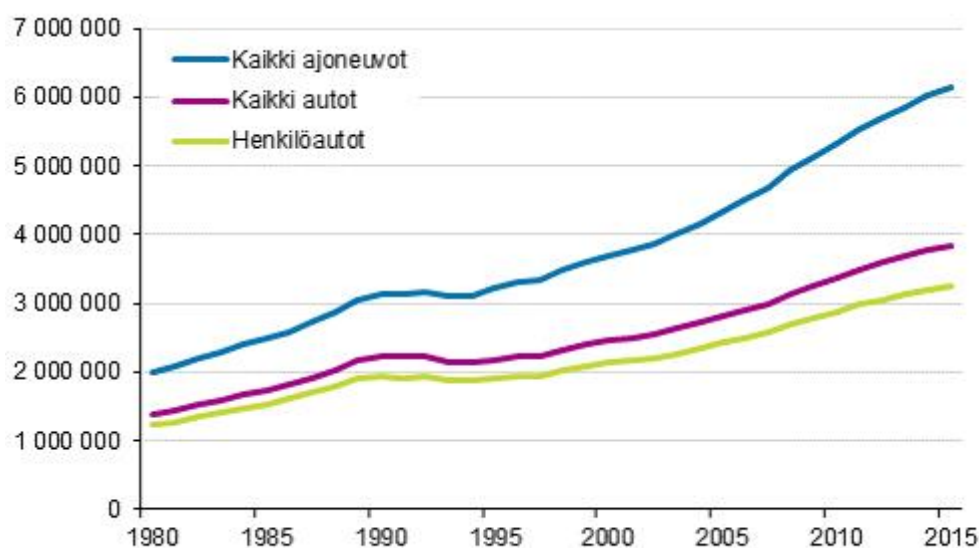
Turvallinen liikkuminen turvataan koko tiestöllä, mutta valtakunnallisten linjausten mukaisesti päällysteiden kunnostustöissä painopisteenä ovat vilkasliikenteiset päätiät. Vähäliikenteisempää tieverkkoa kunnostetaan mahdollisuuksien mukaan.

Ajoneuvokanta

Tilastokeskuksen tilastojen mukaan ajoneuvorekisterissä oli vuoden 2015 päättyessä

6 152 680 ajoneuvoa, joista liikennekäytössä oli 5 066 119 ajoneuvoa. Rekisterissä olevien ajoneuvojen kokonaismäärä kasvoi 2,3 prosenttia ja liikennekäytössä olevien ajoneuvojen määrä kasvoi 0,4 prosenttia vuoden 2014 lopun tilanteeseen verrattuna. Autoja liikennekäytössä olevista ajoneuvoista vuoden 2015 lopulla oli yli 3,031 miljoonaa. Henkilöautojen osuus kaikista liikennekäytössä olevista autoista oli 86 prosenttia. Liikennekäytössä olleiden henkilöautojen määrä lisääntyi edellisestä vuodesta hieman alle prosentilla. Suomen tieliikenteessä on keskimäärin 480 henkilöautoa tuhatta asukasta kohden.

Ajoneuvokanta vuosina 1980–2015 (Tilastokeskus):



Autokannan kasvu on ollut jatkuvaa. Kuitenkin moottoripyörien, mopojen ja kevyiden nelipyörien liikennekäytössä olevat määrät ovat vähentyneet. Liikenteessä oli noin kaksi prosenttia vähemmän moottoripyöriä ja lähes yhdeksän prosenttia vähemmän mopoja kuin vuonna 2014.

Mopoautojen määrä on lisääntynyt. Liikennekäytössä olevien mopoautojen määrä on lisääntynyt vuosina 2007–2015 yhteensä 168 prosenttia. Vuonna 2015 liikennekäytössä oli 8 253 mopoautoa, mutta niiden määrä laski hieman edellisestä vuodesta. Viiden viimeisen vuoden aikana liikennekäytössä olevien mopoautojen määrä on lisääntynyt lähes 14 prosenttia.

Suomen autokanta on Euroopan unionin vanhimpia. Vuonna 2015 Manner-Suomen rekisterissä olevien henkilöautojen keski-ikä oli 13,9 vuotta ja liikennekäytössä olevien keski-ikä oli 11,7 vuotta. Alhaisin henkilöautojen keski-ikä oli Uudenmaan maakunnassa, 11,6 vuotta, ja korkein Pohjois-Karjalan maakunnassa, 15,9 vuotta. Henkilöautokannan keski-ikä on kasvanut jatkuvasti lähes vuosittain viimeisen kymmenen vuoden aikana. Vuonna 2015 liikennekäytössä olevien pakettiautojen keski-ikä oli 12,5 vuotta, kuorma-autojen 13 vuotta ja linja-autojen 11,5 vuotta (Autoalan Tiedotuskeskus). Kymmenessä vuodessa (2006–2015) liikennekäytössä olevien henkilöautojen (ilman museoautoja) keski-ikä on noussut 6,7 prosenttia ja viimeisen viiden vuoden aikana lähes viisi prosenttia.

Henkilöautojen ensirekisteröinnit ovat aivan viime vuosina jonkin verran lisääntyneet. Vuonna 2015 henkilöautoja ensirekisteröitiin 108 812 kappaletta, joka on 2,4 prosenttia enemmän kuin edellisellä vuonna. Pidemmällä ajanjaksolla ajoneuvojen ensirekisteröinnit ovat kuitenkin vähentyneet. Kaikkien autojen ensirekisteröinnit ovat vähentyneet 10,3 prosenttia vuosina 2006–2015 ja henkilöautojen 9,4 prosenttia. Moottoripyörien ja mopojen ensirekisteröinnit ovat puoliintuneet kymmenessä vuodessa.

Ajokortit

Suomessa oli vuonna 2015 yhteensä yli 3,7 miljoonaa voimassa olevaa ajokorttia. Voimassa olevien ajokorttien lukumäärä on lisääntynyt vuosien 2010–2015 välisenä aikana 0,4 – 1,0 prosenttia. Kymmenen vuoden ajanjaksolla (2006–2015) voimassa olevat ajokortit ovat lisääntyneet 4,7 prosenttia. Yli 65-vuotiaat omistavat ajokorteista lähes viidenneksen (19 prosenttia). 15–24 -vuotiaiden osuus voimassa olevista ajokorteista on 12 prosenttia.

Liikenne- ja kuljetussuorite

Suomalaisten kotimaan henkilöliikennesuorite on vuosittain noin 74 miljardia henkilökilometriä. Noin 90 prosenttia suoritteesta kertyy maanteilla, kaduilla ja yksityisteillä. Joukkoliikenteen osuus on noin viidennes. Työmatkoilla julkisen liikenteen suoriteosuus on noin 15 prosenttia.

Suomalaisten matkoista neljäs osa liittyy työhön, koulunkäyntiin tai opiskeluun. Erityisesti näillä matkoilla käytetään joukkoliikennettä, vaikka työmatkasuoritteesta kolme neljäsosaa tehdään henkilöautoilla. Vajaa kolmannes matkoista on ostos- ja asiointimatkoja ja reilu kolmannes vapaa-ajan matkoja. Kilometrimääräisesti eniten matkustetaan vapaa-ajalla. Päivittäisten matkojen keskinopeus ja matkan pituus ovat jatkuvassa kasvussa ja kehitys on suorassa yhteydessä yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön.

Henkilöautojen määrä on lisääntynyt ja varsinkin niin sanotut kakkosautot ovat yleistyneet. Yhtä autoa kohti ajetaan selvästi vähemmän kuin ennen. Automatkoista yleisimpiä ovat lyhyet, 1-3 kilometrin pituiset matkat. Kävellessä ja pyörällä liikuttu kilometrit ovat vähentyneet.

Liikenteen kokonaissuorite Suomen maanteilla, kaduilla ja yksityisteillä on lisääntynyt kymmenen vuoden (2005–2014) aikana noin 3 prosenttia. Maanteiden liikennesuorite oli 36 925 miljoonaa autokilometriä vuonna 2014 ja katujen ja yksityisteiden osuus oli 17 655 miljoonaa autokilometriä. Maanteiden osuus tieliikenteen kokonaissuoritteesta on 67,5 prosenttia. Maanteillä liikennesuorite on kasvanut kymmenessä vuodessa lähes 4 prosenttia. Maanteiden kokonaissuorite kasvoi vuodesta 2014 vuoteen 2015 noin 1,4 prosenttia. Myös henkilöautoliikenteen liikennesuorite maanteilla on lisääntynyt kymmenen vuoden (2005–2014) aikana yli 4 prosenttia.

Kuorma- ja pakettiautojen liikennesuoritteiden osuus maanteiden autokilometreistä on noin 14 prosenttia. Kuorma-autojen liikennesuorite maanteillä on kymmenen vuoden aikana kasvanut vain vähän, noin yhden prosentin. Myös pakettiautojen liikennesuoritteiden kasvu on jäänyt vähäiseksi vastaavana aikana, 2,3 prosenttia.

Liikenteen määrä on paljolti sidoksissa ajalliseen taloustilanteeseen, mikä heijastuu osaltaan myös turvallisuuskehitykseen.

Polkupyöräily

Polkupyöräily on merkittävä liikennemuoto Suomessa. Vuosien 2010–2011 henkilöliikennetutkimuksen mukaan noin 8 prosenttia matkoista tehtiin polkupyörällä.

Pyöräilyn kulkutapaosuus on kuitenkin vähentynyt, koska vielä 1990-luvun lopulla se oli 11 prosenttia. Mopon ja mopon auton käyttö on vähentänyt 15–17-vuotiaiden nuorten jalankulkua ja pyöräilyä. Lasten, nuorten ja nuorten aikuisten sekä eläkeikäisten pyöräily on vähentynyt. Sen sijaan 35–54-vuotiaiden pyöräily ei ole muuttunut.

Viimeisimmän valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen jälkeen monissa suurissa kaupungeissa on koettu merkittävää pyöräilymäärien kasvua. Esimerkiksi Espoo, Helsinki ja Tampere ovat raportoineet pyöräilyn lisääntyneen. Trendi on yleiseurooppalainen: 2010-luvulla pyöräily on lähtenyt merkittävään kasvuun useissa EU-valtioissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi vuonna 2012 Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen toimenpidesuunnitelman vuoteen 2020. Suunnitelmassa on tavoitteeksi määritetty, että vuonna 2020 tehdään 20 prosenttia enemmän matkoja pyörällä ja kävelen kuin vuonna 2005. Siirtymää tavoitellaan erityisesti henkilöautoilusta. Taustalla on tavoite kohti ympäristöystävällisempiä, turvallisempia, tasa-arvoisempia ja kansanterveyden näkökulmasta parempia liikennemuotoja.

Suomessa on potentiaalia pyöräilyyn erityisesti alle viiden kilometrin pituisilla matkoilla, joista vain 12 prosenttia pyöräillään. Esimerkiksi Hollannissa vastaava määrä on 39 prosenttia. Suomessa 3–5 kilometrin pituisista matkoista 65 prosenttia ajetaan henkilöautolla.

Sähköavusteisten pyörien läpimurto odottaa myös Suomessa. Esimerkiksi Hollannissa vuonna 2012 pyöräilyistä kilometreistä 10 prosenttia tehtiin sähköavusteisilla pyörillä. Sähköavusteisilla pyörillä tulee olemaan merkittäviä vaikutuksia liikenteeseen. Niiden avulla tehdään enemmän ja pidempiä matkoja; niiden avulla kuljetetaan suurempia lasteja ja pyöräilyn keskinopeus kasvaa.

Kansainvälisten tutkimusten perusteella tiedetään, että merkittävimmät pyöräilyn suosioon vaikuttavat tekijät ovat infrastruktuuri ja yhdyskuntarakenne. Ihmiset valitsevat pyöräilyn silloin, kun se on nopeaa, miellyttävää ja sujuvaa suhteessa henkilöautoiluun, mutta myös joukkoliikenteeseen.

Valtaosa Suomen pyöräteistä on kävelyn ja pyöräilyn kesken jaettuina yhdistettyjä väyliä, jotka toimivat paikoin huonosti. Suomessa on sovellettu 1960-luvulta Ruotsista peräisin olevaa mallia, jossa pyöräily, kävely ja aiemmin myös mopoilu toimivat yhdessä. Myös voimassa olevassa lainsäädännössä voidaan sanoa olevan jossain määrin pyöräilyä ja sen suunnittelua hankaloittavia ja rajoittavia tekijöitä. Ongelmallisinta kuitenkin on se, että lainsäädäntö ja infrastruktuuri eivät tue kaikilta osin toisiaan. Pyöräilijät ja muut tienkäyttäjät saattavat pitää pyöräilijää jalankulkijaa rinnasteisena liikkujana, eivät ajoneuvon kuljettajana. Tämä on johtanut

esimerkiksi siihen, että pyöräilijät ajavat usein jalkakäytävillä ja pyöräilyn keskinopeus on suhteellisen alhainen. Pyöräilijä, joka mieltää itsensä jalankulkijaksi, käyttäytyy kuin jalankulkija, ei kuten ajoneuvon kuljettaja. Ryhmässä liikkuvat nopeat harrastepyöräilijät sopivat huonosti yhdistetyille jalankulun ja pyöräilyn väylille.

Suomessa yleisesti käytössä olevat kaksisuuntaiset pyörätiet katujen varsilla ovat tutkimusten mukaan melko vaarallisia risteyksissä. Sivukadulta saapuva autoilija ei välttämättä kykene ottamaan huomioon oikealta pyörätietä lähestyvää pyöräilijää. Toisaalta risteyksessä vasemmalle yli pyörätien kääntyvä moottoriajoneuvon kuljettaja voi unohtaa katsoa vasemmalla olevalle pyörätielle ja havainnoida sen liikennettä.

Kaksisuuntaiset pyörätiet taajama-alueella rikkovat oikeanpuoleisen liikenteen periaatteen.

Raitioliikenne

Suomessa raitioliikennettä on tällä hetkellä vain Helsingissä. Tampereella on pitkällä oleva suunnitelma pikaraitiotiejärjestelmän rakentamisesta, myös Turussa asiaa on selvitetty.

Helsingin raitioliikenne käynnistyi vuonna 1890, se on sähköistetty vuodesta 1900 alkaen. Nykyisellään raitiotieverkko on noin 50 kilometrin laajuinen ja sillä tehdään tyypillisenä arkipäivänä yli 200 000 matkaa. Vuositasolla matkoja on noin 57 miljoonaa. Raitiovaunuilla ajetaan vuodessa noin 5,5 miljoonaa kilometriä ja matkustetaan noin 120 miljoonaa kilometriä.

Raitioliikenteen operoinnista vastaa HKL-Raitioliikenne, joka on osa Helsingin kaupungin HKL-liikelaitosta (HKL). Rataverkosta vastaa samaan liikelaitokseen kuuluva HKL-Infrapalvelut. Aikataulujen suunnittelusta ja liikennöinnin tilaamisesta vastaava toimivaltainen viranomainen on Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL).

HKL-Raitioliikenteellä on noin 125 linjaliikennevaunua, joista arkisin samanaikaisesti ajossa on hieman yli 90. Suurin osa vaunuista on 24,5–26,5 metriä pitkiä ja 2,3 metriä leveitä. Vanhimmat vaunut ovat 20 metriä pitkiä. Uusimmat vaunut ovat 27,6 metriä pitkiä ja vanhemmista vaunuista poiketen 2,4 metriä leveitä. Vaunujen nimelliskapasiteetti on noin 100–150 matkustajaa.

Vuosien 2000–2013 välisenä aikana tieliikenteessä on menehtynyt 13 henkilöä onnettomuuksissa, joissa raitiovaunu on ollut osallisena. Loukkaantuneita oli samana aikana noin 370. Vuodessa menehtyy keskimäärin yksi henkilö ja loukkaantuu noin 30 henkilöä.

HKL-Raitioliikenteen oman tilastoinnin mukaan raitiovaunut ovat vuosittain osallisia noin 300 onnettomuudessa, johon sisältyvät myös muut kuin poliisin tietoon tulevat onnettomuudet. Vuodesta 2005 alkavan tilastoinnin perusteella onnettomuuksien määrä on ollut laskussa. Suurin osa operaattorin kirjaamista onnettomuuksista on vähäisiä peltikolareita tai vastaavia.

Raitiovaunuonnettomuuksissa menehtyneistä suurin osa oli jalankulkijoita. Raitiovaunun suuren massan takia hidaskin törmäys jalankulkijaan voi johtaa vakaviin seurauksiin. Jalankulijaonnettomuudet painottuvat vilkkaimmille raitiovaunupysäkeille ja Helsingin ydinkeskustaan. Loukkaantuneista noin neljännes oli raitiovaunun kuljettajia tai matkustajia, joista 39 loukkaantui yksittäisessä raitiovaunujen keskinäisessä peräänajossa vuonna 2008.

Voimassa olevissa tieliikenteen liikennesäännöissä raitiovaunujen kuljettajien toimintaa ohjataan pääosin kahdessa pykälässä. Näistä merkittävin on tieliikennelain 47 §, jonka mukaan rai-

tiovaunun kuljettajan on soveltuvin osin noudatettava ajoneuvon kuljettajia koskevia säännöksiä, jollei lain 14 §:stä muuta johdu.

Lain 14 §:n 5 momentin mukaan raitiovaunulle on pääsäännön mukaan annettava risteyksessä esteetön kulku. Tämän lisäksi joissakin muiden tienkäyttäjien toimintaa ohjaavissa pykälissä raitiovaunut rinnastetaan kyseisten tienkäyttäjien kannalta linja-autoihin tai ajoneuvoihin.

Lainsäädännön lisäksi raitioliikennettä ohjaa operaattorin oma raitioliikennesääntö, jonka hyväksyy Helsingin kaupungin HKL-liikelaitoksen johtokunta. Raitioliikennesäännössä annetaan yleisiä ohjeita muun muassa pysäkkien käytöstä ja asetetaan tarkempia vaatimuksia raitiovaunukuljettajien kelpoisuudelle. Näiden lisäksi kuvataan raitiovaunujen tyyppihyväksynnän ja katsastamisen käytännöt ja selostetaan nykyiset raitioliikenteen turvallisuusvastuut.

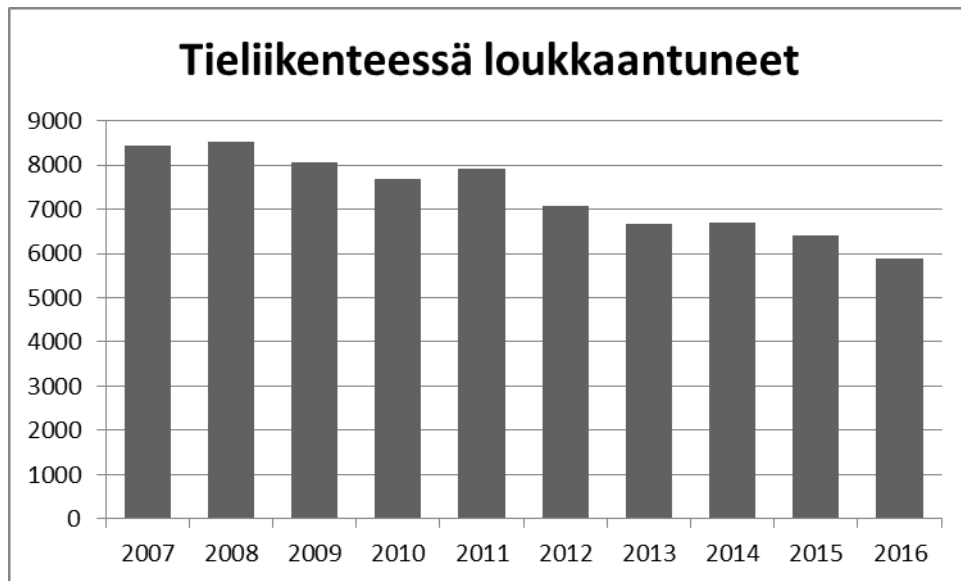
1.3 Liikenneturvallisuustilanne Suomessa

Euroopan unioni on asettanut poliittiseksi liikenneturvallisuustavoitteeksi tieliikennekuolemien määrän puolittamisen vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 tasosta. Tämän pohjalta Suomessa on asetettu tavoitteeksi, että vuonna 2020 tieliikenteessä menehtyy enintään 136 henkilöä eli puolet vuoden 2010 määrästä.

Vuonna 2016 Suomen tieliikenteessä menehtyi ennakkotietojen mukaan noin 253 ihmistä. Liikennekuolemat ovat vähentyneet 2010-luvulla, mutta tavoitetta hitaammin. Jotta vuoden 2020 tavoitetta lähestyttäisiin tasaisesti, kuolemia olisi pitänyt tapahtua noin viisikymmentä vähemmän.



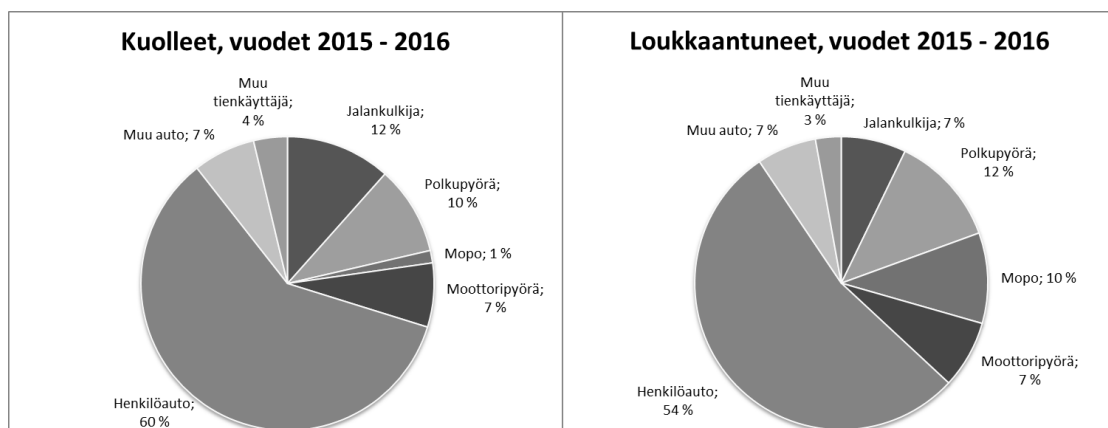
Tieliikenteen loukkaantumisista huomattava osa jää pois poliisin tietoihin perustuvista virallisista tilastoista. Vuonna 2016 loukkaantuneita tilastoitiin noin 5900. Tilastoidut loukkaantumiset ovat vähentyneet noin 2500 vuotuisen tapauksen verran viimeisinä kymmeninä vuotena siitä huolimatta, että liikenteen on kasvanut noin 6 prosenttia.



Asukaslukuun suhteutettuna Suomi sijoittuu liikennekuolemissa lähelle Euroopan keskitasoa. Vuonna 2015 turvallisimmat valtiot olivat Norja, Malta, Ruotsi, Iso-Britannia ja Tanska.

Suomen tieliikenteessä menehtyneistä noin 60 prosenttia menehtyy henkilöautossa. Jalankulkijoita menehtyy vuodessa noin 30 ja pyöräilijöitä noin 25 henkilöä. Moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden liikennekuolemat ovat viime vuosina vähentyneet, ja vuonna 2016 menehtyi ennakkotietojen mukaan viisi mopoilija ja 16 moottoripyöräilijää. Kuorma- tai linja-auto oli osallisena noin 30 prosentissa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista, näiden ajoneuvojen kuljettajien ja matkustajien osuus menehtyneistä oli kuitenkin vain noin 2 prosenttia.

Poliisin tietoon tulleista tieliikenteessä loukkaantuneista noin 54 prosenttia loukkaantui henkilöautossa, 12 prosenttia pyöräillessä, 10 prosenttia mopolla kuljettaessa ja 7 prosenttia kävellessä.



Vuonna 2015 Nuoret 15–24-vuotiaat ovat usein osallisia liikenneonnettomuuksissa. Liikenteessä menehtyneistä noin 20 prosenttia ja loukkaantuneista noin 33 prosenttia on 15–24-vuotiaita. Heitä vammautuu erityisesti henkilöauton ja mopon kuljettajina. Vuonna 2015 menehtyi kahdeksan 18–20-vuotiaasta henkilöauton kuljettajaa sataa tuhatta asukasta kohden, kun suhdeluku koko aikuisväestöllä on noin kolme.

Yli 65-vuotiaiden osuus tieliikenteessä menehtyneistä on noin 25 prosenttia ja 25–64-vuotiaiden noin 50 prosenttia.

Tieliikennekuolemat keskittyvät maanteille ja erityisesti päteille, kun taas loukkaantumiset jakautuvat tasaisemmin maanteille ja kaduille. Kuolemaan johtavista onnettomuuksista noin 45 prosenttia tapahtuu päteillä, noin 30 prosenttia muilla maanteillä, noin 20 prosenttia kaduilla ja noin 5 prosenttia yksityisteillä tai -alueilla.

Päteillä yleisimpiä kuolemaan johtavia onnettomuuksia ovat kohtaamisonnettomuudet, alemmalla maantieverkolla suistumisonnettomuudet sekä kaduilla jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuudet. Loukkaantumiseen johtavista onnettomuuksista noin puolet tapahtuu maanteillä.

tapahtuneista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista rattijuopumusonnettomuuksia oli noin 20 prosenttia. Näistä noin 70 prosenttia oli juopuneita kuljettajia, 25 prosenttia juopuneen matkustajia ja 5 prosenttia sivullisia.

Miksi Suomen liikenneturvallisuus ei ole parhaiden maiden tasolla?

Kun tarkastellaan tieliikenteessä kuolleiden määrää suhteessa asukaslukuun, Suomi sijoittui vuonna 2015 EU-valtioiden joukossa kymmenenneksi. Suomessa menehtyi 48 henkeä miljoonaa asukasta kohden EU:n keskiarvon ollessa 52. Autoliikenteen suoritteeseen suhteutettuna Suomen tieliikenteessä kuolee noin viisi henkilöä miljardia ajokilometriä kohti, mikä on EU-valtioiden joukossa viidenneksi pienin luku. Liikennesuoritetieto kuitenkin puuttuu useista jäsenvaltioista.

Suomessa liikennekuolemien määrä väkilukuun suhteutettuna on suurempi kuin liikenneturvallisuudeltaan parhaimmissa maissa muun muassa siksi, että tieliikenteen ja erityisesti henkilöautoliikenteen osuus liikkumisesta on suurempi ja autokannan keski-ikä korkeampi. Nuoria, 15–20-vuotiaita, menehtyy Suomessa liikenteessä lähes kaksinkertaisesti turvallisimpiin valtioihin verrattuna.

Kansainvälisen vertailututkimuksen mukaan pitkät etäisyydet ja kuljettajien asenneongelmat vaikuttavat tilanteeseen. Ruotsiin verrattuna turvallisuutta heikentää se, että Suomen ajosuoritteesta suuri osa kertyy teiltä, joilla ajosuuntia ei ole eroteltu keskialueella tai -kaiteella.

Vakavat loukkaantumiset tieliikenteessä

EU:n tieliikenteen turvallisuuden korkean tason työryhmä (High Level Group on Road Safety) suositti vuonna 2013 vakavan loukkaantumisen tilastoinnin aloittamista asettamalla vakavalle loukkaantumiselle yhtenäinen määritelmä. Tieto on Suomessa käytettävissä vuoden 2014 onnettomuuksista alkaen ja se saadaan käyttöön noin vuoden kuluttua tarkasteluvuoden loppumisesta.

Suomessa tilastotieto saadaan yhdistämällä poliisin ja sairaanhoidon tietoja. Vuonna 2014 viralliseen tilastoon tuli 519 vakavaa loukkaantumista ja vuonna 2015 yhteensä 477 vakavaa loukkaantumista. Lisäksi sairaanhoidon tietokannassa oli näinä vuosina 434 ja 399 vakavaa tieliikenteen loukkaantumista, jotka eivät yhdistyneet poliisin onnettomuustietoihin.

Vakavat loukkaantumiset liikenteessä poikkeavat liikennekuolemista monella tavalla. Vakavasti loukkaantuneista suurempi osa on pyöräilijöitä, mopoilijoita tai moottoripyöräilijöitä ja vakavat loukkaantumiset tapahtuvat useammin taajamissa. Vakavasti loukkaantuneet ovat useammin lapsia ja nuoria. Samalla tavalla kuin liikennekuolemat, myös vakavat loukkaantumiset aiheuttavat yhteiskunnalle merkittäviä taloudellisia menetyksiä.

Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen

Kansallisesti. Eduskunta edellytti keväällä 2015, että hallitus laatii uuden periaatepäätöksen liikenneturvallisuuden parantamiseksi (KAA 3/2014 vp). Valtioneuvosto antoi päätöksen 15.12.2016. Sen mukaan hallitus muun ohella valmistelee esityksen tieliikennelain kokonaisuudistukseksi.

Periaatepäätöksen lisäksi pääministeri Juha Sipilän hallitusohjelman kärkihankkeina säädöksiä sujuvoitetaan ja Suomeen rakennetaan digitaalisen liiketoiminnan kasvu ympäristö. Lisäksi hallitusohjelman mukaan sisäisen turvallisuuden ja oikeudenhoidon palvelutasoa parannetaan digitalisaation ja uusien teknologioiden avulla. Oikeusprosesseja nopeutetaan ja mahdollistetaan tuomioistuinten keskittyminen ydintehtäviin. Kärkihankkeiden mukaisilla toimilla voidaan vastata liikenneturvallisuuden nopeasti muuttuviin haasteisiin ja parantaa liikenneturvallisuutta yhteiskunnan muutoksen edellyttämällä tavalla.

Pitkän aikavälin visiona Suomessa on, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Periaatepäätöksellä ja hallituksen muilla toimenpiteillä varmistetaan, että liikenneturvallisuus paranee niin tienkäyttäjien, ajoneuvojen kuin infrastruktuurin osalta. Lisäksi periaatepäätös parantaa valmiutta liikenteen turvalliseen automaatioon.

Periaatepäätöksessä hallituksen liikenneturvallisuutta parantavia keinoja ovat muun muassa: liikennesääntöjen selkeyttäminen ja ajantasaistaminen, liikennesääntöjen noudattamisen ja valvonnan tehostaminen, turvallisempien ajoneuvojen ja kuljettajaa avustavien laitteiden käytön lisääminen, turvallisen tie-infrastruktuurin rahoituksen ja investointien turvaaminen, automatisoituvan liikenteen turvallisuuden ja tietoturvallisuuden kehittäminen, tienkäyttäjille annettavan ajotutkinnon ja siihen liittyvien oppimistapojen kehittäminen, liikennepalveluiden houkuttelevuuden lisääminen sekä ajokunnosta aiheutuvien onnettomuusriskien vähentäminen.

Periaatepäätöksen toteutumista seurataan valvomalla hankkeiden etenemistä.

Periaatepäätöksen vaikuttavuutta seurataan periaatepäätöksessä määritellyillä mittareilla.

Euroopan unionissa. Tieliikenteen turvallisuuden parantaminen on kansainvälinen tavoite, koska liikenneonnettomuudet ovat yleisiä kaikkialla. Euroopan komissio on asettanut eurooppalaiset tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat vuosille 2011–2020 EU:n liikenneturvallisuusohjelmassa (Komission tiedonanto KOM(2010) 389; annettu 20 päivänä heinäkuuta 2010: Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020).

EU:n rooli liikenneturvallisuustyössä on jäsenvaltioiden viranomaisten tukeminen ja tiedon jakaminen. Vuoteen 2020 ulottuvilla eurooppalaisilla tieliikenneturvallisuuden poliittisilla suuntaviivoilla pyritään luomaan yleinen hallintorakenne liikenneturvallisuuden edistämiseksi ja vahvistamaan kansallisia ja paikallisia strategioita ohjaavat tavoitteet. Kolme tärkeintä tavoitetta ovat perustaa jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä varten jäsentyneet ja yhtenäiset rakenteet tieliikenneturvallisuuden poliittisten suuntaviivojen täytäntöönpanoa varten, laatia strategia loukkaantumisia ja ensiapua tarvitsevia varten sekä parantaa loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien turvallisuutta.

EU:n tieliikenneturvallisuuspolitiikan tavoitteena on parantaa tieliikenneturvallisuuden tasoa ja varmistaa, että liikkuminen on turvallista ja ympäristöystävällistä kaikkialla Euroopassa. Kansalaisia on kannustettava ottamaan pääasiallinen vastuu sekä omasta että muiden turvallisuudesta. Euroopan komissio esittää, että tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi on asetettava mahdollisimman tiukat tieliikenneturvallisuusvaatimukset kaikkiin jäsenvaltioihin.

Tieliikenneturvallisuus liittyy läheisesti moniin eri politiikkoihin ja tieliikenneturvallisuuspolitiikassa tulisi ottaa huomioon myös nämä muut EU:n toiminta-alat ja niiden tavoitteet. Eurooppalaisilta viranomaisilta, jäsenvaltioilta, alue- ja paikalliselimiltä sekä kansalaisyhteiskunnan toimijoilta edellytetään omilla vastuualueillaan sitoutumista ja konkreettisia toimia. Tulostavoitteeksi tieliikenneturvallisuuden parantamiselle komissio on asettanut tieliikennekuolemien puolittamisen Euroopan unionissa vuoteen 2020 mennessä vuoden 2010 tasosta. Tavoite pyritään saavuttamaan parantamalla tienkäyttäjien, ajoneuvojen ja tieinfrastruktuurin turvallisuutta erilaisin toimenpitein.

Komissio on vahvistanut 2010-luvulle seitsemän strategista tavoitetta. Koska tienkäyttäjä on tieliikenneturvallisuusketjun ensimmäinen lenkki ja tieliikenneturvallisuuspolitiikan tehokkuus on usein riippuvainen tienkäyttäjän käyttäytymisestä, komission ensimmäisenä strategisena tavoitteena on parantaa tienkäyttäjille annettavaa, ajotutkintoon liittyvää koulutusta ja opetusta. Toisena tärkeänä tavoitteena on liikennesääntöjen valvonnan tehostaminen, joka perustuu tieliikenneturvallisuutta koskevien tietojen vaihtoon yli rajojen, valvontakampanjoihin, valvontaa avustaviin ajoneuvoteknologioihin sekä kansallisesti asetettaviin valvontatavoitteisiin. Kolmantena panostetaan turvallisempaan tieinfrastruktuuriin. Muut strategiset tavoitteet ovat turvallisempien ajoneuvojen kehittäminen, nykyaikaisen teknologian käytön edistäminen tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi, hätä- ja jälkihoitopalvelujen parantaminen sekä loukkaantumisille alttiiden tienkäyttäjien mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden, jalankulkijoiden, pyöräilijöiden sekä vanhusten ja vammaisten suojeleminen.

Euroopan parlamentti yhtyi päätöslauselmassaan Euroopan tieliikenneturvallisuuden parantamisesta vuosille 2011–2020 komission näkemykseen siitä, että liikenneturvallisuuden parantamiseen tarvitaan johdonmukaisempia, kokonaisvaltaisempia ja integroidumpia toimia, ja vaati sisällyttämään liikenneturvallisuuteen liittyvät näkökohdat kaikkiin asianomaisiin politiikkoihin.

Parlamentti kannatti tavoitetta tieliikenteessä kuolleiden kokonaismäärän puolittamisesta ja vaati vahvistamaan muita selkeitä ja mitattavissa olevia tavoitteita. Parlamentti korosti jokaisen EU-kansalaisen oikeutta käyttää tieverkostoa ja oikeutta turvalliseen tieliikenteeseen sekä lisäksi myös velvollisuutta edistää tieliikenneturvallisuutta omalla käyttäytymisellään. Parlamentin mukaan tarvittiin pitkän aikavälin strategia, jonka tavoitteena on kuolonuhrien täydellinen estäminen tieliikenteessä.

Myös Euroopan parlamentti korosti tienkäyttäjien koulutuksen ja käyttäytymisen parantamista ja katsoi, että elinikäistä oppimista oli painotettava myös tieliikenteessä, ja että perhepiirissä ja

kouluissa on aloitettava jo varhaisessa iässä liikennekasvatus ja tienkäyttäjää koskevia koulutusohjelmia. Parlamentti edellytti toimenpiteitä ajokortin juuri saaneiden nuorten koulutuksen parantamiseksi ja kehotti kiinnittämään ajokoulutuksessa aloittelevien ajajien opetuksessa huomiota tärkeimpiin kuolonkolarien ja vakavien loukkaantumisten syihin.

Parlamentti on kiinnittänyt huomiota myös rattijuopumukseen ja edellyttää veren alkoholipitoisuutta koskevan enimmäisrajan yhdenmukaistamista EU:n tasolla. Parlamentti suositti ammattiautoilijoille ja nuorille kuljettajille (ajokortti ollut voimassa enintään kaksi vuotta) promillerajaksi nollaa. Parlamentti suositteli myös alkolukkoa rattijuopumuksesta useampaan otteeseen tuomittujen autoilijoiden ajoneuvoihin.

Parlamentti vaati ottamaan käyttöön valvontajärjestelmiä, joiden avulla myös moottoripyöräilijöiden syyllistyminen ylinopeuteen voidaan todeta. Lisäksi parlamentti edellytti, että koko EU:ssa kielletään tekstiviestien ja sähköpostien lähettäminen ja verkkoselaus moottoriajoneuvoa ajettaessa. Onnettomuuksille alttiiden tienkäyttäjryhmien suojelemiseksi parlamentti suosittelee 30 kilometrin nopeusrajoituksen käyttöön ottoa asuinalueilla ja kaikilla yksikaistaisilla teillä sellaisilla kaupunkialueilla, joilla ei ole erillistä pyöräkaistaa.

Liikenneinfrastruktuurin merkitys liikenneturvallisuudelle on ilmeinen. Parlamentti korosti turvallisemman tieliikenneinfrastruktuurin luomista ja kehotti jäsenvaltioita kiinnittämään enemmän huomiota muun muassa teiden suunnitteluun. Teiden suunnittelussa ja kunnossapidossa tulisi kiinnittää tehostetusti huomiota polkupyöräilijöitä ja jalankulkijoita suojaaviin infrastruktuuria koskeviin toimiin.

Parlamentti edellytti myös ajoneuvojen turvallisuuden parantamista ja suositteli muun muassa alkolukkojen pakollista käyttöä kaikissa ammattikäytössä olevissa henkilö- ja tavarakuljetuksissa. Myös nykyaikaisen tekniikan käyttöä ajoneuvoissa, infrastruktuurissa ja hätäpalveluissa tulisi lisätä ja kehittää. Parlamentti suosittelee, että käytetään selvästi erottuvia teiden suoja-kaiteita ja otetaan käyttöön erityiskaistoja heikommassa asemassa olevia tienkäyttäjiä varten.

EU:n komissio julkaisi liikennepolitiikan valkoisen kirjan 28 päivänä maaliskuuta 2011. Kirjassa on luotu EU:n pitkän aikavälin tavoitteet liikkumiselle. Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskevassa etenemissuunnitelmassa esitellään visio Euroopan liikenteen tulevaisuudesta vuoteen 2050 saakka. Valkoisessa kirjassa on esitetty joukko konkreettisia tavoitteita ja hankkeita, joilla tähdätään kilpailukykyiseen liikennejärjestelmään, joka lisää liikkuvuutta ja poistaa merkittävimmät esteet avainaloilta sekä edistää kasvua ja työllisyyttä. EU:n tulevaisuuden liikennepolitiikan strategiassa pyritään yhteen sovittamaan liikkuvuuden ja työllisyyden parantaminen sekä päästöjen vähentäminen. Tarkoituksena on luoda eri liikennemuodot yhdistävä liikenneverkosto.

Valkoisessa kirjassa kilpailukykyisen ja resurssitehokkaan liikennejärjestelmän aikaansaamiseksi tieliikenneturvallisuuden parantamista koskevaksi tavoitteeksi on esitetty tieliikennekuolemien määrän vähentämistä lähelle nollatasoa vuoteen 2050 mennessä. Tieliikenteen kuolonuhrien määrän vähentämisessä keskeiseen asemaan asetetaan teknologia, sääntöjen noudattaminen valvonnan avulla ja toimet koulutuksen alalla sekä huomion kiinnittäminen erityisesti suojattomiin tienkäyttäjiin.

Suomi on sitoutunut EU:n tavoitteisiin. Suomi tuki Valkoisesta kirjasta antamassaan lausunnossa komission tavoitetta kilpailukykyisestä ja kestävästä liikennejärjestelmästä, ja piti asetettuja tavoitteita hyvinä kilpailukykyisen, resurssitehokkaan ja nykyistä vähäpäästöisemmän liikennejärjestelmän luomiseksi.

1.4 Tieliikenteen automaatio

Tieliikenteen automaatio edistyy nopeasti, Suomikin valmistautuu uuteen aikaan. Automaation eteneminen ilman kansallista varautumista vaikeuttaisi liikkumista, vähentäisi liikenteen sujuvuutta ja alentaisi tieverkon kapasiteettia. Turvallisuuksilanteessa ei kyettäisi saavuttamaan Euroopan turvallisimpia valtioita.

Automaatiolla on tieliikenteessä valtava potentiaali. Tieliikenteessä esimerkiksi menehtyneiden ja loukkaantuneiden lukumääriä, ympäristöpäästöjä, aikasäästöjä tai hyvinvoinnin lisääntymistä mitaten automaatiolla arvioidaan tutkimusten ja selvitysten mukaan saavutettavan enemmän hyötyjä kuin millään muulla tavalla. Aiheen moniulotteisuuden vuoksi kattavia tutkimustuloksia erilaisista hyödyistä ei ole toistaiseksi saatavilla.

Lähes kaikissa kuolemaan johtaneissa tieliikenneonnettomuuksissa inhimilliset tekijät ovat osasyynä onnettomuuteen. Ajoneuvojen automatisoimisella uskotaan voitavan vähentää inhimillisiä virheitä. Automaation mahdollistava ajosysteemi vähentää polttoaineenkulutusta, pakokaasupäästöjä ja ruuhkia. Pitkälle viety automaatio sallisi kuljettajan käyttää matka-aikaa esimerkiksi työntekoon.

Automaattiautojen ja -ajamisen sääntelyn näkökulmasta suuret haasteet liittyvät vastuukysymyksiin. Siksi on tärkeää, että liikenteen automaatiossa otetaan huomioon kuljettajan ja ajoneuvon vastuuta koskevan kansainvälisen ja kansallisen sääntelyn kehittämisessä. Voimassa olevan lainsäädännön mukaan kuljettajan on noudatettava huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Siksi kuljettajalla ei ole mahdollisuutta suunnata huomiotaan ajoneuvon hallinnasta muihin tehtäviin. Selvää on joka tapauksessa, että kuljettajan rooli – tavalla tai toisella – muuttuu tulevaisuudessa.

Automaation eri asteiden hahmottamisen helpottamiseksi on kehitelty erilaisia luokitteluja, jotka kuvaavat automaation kehittymistä täysin manuaalisesta ajosta ajoneuvon täysin automatisoituun hallintaan. Tällä hetkellä yleisimmin käytetään SAE International –luokitusta, jossa automaatio on jaettu kuuteen eri tasoon (0–5).

Erityistä huomiota tulee kiinnittää siirryttäessä tason 2 automaatiosta tasolle 3, jolloin ajotahtuma ja ympäristön havainnointi siirtyy ajoneuvon järjestelmille, ihmiskuljettaja on tällöin varalla ajoneuvon automaatiolle. Tasolla kolme ihmiskuljettajan passivoituminen on selkeästi tunnistettu turvallisuusriski tilanteissa, joissa ajoneuvon automaatio olosuhteiden monimutkaisuuden tai vikatilanteen vuoksi palauttaa ohjaus- ja havainnointivastuun kuljettajalle.

Tason 1 järjestelmiä ovat esimerkiksi ohjausliikkeet automaattisesti tekevä pysäköintiavustin ja automaattisesti ajolinjaa korjaava kaistavahti. Tason 2 järjestelmiä ovat esimerkiksi täysin automaattinen pysäköintiavustin ja samanaikaisesti ajonopeutta, kaistalla pysymistä ja edellä ajavan etäisyyttä säätelevä ruuhka-avustin. Ensimmäisen, toisen ja kolmannen tason järjestelmiä on saatavissa uusiin autoihin. Kolmannen tason järjestelmät ajavat automaattisesti tietyissä rajatuissa olosuhteissa esimerkiksi moottoritiellä, kuljettajan kytkiessä järjestelmän päälle. Järjestelmä pyytää kuljettajaa ottamaan ajoneuvon haltuunsa, jos automaatio päättää tilanteen sitä vaativan.

Tieliikenteen automaation eri tasot laajasti käytetyn SAE Internationalin luokituksen mukaan on kuvattu osoitteessa:

https://www.trafi.fi/filebank/a/1424379177/a8d819248b49d8ebbbfb7ef7cd6966d/16901-Trafi_-_Tietokortti_Automaatio_tieliikenteessa.pdf

Automaation vaikutukset

Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy:n (jäljempänä VTT) tekemässä selvityksessä on arvioitu automaation lisääntymisen vaikutuksia tutkimustulosten ja arvioiden pohjalta.

Ensimmäisessä vaiheessa, kun autoissa on pääasiassa ensimmäisen tason automaatiota, liikennejärjestelmätason vaikutukset ovat pieniä. Liikennekuolemat vähenevät 5–10 prosenttia ja nopeusrajoituksia noudatetaan paremmin, mutta ruuhkat saattavat pahentua, koska turvallisuussyistä autojen välinen etäisyys on asetettu järjestelmissä varsin pitkäksi. Infrastruktuurin kustannukset kasvavat, koska automaattiajamisen vaatimukset katujen ja teiden laadulle ovat suhteellisen korkeat; tarvitaan esimerkiksi hyvälaatuiset kaistamerkinnyt ja tarkka digitaalinen infrastruktuuri. Siksi automaattiajamisen mahdollistavia tiejaksoja on alussa vähän.

Toisen tason automaation ollessa vallitseva, kaistalla pysymisen tuki estää kohtaamis- ja suistumisonnettomuuksia. Liikennekuolemat vähenevät 10–15 prosenttia. Liikenne ruuhkautuu nykyistä pienemmillä liikennemäärillä, koska ajoneuvojen etäisyys toisistaan edelleen kasvaa. Toisaalta turvallisuuden paraneminen vähentää onnettomuuksista johtuvia liikennehäiriöitä ja ruuhkia. Liikenteestä tulee ennakoitavampaa, mukavampaa ja ympäristöä säästävämpää.

Talvihoidon kustannukset kasvavat, jos teitä pidetään laajasti automaattiajamiseen sopivassa kunnossa.

Kun valtaosassa autoista on kolmannen tai neljännen tason automaatiossa, autot ajavat pääasiassa samalla nopeudella ja niiden välimatkat ovat lyhyitä. Liikenteen välityskyky kasvaa ja ruuhkat vähenevät. Liikenneturvallisuus paranee huomattavasti, koska vakavien liikenneonnettomuuksien on arvioitu vähenevän 40–80 prosenttia nykyisestä. Voi kuitenkin tapahtua uuden tyyppisiä automatiikasta johtuvia onnettomuuksia. Liikenne tuottaa entistä vähemmän kielteisiä ympäristövaikutuksia, jos kuljetut matkat pidentyvät ja liikennesuorite kasvaa liikumisen helppouden myötä. Autoilun verotuksen kehityksestä riippuen auton hankkimisesta saattaa tulla kalliimpaa, jos autoilijan vastattavaksi jää pääosa talviliikenteen automaation mahdollistamiseksi tarvittavista väyläinvestoinneista ja huoltotoimenpiteistä.

Kolmannen ja neljännen tason automaation turvallisuusvaikutuksien arviointi on epävarmaa. Sää- ja keliolosuhteet vaikuttavat järjestelmien toimivuuteen. Tiedon välityskapasiteetin puutteet ja tietoturvaluutteet heikentäisivät turvallisuutta. Jos tekniset järjestelmät eivät toimi oikein, onnettomuudet voivat olla vakavia, koska autot liikkuvat nopeammin ja lähempänä toisiaan. Turvallisuutta saattaa heikentää myös automaatiotason 4 ajoneuvojen valmistaminen kevyistä materiaaleista, joiden törmäyskestävyys ei välttämättä ole paras mahdollinen. Matkustajat voivat vähentää turvavöiden käyttöä tehdessään olonsa mukavaksi turvallisiksi koetussa ympäristössä.

Automaation käyttöönottoa rajoittavat tekijät

Voimassa oleva lainsäädäntö mahdollistaa pitkälle menevän automatisoitujen ajoneuvojen käytön Suomessa. Suomen tieliikennelainsäädäntö perustuu kansainväliseen (SopS 30/1986) Wienin tieliikennettä koskevaan sopimukseen (jäljempänä tieliikennesopimus), jonka 8 artiklan mukaan liikkuvalla ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä tulee olla kuljettaja. Sopimuksessa määrätään myös, että kuljettajan on joka hetki kyettävä hallitsemaan ajoneuvonsa. Vuonna 2016 voimaan tulleen sopimusmuutoksen myötä sopimus ei rajoita kuljettajaa avustavien teknisten järjestelmien käyttöä, jos järjestelmä on pois kytkettävissä. Sopimus myös mahdollistaa sellaiset tekniset järjestelmät, joihin kuljettaja ei voi vaikuttaa, jos järjestelmä on hyväksytty sopimuksen piirissä. Tällainen on esimerkiksi automaattinen hätäjarrutehostin.

Liikennesäännöistä ja ajoneuvojen teknisistä vaatimuksista sovitaan pääosin tieliikennettä koskevassa yleissopimuksessa. Suomi on aktiivisesti mukana tässä työssä.

Automaation käyttöönottoa rajoittavat ajoneuvojen ja ympäristön puutteet kommunikaatiossa sekä karttojen ja väyläinfrastruktuurin puutteet. Esimerkiksi kaistavahdin käyttäminen edellyttää, että ajoneuvo tunnistaa sen käyttämän ajokaistan. Jotkin muut järjestelmät, kuten ylinopeusvaroitin ja -rajoitin edellyttävät liikennemerkkien tunnistamista. Tieto liikennevalojen vaiheesta edellyttää saumatonta kommunikointia ajoneuvon ja ohjauslaitteen välillä.

Automaatio edellyttää tienpitäjiltä, että liikenteenohjauslaitteet ovat hyvässä kunnossa ja kansainvälisesti yhdenmukaisia. Samoin tieverkon digitaalisen kuvauksen tulee olla niin tarkka, että ajoneuvo voi seurata tielinjaa myös silloin, kun tien pinta on lumen ja jään peittämä.

Automaattisten ajoneuvojen teknologiassa suurin haaste on ympäristönhavainnoinnin kehittyminen. Haaste on sekä tekninen että taloudellinen. Teknisesti suuri haaste on kehittää auton tilannetietoisuus sille tasolle, että voidaan olla varmoja sen kyvystä sekä havaita että reagoida oikein liikenneympäristössä esiintyviin tilanteisiin.

Taloudellinen haaste on tuottaa luotettava kyky niin kustannustehokkaasti, että se on kannattavaa valmistajille autoilijoiden maksuhalukkuuden puitteissa. Ihmisten ja koneiden välinen sekaliikenne, jossa muuttujia on erittäin paljon, on vaikea kokonaisuus hallita.

Suomessa henkilöautot romutetaan keskimäärin noin 20 vuoden iässä. Siksi menossa on pitkä siirtymävaihe, jossa liikenteessä on hyvin eritasoisesti automatisoituja ajoneuvoja.

Tiedon merkitys automaatiassa erityisesti liikenneturvallisuutta silmällä pitäen

Liikennejärjestelmä kehittyä ja uudistuu nopeassa tahdissa. Älykkään ja modernin liikennejärjestelmän toiminta perustuu digitaalisessa muodossa olevan tiedon hyödyntämiseen. Ilman toimintoja ohjaavaa luotettavaa tietoa toiminnot eivät voi toteutua. Tieto koostuu pääasiassa toimintaa ohjaavista tiedosta, liikenneympäristöstä ja olosuhdeominaisuuksista välitetystä tiedosta.

Älykkäässä liikennejärjestelmässä tarvittavien tietojen määrä ja välitysnopeus kasvavat tulevaisuudessa, kun automaattisesti ohjautuvat liikennevälineet yleistyvät ja kytkeytyvät verkon välityksellä toisiinsa. Ne kytkeytyvät myös liikenteen ohjausjärjestelmiin, digitaalisten palvelujen tarjoajiin sekä muuhun tie- ja liikkumisympäristöön. Verkottuneiden ajoneuvojen toisilleen välittämien ajoneuvon hallintaan automaattisesti vaikuttavien tietojen hyödyntäminen edustaa osaltaan IOT:tä (*internet of things*, esineiden internet). Lisääntyvä digitaalisen tiedon hyödyntäminen edellyttää tiedon nopeuden, tiedon välitysmäärän ja paikkatiedon kehittymistä uudelle tasolle ja tietoverkoissa siirtymistä tehokkaampaan 5 G teknologiaan. Toisiinsa ja ympäristöön verkottuneiden autojen on arvioitu tulevan markkinoille noin vuoden 2025 paikkeilla.

Liikenteeseen liittyvien automaattitoimintojen tarvitsema monimuotoinen tieto, tiedon riittävä määrä ja tiedon luotettavuus sekä tietoyhteyksien turvallisuus ovat avainasemassa varmistettaessa älykkäiden liikennejärjestelmien ja automaattisesti ohjautuvien liikennevälineiden turvallisuutta.

Automaattisesti ohjautuvat ajoneuvot ovat osa älykkäiden liikennejärjestelmien toteutumista. Älykkäissä liikennejärjestelmissä ajoneuvot käyttävät liikkumiseensa itse tuottamaansa tietoa, jota ne keräävät ympäristöstä omilla sensoreillaan, tutkillaan ja kameroillaan. Sen lisäksi ne

käyttävä sitä laajapohjaista tietoa, mitä ajoneuvoihin välittyy verkon kautta muusta liikenneympäristöstä, muista liikkuvista ajoneuvoista, tieympäristöstä, liikenteen ohjausjärjestelmistä ja kaupallisista palveluista.

Toisiinsa ja ympäristöönsä verkottuneiden autojen on arvioitu tulevan markkinoille noin vuoden 2025 paikkeilla.

Yhteentoimivien älykkäiden liikennejärjestelmien sisäänrakennettuna tavoitteena on edistää liikenneturvallisuutta ja automaation sekä digitalisaation hyödyntämistä liikenteessä. Älykkäillä ja yhteen toimivilla liikennejärjestelmillä on mahdollista saada aikaan liikenteessä ja liikkumisessa toiminnan tehostumista, turvallisuuden lisäämistä ja päästöjen vähentymistä. Merkittävä älyliikenteen tuoma parannus liikenteen turvallisuuden edistämiseksi on uusiin tyyppihyväksyttäviin henkilö- ja pakettiautoihin vuonna 2018 pakollisena edellytettävä automaattinen hälytysjärjestelmä (*eCall*).

Osana niin sanotun ITS-direktiivin (2010/40/EU) käynnissä olevaa uudistamista EU:n komissio toteutti vuonna 2016 julkisen kuulemisen.

Suomi totesi kuulemiseen antamassaan vastauksessa, että älykkäiden liikennejärjestelmien ja palveluiden yhteen toimivuus on keskeisessä asemassa mahdollistettaessa uusia palveluja ja liikkumisen matkaketjuja. Lisäksi pidettiin kannatettavana EU:n yhteisen strategian laatimista ohjaamaan ja nopeuttamaan liikenteen älykkäiden palveluiden ja järjestelmien kehittämistä sekä toimeenpanoa.

Myös tavoitteet Euroopan laajuisen palvelumarkkinan saavuttamiseksi älykkään liikenteen alueella ja toimet yhteistyön lisäämiseksi EU-tasolla ovat kannatettavia. Liikenteestä ja liikkumisesta syntyvän tiedon avoimuutta ja hyödyntämistä liikennepalveluiden tarjonnassa on tarpeellista edistää sekä luoda pelisääntöjä tiedon käytettävyyteen. Palveluiden käyttäjällä tulisi olla mahdollisimman pitkälle oikeus määritellä itseään koskevien tietojen käyttöä.

Toimintaa ja rahoitusta tulisi Suomen näkemyksen mukaan kohdentaa erityisesti liikenteen älykkäiden palveluiden yhteen toimivuutta, ympäristöystävällisyyttä ja turvallisuutta parantaviin hankkeisiin sekä automaatiokehitystä tukeviin hankkeisiin. Älykkäitä ja yhteen toimivia liikennejärjestelmiä koskevan sääntelyn tarve tulee arvioida aina huolellisesti.

Komissio otti saamiaan kannanottoja ja näkemyksiä huomioon 30. marraskuuta 2016 antamassaan tiedonannossa älykkäiden ja yhteen toimivien liikennejärjestelmien (C-ITS) tulevaisuuden strategiaksi (COM(2016)766 final). Strategia on tarkoitettu perustaksi linjaamaan kehitystä kohti yhteen toimivaa, verkottunutta ja automaatioon perustuvaa liikkumista. Pitkällä tähtäimellä strategia linjaa toimintaa mahdollistamaan toisiinsa verkottuneiden ja automaattisesti ohjautuvien ajoneuvojen käytön.

Strategian ensimmäinen vaihe, joka ulottuu vuoteen 2019, edellyttää tele- ja viestintäalan, auto- ja laitevalmistajasektorin, liikenneinfrastruktuurista vastaavien toimijoiden, viranomaisten sekä palvelutuottajien koordinaatioita. Strategian mukaan näin toimien varmistetaan älykkäille liikennepalveluille ja yhteen toimiville järjestelmille tarvittava teknologinen toteutus pohja ja yhtenäiset toimintaperiaatteet

Strategian ensimmäinen vaihe mahdollistaa muun muassa seuraavat liikenteen ongelmista kuljettajaa varoittavat ja reittiopastusta antavat älyliikennepalvelut:

1) järjestelmät varoittavat kuljettajaa edessä olevasta hitaasta tai pysähtyneestä liikenteestä, tietöistä, sääolosuhteista, hälytysajoneuvon lähestymisestä, edellä kulkevasta hätäjarrutuksesta ja muista vaaroista;

2) Järjestelmät antavat ajoneuvoon tietoa liikennemerkkeistä ja reittiopastuksesta, nopeusrajoituksista, liikennesääntöjä vastaan ajamisesta, hälytysajoneuvojen liikennevaloetuuudesta, vihreään liikennevaloaaltoon sovitetusta ajonopeudesta, toisten ajoneuvojen lähettämästä jarrutus- ja muusta liiketilan muutoksesta sekä nopeuden sovittamisesta jonoissa jonon etenemisnopeuden äkkivaihtelujen välttämiseksi.

2 Nykytila

2.1 Tieliikenteessä käyttäytymistä koskevan lainsäädännön pääasiallinen sisältö

Voimassa oleva tieliikennelaki on tullut voimaan vuonna 1981. Lain nojalla on annettu useita säädöksiä ja siihen on tehty useita kymmeniä muutoksia. Lain nojalla annetut, voimassa olevat säädökset ovat seuraavat:

1) liikenne- ja viestintäministeriön asetus yli 22,00 metrin pituisessa ajoneuvoyhdistelmässä käytettävän yli 2,55 metriä leveän kuorma-auton, kuorma-auton perävaunun ja vaihtokuorman tilan sisäpuolisesta kaventamisesta (1378/2006)

2) liikenne- ja viestintäministeriön asetus koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä (553/2006)

3) liikenne- ja viestintäministeriön asetus linja-auton turvavöiden käyttövelvollisuuden ilmoittamisesta kuvamerkillä (290/2006)

4) puolustusministeriön asetus sotilasajoneuvoista (180/2006)

5) liikenne- ja viestintäministeriön asetus maantielautoista (20/2006)

6) valtioneuvoston asetus ajopiirturikorteista (415/2005)

7) liikenne- ja viestintäministeriön asetus muualla kuin Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa rekisteröidylle tai käyttöön otetulle ajoneuvolle myönnettävistä poikkeusluvista (1252/2002)

8) asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä (1257/1992)

9) liikenneministeriön päätös yleisistä nopeusrajoituksista (263/1988)

10) liikenne- ja viestintäministeriön asetus tieliikenteen liikennevaloista (1012/2001)

11) liikenneministeriön päätös pysäköintikiekon käyttämisestä (924/1990)

12) liikenneministeriön päätös liikenteen ohjauslaitteista (203/1982)

13) tieliikenneasetus (182/1982)

Vuoden 1981 lain säätämisen taustalla vaikuttivat liikenneolosuhteiden voimakas muuttuminen 1960- ja 1970 -luvuilla. Merkillepantavaa ajanjaksolla oli autoliikenteen moninkertaistu-

minen. Samalla yleiset liikennepoliittiset näkemykset ja käsitykset liikenteen aiheuttamien haittojen ehkäisystä olivat kehittyneet; varsinkin liikenteen turvallisuudelle ja ympäristöhaittojen ehkäisylle annettiin enemmän painoarvoa. Tieliikennelainsäädännön uudistamisen taustalla vaikutti myös lainsäädännön yhtenäistäminen kansainvälisten sopimusten sekä pohjoismaisten suositusten mukaisiksi.

Vuoden 1981 tieliikennelaista tehtiin edeltäjänsä laajempi sen vuoksi, että lakiin siirtyi paljon asetuksissa säänneltyjä asioita. Lakiin sisällytettiin tärkeimmät liikennesäännöt, samoin keskeisimmät säännöt liikenteen ohjauksesta, liikenneonnettomuuden edellyttämistä toimista, ajoneuvon kuljettajalle asetettavista vaatimuksista ja ajokorteista, ajoneuvoista ja liikennetarvikkeista, liikenteen valvonnasta sekä liikennepoliittisista.

Liikennesääntöjen muodostamaa kokonaisuutta pidettiin liikennepoliittisesti tärkeänä ja siksi liikennesäännöt haluttiin siirtää lähes kokonaisuudessaan asetuksista uuteen lakiin. Liikennesääntöjä uudistettaessa noudatettiin pääasiallisesti vuonna 1968 tehtyä kansainvälistä tieliikennesopimusta, niin sanottua Wienin tieliikennesopimusta, jonka Suomi ratifioi vuonna 1985. Sopimusta käsitellään tarkemmin jäljempänä.

Sääntöjen uudistamisen keskeisenä tavoitteena oli liikenneturvallisuuden parantaminen. Tähän pyrittiin muun muassa säätämällä ajoneuvon kuljettajille tiukempia velvoitteita kevyttä liikennettä kohtaan, määräämällä ajovalojen käyttäminen pakolliseksi ajon aikana sekä laatimalla liikennesäännöt selvempään ja helpommin valvottavissa olevaan muotoon. Uusia sääntöjä tuli esimerkiksi pihakatuja varten.

Liikenneonnettomuuksia sekä liikenteen muita haittoja haluttiin vähentää. Siksi kiinnitettiin huomiota liikenteen sujuvuuteen ja taloudellisuuteen sekä kaikkien liikenteeseen osallistuvien tasapuolisiin liikkumisen mahdollisuuksiin. Tuohon aikaan noin puolet tieliikenteessä kuolleista oli jalankulkijoita ja pyöräilijöitä ja siksi lainsäädännön tavoitteena oli turvata erityisesti nämä liikkumisen muodot. Koska merkittävä osa tieliikennelainsäädännöstä koski liikenteessä käyttäytymistä, säännöksistä pyrittiin tekemään kansantajuisia ja selviä.

Myös liikennevalvonnan tehostamista tavoiteltiin. Tehokas valvonta on edellytys tieliikennelainsäädännön noudattamiselle. Vuoden 1981 lain valvontasäännöksillä haluttiin tehostaa muun muassa kuljettajan ajokunnon valvontaa ja lakiin sisällytettiin säännökset kuljettajan näkökyvyn valvonnasta. Uutena säännöksenä hallitus esitti ajon kieltämistä alkoholia nauttineelta, millä haluttiin korostaa, ettei moottorikäyttöistä ajoneuvoa tulisi kuljettaa vähänkään alkoholia nauttineena. Kieltoa ei kuitenkaan tullut lopulliseen lakiin.

Vuoden 1981 lain kokonaisuudistus oli annettu parlamentaarisen liikennekomitean tehtäväksi jo vuonna 1972. Lakiesityksen eduskuntakäsittelyssä pykäliin tehtiin paljon muutoksia.

Vuoden 1981 tieliikelainäädäntöä voi pitää onnistuneena lainsäädäntöhankkeena. Asetettuja tavoitteita on saavutettu. Suomessa liikenneturvallisuus on parantunut selvästi reilun kolmenkymmenen vuoden aikana. Lainsäädännöllä, esimerkiksi uusilla liikennesäännöillä voidaan arvioida olleen merkitystä kehityskulun kannalta. Myös liikenteenohjausta ja ajoneuvojen käyttöä tiellä koskevat säännöt ovat kehittyneet, ne ovat edelleen pääosin asianmukaisia kokonaisuuksia.

Ajokortti- ja ajoneuvolainsäädännön irrottaminen tieliikennelaista on parantanut sääntelykokonaisuuden koherenssia. Myös EU-lainsäädäntö on vaikuttanut tieliikennelakiin esimerkiksi tieliikenteen sosiaalilainsäädännön sisällyttämisellä lakiin vuonna 2005.

On kuitenkin selvää, että tieliikenteessä ja sitä sääntelevässä lainsäädäntökokonaisuudessa on tapahtunut lain voimassaoloaikana sellaisia muutoksia, joihin on tärkeää reagoida lainsäädäntöä edelleen kehittämällä. Uusia tarpeita on tullut esille, esimerkiksi tarve vähentää tieliikenteestä aiheutuvia päästöjä sekä tarve digitalisaation ja automaatiokehityksen hyödyntämiselle liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden edistämiseksi. Myös tieliikenteessä määrättävien liikenneriikkomuksista ja rikoksista johtuvien seuraamusten määrä on vuosikymmenten aikana moninkertaistunut.

2.1.1. Tieliikennelain soveltamisala - Tie

Lähtökohdat

Tieliikennelain soveltamisalan määrittely on tärkeä edellytys tieliikennelaissa säädettyjen kokonaisuuksien, esimerkiksi liikennesääntöjen, liikenteenohjauksen, ajoneuvojen käyttösääntöjen sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön soveltamiselle ja tulkinnalle. Välillisesti soveltamisalalla on merkitystä ajo-oikeuksien ja ammattipätevyyskysien kannalta.

Voimassa olevan tieliikennelain 1 §:n mukaan tieliikennelakia sovelletaan tiellä. Lain soveltamisesta muulla alueella säädetään lain 5, 28 ja 92 §:ssä, 92 j §:n 2 momentissa ja 92 m §:ssä.

Tiellä tarkoitetaan lain 2 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan yleistä ja yksityistä tietä, katuja, rakennuskaavatietä, moottorikelkkailureittejä, toria sekä muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta.

Tieliikennelain soveltamisala on osoittautunut moniulotteiseksi ja hankalaksikin. Tieliikennelaissa tarkoitettun tien määritelmä eroaa joiltain osin yleiskielen tie-käsitteestä. Liikennettä esiintyy muillakin kuin vain ulkoisesti yleiskielen mukaisilta teiltä näyttävillä ja vaikuttavilla alueilla. Oikeuskäytännössä tien määritelmää on selvennetty.

Vuoden 1981 tieliikennelain hallituksen esityksessä lain soveltamisalan rajausta on perusteltu melko niukasti. Lain 1 §:n perustelujen mukaan tieliikennelakia tarkoitettiin sovellettavaksi sen edeltäjän tavoin pääsääntöisesti vain tiellä tapahtuvaan liikenteeseen. Saman pykälän yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, että liikkumista tien ulkopuolella ei ole yleisesti syytä säännellä yksityiskohtaisesti (HE 74/1979 vp).

Ratkaisevana *yleisesti liikenteeseen käytetyn alueen* määrittelyssä on pidetty sitä, esiintyykö alueella tosiasiallisesti yleistä liikennettä (LiVM 4/1980 vp). Nykyistä tieliikennelakia valmistelleen parlamentaarisen liikennekomitean mietinnössä todettiin, että tienä tulisi pitää vain yleisesti maaliikenteeseen käytettyä väylää tai aluetta. Liikennekomitea mainitsi mietinnössään kaksi yleisesti liikenteeseen käytetyn alueen käsitettä määrittävää tekijää. Laki ei koskisi alueita, joille pääsy on mahdollista määrättyssä tarkoituksessa tai alueen omistajan luvalla. Tällaisilla alueilla tarkoitetaan konkreettisin keinoin suljettuja aluetta. Toiseksi tieliikennelakia ei tarkoitettu sovellettavaksi sellaisella väylällä tai alueella, joita ei tosiasiasa käytettäisi yleisesti liikenteeseen. Yleiseltä liikenteeltä suljetut alueet sekä sellaiset alueet, joilla ei tosiasiasa olisi yleistä liikennettä, rajattiin tieliikennelain soveltamisalan ulkopuolelle. Tienä kuitenkin pidettiin vain jalankulkuun käytettyä aluetta, jos alueella tosiasiasa esiintyi yleisesti jalankulkuliikennettä. (Komiteamietintö 1975/27)

Voimassa olevan tieliikennelain edeltäjän (143/1957) 1 §:n 1 momentissa säädettiin tiestä seuraavaa: ”Liikenteessä tiellä on noudatettava tätä lakia sekä sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä. Tienä pidetään yleistä ja yksityistä tietä, katuja, toria, kujaa, käytävää, siltaa ja

muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteeseen käytettävää tietä tai aluetta.” Tiellä tarkoitettiin muutakin kuin vain ulkoisesti tieltä näyttävää aluetta. (LiVM 28/1956 vp)

Vuonna 1953 oli ehdotettu säädettäväksi tieliikenteestä annettua lakia. Ehdotuksen soveltamisalasäännöksen mukaan yleisellä tiellä ja kadulla sekä muulla tiellä tai alueella, jolla yleisesti kuljetaan tai jota ei ole yleiseltä liikenteeltä suljettu, oli, paitsi rautatieliikenteessä, noudatettava lain ja sen nojalla annettuja määräyksiä. Tieliikennelain soveltamisalaksi ehdotettiin määriteltäväksi alue, jolla yleisesti kuljetaan ja jota ei ole suljettu yleiseltä liikenteeltä.

Mainitut kriteerit vastaavat myös voimassaolevan tieliikennelain soveltamisalan tarkoitusta, joka on määritelty muun muassa lakia valmistelleen parlamentaarisen liikennekomitean mietinnössä. Todettakoon tässä, että vuoden 1953 lakiehdotus hylättiin, koska sitä pidettiin puutteellisenä ja epätasaisena. (HE 149/1953 vp)

Yleiselle liikenteelle tarkoitettun alueen määrittelyssä ratkaisevaa on alueen alkuperäinen käyttötarkoitus eli se, onko alue sitä muodostettaessa tarkoitettu yleisen, rajoittamattoman henkilöpiiriin liikkumiseen. Yleisesti liikenteeseen käytetyn alueen määrittelyssä puolestaan arvioidaan alueella tosiasiallisesti esiintyvää liikennettä. Tällöin arvioidaan sitä, onko alueella esiintyvä liikenne määriteltävissä yleiseksi liikenteeksi. Sekä yleiselle liikenteelle tarkoitettun alueen että yleisesti liikenteeseen käytetyn alueen määrittelyssä merkityksellinen tekijä on se, onko alue avoin yleiselle liikenteelle, tosin sanoen, onko alueelle pääsevää henkilöpiiriä rajoitettu konkreettisin keinoin.

Yleiselle liikenteelle tarkoitettun alueen ja yleisesti liikenteeseen käytetyn alueen edellytysten arviointi edellyttää tarkasteltavana olevan alueen yksittäistapauksellista tarkastelua. Maa-alueen omistussuhteella ei ole katsottu olevan ratkaisevaa merkitystä arvioitaessa sitä, onko alueella tosiasiaa yleistä liikennettä. Yleiselle liikenteelle tarkoitettu tai yleisesti liikenteeseen käytetty alue voi olla joko yleinen tai yksityinen alue, kuten tieliikennelain 2 §:n 1 kohdan määritelmästä ilmenee. Maan omistajan tai haltijan näkemyksellä alueensa käytöstä on luonnollisesti merkitystä.

Vain se, että jokin alue muistuttaa ulkoisilta ominaisuuksiltaan tietä tai katuja, ei tee alueesta tieliikennelain 2 §:n 1 kohdan mukaista tietä, jolla liikkumiseen sovellettaisiin tieliikennelain säännöksiä. Edellytyksenä on myös alueen tosiasiallinen käyttö yleiseen liikenteeseen. Tämä sekä laajentaa että supistaa lain soveltamisalaa, koska tieltä ulkoisesti näyttävä alue ei välttämättä ole sellainen tie, jolla tieliikennelain säännöksiä sovelletaan. Vastaavasti vaikka alue ei ulkoisesti näyttäisi yleiskielen mukaiselta tieltä, kuten on esimerkiksi julkisen pysäköintialueen kohdalla, saatetaan alue usein katsoa olevan tieliikennelain 2 §:n 1 kohdan mukainen, tieliikennelain soveltamisalaan kuuluva tie. Vaikka alue ei olisikaan yleiskielessä tieksi luonnehdittu alue, sovelletaan sillä tapahtuvaan liikenteeseen tieliikennelakia, jos aluetta tosiasiaa käytetään yleiseen liikenteeseen. Myös liikenteen yleisyyden arviointi ratkaistaan yksittäistapauksellisella tulkinnalla.

Yleiselle liikenteelle tarkoitettun ja yleisesti liikenteeseen käytetyn alueen käsitteet ovat tämentyneet oikeuskäytännössä. Jos alue on alkujaan muodostettu tiettyä henkilöä tai rajattua henkilöpiiriä silmällä pitäen taikka tiettyä tarkoitusta varten, ei alueella sovelleta tieliikennelakia, jos alueen käyttö pysyy tarkoituksensa mukaisena. Alue voi kuitenkin sen käytön seurauksena muuttua yleisesti liikenteeseen käytetyksi alueeksi. Tällöin arvioitaviksi tulevat samanaikaisesti sekä alueen alkuperäinen käyttötarkoitus että alueen tosiasiallinen käyttö. Alueen liikennettä ei katsota yleiseksi silloin, kun alueen käyttäjäpiiri on rajattu tiettyyn ryhmään.

Korkein oikeus on todennut ratkaisussaan KKO 1990:6, että sellaista tietä, jota käyttää vain rajattu henkilöpiiri, jos tietä ei ole muuhun liikenteeseen tarkoitettukaan, ei tule pitää yleiselle liikenteelle tarkoitettuna tai yleisesti liikenteeseen käytettynä alueena. Ratkaisussa oli kyse tapahtumasta, jossa henkilö oli kuljettanut mopoa tiellä, joka alkoi kesämökin pihasta ja päättyi 200 metrin päässä sijaitsevan maalaistalon pihaan.

Korkeimman oikeuden ratkaisun mukaan tuli saada tietoa siitä, onko alue yleisesti liikenteeseen käytetty ja kuinka paljon ja millaista liikennettä alueella esiintyy. Sen arviointi, onko alue yleisesti liikenteeseen käytetty, edellyttää alueen ja sen käytön yksilökohtaista tarkastelua, muun muassa alueen liikenteen ja sen laadun sekä alueen asutuksen, tarkastelua. Näyttöä alueen liikenteestä ja sen yleisyydestä voidaan saada esimerkiksi tieviranomaisilta ja alueen asukkailta.

Tiellä esiintyvän liikennemäärän arvioimiseksi korkein oikeus kuuli todistajana tien päässä sijainneen maatalon emäntää, jonka mukaan tiellä ei ollut muuta liikennettä kuin taloon paikallistieltä saapuvat kuljetukset sekä mökkiläisten ja heidän satunnaisten kesävieraidensa ajot. Vaikka tielle käytännössä olisi ollut pääsy kenellä tahansa tienkäyttäjällä, tietä käytti vain rajattu henkilöpiiri.

Korkein oikeus totesi ratkaisussaan, että tieosuutta majatalon ja kesämökin välillä eivät olleet käyttäneet muut kuin kesämökkien ja saunojen käyttäjät ja heidän satunnaiset vieraansa. Tieosuutta ei ollut tarkoitettu muuhun liikenteeseen, eikä kyseistä tietä tullut pitää yleiselle liikenteelle tarkoitettuna tai yleisesti liikenteeseen käytettynä alueena, tieliikennelain soveltamisalaan kuuluvana tienä. Näin ollen alueella ei katsottu sovellettavan tieliikennelain säännöksiä.

Korkein oikeus on katsonut muun muassa huoltoaseman pihan olevan yleiseen liikenteeseen tarkoitettu alue. Ratkaisussa KKO 1967-II-55 oli kyse huoltoaseman alueella tapahtuneesta liikennevahingosta. Korkein oikeus totesi huoltoaseman pihan olevan yleisesti liikenteeseen käytetty alue siitä huolimatta, että se oli yksityinen alue.

Samankaltaisten, yleisöä tai asiakkaita palvelemaan tarkoitettujen alueiden arvioinnissa on katsottu, että esimerkiksi huoltoaseman, tavaratalon tai viraston luonne asiakaspalveluun tarkoitettuna alueena tekee siitä yleiseen liikenteeseen tarkoitettua ja kenelle tahansa avoimen alueen. Myös esimerkiksi Vaasan hovioikeus on katsonut (ratkaisu 5.11.1971; RD 1970/463) huoltoaseman alueen olevan yleiseen liikenteeseen tarkoitettu.

Tieliikennelain soveltaminen tien ulkopuolella

Tieliikennelain 1 §:n 1 momentin mukaan lain soveltamisesta muulla alueella kuin tiellä säädetään 5, 28 ja 92 §:ssä, 92 j §:n 2 momentissa ja 92 m §:ssä. Lain 1 §:n 2 momentin mukaan tieliikennelakia ei sovelleta rautatieliikenteeseen.

Lain 28 § sisältää määräykset erityisistä pysäköintikielloista, joista osa koskee pysäköintiä myös tien ulkopuolisella alueella. Lain 92 §:ssä säädetään ajoneuvon käyttöä koskevien säännösten soveltamisesta. Pykälän 1 momentin mukaan lain 6 luvun ajoneuvon käyttöä koskevia säännöksiä sovelletaan kaikkeen ajoneuvoliikenteeseen sekä tiellä että muulla alueella. 6 luvun säännöksiä sovelletaan lisäksi kaikkiin ajoneuvoihin ja niiden tarvikkeisiin, mutta ei kuitenkaan sellaiseen ajoneuvoon, jota käytetään yksinomaan yleiseltä liikenteeltä eristetyllä työmaalla taikka tehdas-, satama-, varasto-, kilpailu- tai muulla vastaavalla alueella.

Lain 92 j §:n 2 momentin mukaan ajoneuvon kuljettajan on pyynnöstä esitettävä valvontaviranomaiselle EU:n ajopiirturiasetuksen 15 artiklan 7 kohdassa tarkoitetut tiedot. Säännöksen mukaan momenttia sovelletaan myös tehdas-, satama-, varasto- ja kilpailualueella sekä muulla vastaavalla alueella. 92 m §:n 4 momentissa säädetään, että kyseistä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön noudattamiseen liittyviä pakkokeinoja säätelevää pykälää sovelletaan myös tehdas-, satama-, varasto- ja kilpailualueella sekä muulla vastaavalla alueella. 92 §:n, 92 j §:n ja 92 m §:n säännöksistä voidaan päätellä, että lähtökohtaisesti tehdas-, satama-, varasto- ja kilpailualueet sekä muut vastaavat alueet on tarkoitettu luokiteltaviksi tien ulkopuolisiksi alueiksi.

Korkeimman oikeuden ratkaisukäytännössä suljettujen tehdasalueiden on vakiintuneesti katsottu rajautuvan tieliikennelain soveltamisalan ulkopuolelle.

Ratkaisussa KKO 1989:22 arvioitiin suljetulla tehdasalueella tapahtunutta yhteenajoa. Korkeimman oikeuden mukaan tehdasaluetta ei ollut alkujaan tarkoitettu yleiselle liikenteelle eikä sitä myöskään käytetty yleiseen liikenteeseen. Vaikka alueella esiintyisi runsaastikin eri tienkäyttäjryhmien liikennettä, ei tämä vielä tee alueesta yleisesti liikenteeseen käytettyä, jos alueelle pääsyä on rajoitettu esimerkiksi kulkuluvalla ja jos alue siten on tarkoitettu tietyn, rajatun henkilöpiirin käytettäväksi.

Korkeimman oikeuden mukaan tien määritelmää arvioitaessa merkitystä ei ole sillä, että tehdasalueella tosiasiaassa saattaa olla vilkastakin liikennettä. Ratkaisevaa on se, että alueella liikkuva henkilöpiiri on rajattu tiettyihin henkilöihin. Ratkaistussa tapauksessa liikenne oli rajattu alueen työntekijöihin ja muihin, joilla oli hyväksyttävä syy tulla alueelle. Alue ei ollut yleiselle liikenteelle avoin, sillä alueelle kulku tapahtui vartioidun portin kautta ja edellytti hyväksyttävää syytä. Korkeimman oikeuden mukaan alueella olevia teitä ei tullut katsoa tieliikennelain 2 §:n 1 kohdassa määritellyiksi teiksi. Samoin katsottiin Vaasan hovioikeuden ratkaisussa (R 1983/455), jossa oli niin ikään kyse suljetulla tehdasalueella liikkumisesta.

Tieliikennelain 2 §:n 1 kohdassa määriteltynä tienä ei ole korkeimman oikeuden ratkaisukäytännössä pidetty myöskään varuskunta-aluetta, jonne on pääsy vain kulkuluvalla tai tarkoin määrättyssä tarkoituksessa.

Korkeimman oikeuden ratkaisun KKO 1987:60 mukaan kasarmialueen tietä ei tullut pitää yleiselle liikenteelle tarkoitettuna alueena eikä alueena, jota yleisesti käytettäisiin yleiseen liikenteeseen. Korkein oikeus perusteli ratkaisuaan sillä, että kyseistä varuskunta-aluetta koskevien virallisoheiden mukaan siviilihenkilön ei ollut sallittua tulla alueelle ilman kulkulupaa muuta kuin tarkoin määrättyssä tarkoituksessa. Alueen läpikulku ja asiaton oleskelu alueella oli kiellettyä. Alueella ei siten arvioitu esiintyvän yleistä liikennettä. Alueelle tullessa oli alueella liikkumisen rajoituksia osoittava, sotilasaluetta merkitsevä kieltotaulu. Koska alueelle oli pääsy vain määrättyssä tarkoituksessa tai sotilasviranomaisen luvalla, ei aluetta tullut pitää tieliikennelain 2 §:n 1 kohdassa määriteltynä tienä. Näin ollen tieliikennelain 2 luvun liikennesääntöjä ei tullut soveltaa kyseisellä varuskunta-alueella. Korkein oikeus on myös ratkaisussaan KKO 2006:24 todennut, että suljetun sotilasalueen ajoväyliä ei tule katsoa tieliikennelain 2 §:n 1 kohdassa tarkoitetuiksi teiksi.

Korkein oikeus on ratkaisussaan KKO1961-II-156a todennut, että sorakuopassa oleva tie, jolla liikkuminen on sallittu vain tietyssä oleville, ei ole yleiseen liikenteeseen käytetty tie.

Tieosuuden tilapäisenkin sulkemisen on katsottu tarkoittavan, että liikennesääntöjen sovellettavuus lakkaa, eikä aluetta arvioitavana olevalla hetkellä katsota tieliikennelain 2 §:n 1 kohdan mukaiseksi tieksi. Itä-Suomen hovioikeus totesi 7 päivänä joulukuuta 1984 antamassaan ratkaisussa R 1983/365, että korjaustyön ajaksi liikennemerkein yleiseltä liikenteeltä tilapäisesti

suljetulla maantien osalla ei ollut sovellettava liikenteestä tiellä annettuja säännöksiä. Kyseiselle tieosuudelle pääsy oli tuolloin sallittu vain tiettyömaan ajoneuvoille.

Oikeuskäytännössä sekä omakotitalon että kerrostalon pihat on katsottu tien ulkopuolisiksi alueiksi. Korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1985-II-126 oli kyse tilanteesta, jossa henkilö oli omakotitalon pihalla peruuttanut moottoriyökonetta seurauksin, että koneen takana seissyt henkilö oli saanut surmansa. Korkeimman oikeuden mukaan asiassa oli kyse moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamisesta tien ulkopuolisella alueella.

Vaasan hovioikeuden ratkaisun (R 93/908) mukaan yksityisen kerrostalon pysäköintialue oli tieliikennelain 5 §:ssä tarkoitettu tien ulkopuolinen alue. Pysäköintialuetta ei ollut tarkoitettu rajoittamattoman henkilöpiirin liikenteeseen käytettäväksi ja oletettavaa oli, että pysäköintialuetta tosiasiallisestikin käytti vain tietty, rajattu henkilöpiiri. Jos pysäköintialueen läpi kulkee esimerkiksi läpikulkuliikennettä, tilannetta saatettaisiin joutua arvioimaan toisin.

Moottoriliikenne tien ulkopuolella

Tieliikennelain 5 §:ssä säädetään moottoriliikenteestä tien ulkopuolella. Säännöksen mukaan moottorikäyttöistä ajoneuvoa tien ulkopuolella kuljettaessa on noudatettava olosuhteiden edellyttämää varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Toisin sanoen säännös velvoittaa moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajaa toimimaan varovasti kaikkialla, myös maastossa ja suljetulla alueella. Lain 5 §:ssä ilmaistu varovaisuusvelvollisuus ulottuu selvästi lain soveltamisalan – tien – ulkopuolelle.

Voimassa olevaa tieliikennelakia valmisteltaessa eduskunnan liikennevaliokunta totesi mietinnössään hallituksen esityksestä tieliikennelaiksi, että maastoliikenteen lisääntymisen vuoksi tieliikennelakiin olisi syytä ottaa perussäännökset, joiden nojalla voitaisiin antaa liikennesääntöjä ja ajoneuvoja koskevia säännöksiä myös maastoliikennettä varten. (LiVM 4/1980 vp).

Myös eduskunnan lakivaliokunnan lausunnossa todettiin, että tieliikennelakiin olisi tarpeen sisällyttää normi tien ulkopuolella noudatettavista velvoitteista. Näin oli lakivaliokunnan mukaan siksi, että käytännössä esiintyy liikennevahinkoja, joiden syyllisyysratkaisu jää vaille ratkaisuperusteita. Lakivaliokunta totesi, että ongelma olisi ollut ratkaistavissa pykälään lisättävällä lauseella, jossa olisi viittaus tieliikennelain tarkoittamalla tiellä noudatettavien liikennesääntöjen noudattamisesta soveltuvien kohdin myös tien ulkopuolella tapahtuvassa liikenteessä. (LaVL 1/1980 vp)

Vuonna 1982 voimaan tulleen tieliikennelain 5 §:n 3 momentissa säädettiin, että moottorikäyttöistä ajoneuvoa tien ulkopuolella kuljettaessa on noudatettava olosuhteiden edellyttämää varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi sekä asetuksella säädettäviä liikennesääntöjä. Liikennevaliokunta ehdotti, että asetuksella annettaviin, tien ulkopuolisilla alueilla sovellettaviin liikennesääntöihin olisi tullut ottaa vain keskeiset, yhteentörmäyksen välttämiseksi tarpeelliset säännökset. (LiVM 4/1980 vp). Tällaista asetusta ei kuitenkaan annettu ja asetusta koskeva mainita poistettiin 5 §:stä tieliikennelakia maastoliikennelain säätämisen yhteydessä muutettaessa.

Vaikka tieliikennelain liikennesääntöjä ei sovelleta tien ulkopuolisella alueella, on oikeuskirjallisuudessa niistä katsottu voitavan saada tulkinta-apua vaadittavan olosuhteiden edellyttämän huolellisuustason määrittelyssä. Jos henkilö menettelee moottorikäyttöistä ajoneuvoa tien ulkopuolella kuljettaessaan täysin päinvastaisella tavalla kuin mitä tieliikennelain liikennesäännöt edellyttävät, voitaisiin hänen katsoa laiminlyöneen tieliikennelain 5 §:n edellyttämän huolellisuustason noudattamisen.

Korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1982-II-21 oikeus totesi, että tien ulkopuolisena alueena pidetään muun muassa rallikilpailun erikoiskoetta varten eristettyä tiealuetta. Korkein oikeus totesi, että rallikilpailun erikoiskokeen luonteesta johtuen ei voitu edellyttää, että kilpailun osanottajat noudattivat nopeuskokeessa yhtä suurta huolellisuutta ja varovaisuutta vahingon välttämiseksi kuin yleisessä tieliikenteessä. Kilpailijoilta tuli kuitenkin edellyttää, että he eivät ajotavallaan osoita välinpitämättömyyttä toisten henkilöiden turvallisuutta tai omaisuutta kohtaan eivätkä siten varomattomuudella aiheuta onnettomuutta.

Mikä on tietä, mikä on maastoa?

Maastoliikennelain (1710/1995) 2 §:n 1 momentin mukaan maastoliikennelakia sovelletaan moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttämiseen maastossa ja moottorikelkkailureitillä. Maastoliikennelain 3 §:n 2 kohdan mukaan maastolla tarkoitetaan maastoliikennelaissa maa-aluetta ja jääpeitteistä vesialuetta, joka ei ole tie ja jota ei ole tarkoitettu moottoriajoneuvo-, kisko- tai ilmaliikenteeseen. Maastoliikennelain soveltamisalarajauksen mukaan kaikki muut alueet, paitsi tieliikennelain 2 §:ssä tarkoitettut tiet ja kisko- tai ilmaliikenteeseen tarkoitettut alueet ovat maastoa. Hallituksen esityksen mukaan yleiset ja yksityiset tiet, kadut, rakennuskaavatiet, moottorikelkkailureitit, torit sekä muut yleiselle liikenteelle tarkoitettut tai yleisesti liikenteeseen käytetyt alueet ovat tieliikennelain mukaisia teitä, jotka jäävät maaston määritelmän ulkopuolelle. (HE 163/1995 vp)

Myös maastoliikennelain 5 §:n 1 momentin mukaan moottorikäyttöistä ajoneuvoa tien ulkopuolella kuljettaessa on noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Oikeuskirjallisuuden mukaan tieliikennelain 2 luvun liikennesäännöistä on saatavissa tulkinta-apua maastoliikenteessä noudatettavan olosuhteiden edellyttämän huolellisuustason määrittämiseen. Maastoajoneuvon kuljettajalta on katsottu voitavan edellyttää jopa suurempaa huolellisuutta kuin tieliikennelain mukaisella tiellä liikkuvalta, koska tällöin liikutaan rakennetun tiestön ulkopuolella.

2.1.2. Käsitteet ja määritelmät

Tieliikennelain määritelmistä säädetään lain 2 ja 2 a §:ssä. Pykälissä ovat keskeiset käsitteet ja määritelmät. Määritelmiä on myös tieliikennelain nojalla annetuissa asetuksissa.

Liikennejärjestelmän jatkuvasti kehittyessä ja yksityiskohtaistuessa on selvää, että tarpeita uusien määrittelyiden sisällyttämiselle lainsäädäntöön on olemassa. Tieliikennelain määritelmiä on uudistettu viimeksi vuonna 2015.

Lainsäädäntöön liittyvänä puutteena on melko pitkää pidetty sitä, että risteyksen ja liikenneympyrän käsitteitä ei ole sisällytetty lakiin, vaikka näitä käsitteitä käytetään yleisesti keskustelussa ja argumentaatioissa. Hallituksen mukaan on perusteltua, että määritelmät lisätään asianomaiseen lainkohtaan lainsäädäntöä uudistettaessa.

Sujuvan ja turvallisen tieliikenteen kannalta teiden risteyksessä käyttäytymisellä on tärkeä merkitys. Risteys on mainittu esimerkiksi tieliikennelain 12 §:n 2 momentissa, jonka mukaan risteyksessä on oikealle käännettäessä ohjattava mahdollisimman lähelle risteävän ajoradan oikeata reunaa, ja vasemmalle käännettäessä on ohjattava siten, että ajoneuvo jättää risteyksen välittömästi risteävän ajoradan keskiviivan oikealla puolella tai yksisuuntaisen ajoradan vasemmalla reunalla. Myös lain 15 §:n 2 momentissa kuljettajan on huolehdittava siitä, ettei ajoneuvoa pysäytetä siten, että risteävän tien liikenne häiriintyy, jos ajoneuvon liikennemääräysten tai liikenneolosuhteiden vuoksi joudutaan pysäyttämään risteykseen tai sen välittömään lä-

heisyyteen. Hallitus pitää selvänä, että risteys tulisi määritellä, vaikka yksiselitteisen määritelmän muodostaminen ei ole yksinkertaista.

Kansainvälisessä tieliikennesopimuksessa risteys tarkoittaa samassa tasossa olevaa teiden risteämää, liittymää tai haarautumaa mukaan luettuina tällaisten risteämien, liittymien tai haarautumien muodostamat alueet. Korkein oikeus toteaa ratkaisussaan KKO 161 II 27, että risteysenä oli pidettävä kadun ja siihen päättyvän toisen kadun yhtymäkohtaa.

Tieliikenteessä käytettävät ajoneuvot on määritelty tieliikennelain 2 a §:ssä. Ajoneuvoista säädetään nykyisin ajoneuvolaissa. Selvä lähtökohta on se, että ajoneuvoista ja niiden teknisistä vaatimuksista tieliikennekäytössä säädetään ajoneuvolaissa.

Jalankulkuliikennettä avustavista laitteista, jotka voivat olla ominaisuuksiltaan ajoneuvojen kaltaisia, sitä vastoin on perusteltua säätää edelleen tieliikennelaissa. Myös juna ja raitiovaunut on syytä ottaa tässä yhteydessä huomioon.

2.1.3. Turvallisen liikennekäyttämisen perusedellytykset – yleiset periaatteet

Yleistä

Tieliikennelain mukaan tienkäyttäjän ensisijaisena velvollisuutena on noudattaa laissa säädettyjä liikennesääntöjä. Liikennesäännöt eivät kuitenkaan määrittele tyhjentävästi, miten tienkäyttäjän tulee liikenteessä toimia. Tieliikenteen kaltaisella elämänalueella olisi mahdotonta määrittää yksiselitteistä sääntöä jokaista kuviteltavissa olevaa liikennetilannetta varten.

Tieliikenteen yleisiä periaatteita tarvitaan luomaan yleisiä toimintasääntöjä turvallisen liikenteen takaamiseksi. Yleiset periaatteet vaikuttavat tienkäyttäjän yleisen huolellisuusvelvollisuuden sisältöön.

Yleisiä periaatteita ei ole koottu yhteen voimassa olevassa laissa, koska ne ovat syntyneet pääasiassa laintulkintakäytännön kautta ja avulla. Näiden säännösten kokoaminen yhdeksi kokonaisuudeksi on tarpeellista.

Liikenteen säännöt ja periaatteet ovat molemmat voimassa olevaa oikeusjärjestelmää, ne ovat kutienkin luonteeltaan erilaisia. Periaatteet toimivat liikennesääntöjen apuna oikeudellisessa ratkaisutoiminnassa. Ne voivat ohjata sisällöllisesti liikennesääntöjen tulkintaa tai täydentää sääntöjä. Periaate voi myös yksinomaan olla ratkaisun perusta, etenkin jos lainsäädännössä on aukko. Periaatteista voidaan myös hakea kohtuullisuutta, jos säännönmukainen ratkaisu muuten johtaisi kohtuuttomaan seuraamukseen.

Raja oikeussääntöjen ja -periaatteiden välillä ei aina ole yksiselitteinen. Esimerkiksi jotkut perusoikeudet voivat olla sekä sääntöjä että periaatteita tai pelkästään sääntöjä.

Kaikki periaatteet eivät myöskään ole samanarvoisia. Useamman kilpailevan tai erisuuntaisen periaatteen soveltuessa samaan tapaukseen, niitä on tapauskohtaisesti punnittava keskenään. Periaatteet ovat usein myös aikaan ja paikkaan sidottua oikeutta.

Liikenteen periaatteet ilmaisevat tieliikenteen järjestelmän keskeisiä arvoja, tavoitteita ja periaatteita. Esimerkiksi yhteiskunnan keskeisimpiin oikeusperiaatteisiin kuuluvat perus- ja ihmisoikeudet, demokratiaperiaate, oikeusvaltioperiaate ja oikeudenmukaisuusperiaate. Tieliikenteen tärkeimmät periaatteet ovat velvollisuus liikennesääntöjen noudattamiseen, tienkäyttä-

jän ennakkointivelvollisuus ja varovaisuusvelvollisuus. Nämä periaatteet luovat tiivistetyn näkökulman esimerkiksi liikennesääntöjen tarkasteluun.

Periaatteet voivat olla osa voimassaolevaa oikeutta, vaikka ne eivät sisältyisi lainsäädäntöön. Tällainen on esimerkiksi tieliikenteen luottamusperiaate. Sen mukaan tienkäyttäjä voi lähtökohtaisesti luottaa siihen, että toinen tienkäyttäjä noudattaa liikennesääntöjä.

Säännös tienkäyttäjän *yleisistä velvollisuuksista* sisältyy voimassa olevaan tieliikennelain 3 §:ään. Pykälän mukaan tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Tieliikenteen yleiset periaatteet ovat pitkälti syntyneet tieliikennelain 3 §:n yleistä huolellisuusvelvollisuutta koskevassa oikeuskäytännössä. Lisäksi yleisten periaatteiden syntymiseen ovat vaikuttaneet liikennepolitiikan tavoitteet sekä perus- ja ihmisoikeuksien merkityksen korostuminen.

Tieliikenteen yleiset periaatteet muodostavat kehikon, jossa liikennejärjestelmä toimii. Periaatteet toimivat apuna liikennesääntöjen tulkinnassa sekä toivottavan ja sallitun liikennekäytännön määrittämisessä. Periaatteiden taustalla vaikuttavat liikennepoliittiset ja kriminaalipoliittiset tavoitteet, joiden taustalla puolestaan vaikuttavat koko Suomen oikeusjärjestyksen perustana olevat perus- ja ihmisoikeudet.

Liikennesäännöt toimivat lähtökohtana sille, miten tienkäyttäjän tulee liikenteessä toimia. Liikennesäännöillä tarkennetaan ja tehostetaan liikennejärjestelmän toimintaa. Tieliikenteen yleiset periaatteet toimivat apuna tieliikennelainsäädännön sisällön ja tarkoituksen määrittämisessä. Periaatteet ohjaavat yksittäistä tienkäyttäjää toimimaan liikenteessä huolellisesti niin, että liikenneonnettomuuksia ei tapahtuisi. Periaatteet vaikuttavat myös siihen, miten tienkäyttäjän voidaan odottaa tulkitsevan tieliikennesääntöjä.

Tieliikenteen yleisiin periaatteisiin lukeutuu ensinnäkin *liikennesääntöjen asema huolellisen liikennekäyttäytymisen ohjaajina*. Liikennesääntöjen tarkoituksena on antaa tienkäyttäjille käyttäytymisohjeet, joilla tavoitellaan sekä tieliikenteen sujuvuutta että ennen kaikkea liikenneturvallisuutta.

Tieliikenteen yleisiin periaatteisiin lukeutuvat myös *tieliikenteessä edellytettävän huolellisen ja varovaisen käyttäytymisen arviointiin liittyvät periaatteet*. Tieliikenteen yleisen huolellisuusvelvollisuuden vaatimustaso arvioidaan yksittäistapauksen olosuhteet huomioon ottavassa harkintaprosessissa. Yksittäistapauksen olosuhteiden lisäksi huolellisuusvelvollisuuden arvioinnissa otetaan huomioon se, mikä merkitys tietyn tieliikennesäännön rikkomisella on liikenneturvallisuudelle. Tällöin arvioinnissa otetaan huomioon tarkasteltavan liikennesäännön suojelutarkoitus.

Tieliikenteessä keskeiseksi katsotun *luottamusperiaatteen* mukaan liikennesääntöjä noudattavalla tienkäyttäjällä on pääsääntöisesti oikeus luottaa myös toisen tienkäyttäjän noudattavan liikennesääntöjä. Luottamusperiaatteen arviointiin liittyy keskeisesti tieliikenteen yleisiin periaatteisiin niin ikään lukeutuva *ennakkointivelvollisuus*. Tienkäyttäjän tulee yleistä huolellisuusvelvollisuutta noudattaakseen tarkkailla ja ennakoita toisten tienkäyttäjien toimintaa ja sovittaa oma toimintansa tekemiensä havaintojen pohjalle. Luottamusperiaate edellyttää siten, että tienkäyttäjä sekä sopeuttaa oman toimintansa vallitseviin olosuhteisiin että tarkkailee toisten tienkäyttäjien toimintaa. Luottamusperiaatetta ei sovelleta, jos toisen tienkäyttäjän toiminnasta tai ominaisuuksista on havaittavissa, että toinen tienkäyttäjä ei tule noudattamaan liikennesääntöjä tai että toisen tienkäyttäjän kyvyt liikennesääntöjen noudattamiseen ovat tavanomaista alemmat.

Eritasoisten tienkäyttäjien aseman turvaamisen voidaan niin ikään katsoa kuuluvan tieliikenteen yleisiin periaatteisiin. Lapset, ikääntyneet, aisti- ja liikuntavammaiset sekä muut henkilöt, joilla on vaikeuksia selviytyä liikenteessä, ovat tieliikenteessä erityisen suojelun tarpeessa.

Tieliikenneoikeuden keskeisimpiin periaatteisiin voidaan katsoa kuuluvan myös *eri tienkäyttäjryhmiin kuuluvien tienkäyttäjien erilaisten oikeuksien ja velvollisuuksien huomioonottamisen*. Tämä merkitsee jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden erityisasemaa verrattuna ja suhteessa moottorikäyttöisten ajoneuvojen tienkäyttäjryhmiin.

Tieliikenteen yleisiä periaatteita ovat siten seuraavat periaatteet: 1) tienkäyttäjän yleiset velvollisuudet eli velvollisuus noudattaa liikennesääntöjä ja tieliikenteen yleinen huolellisuusvelvollisuus; 2) tienkäyttäjän ennakointivelvollisuus eli velvollisuus tarkkailla ja ennakoida toisten tienkäyttäjien toimintaa ja sovittaa oma toimintansa tekemiensä havaintojen pohjalle; 3) varovaisuusvelvollisuus muita tienkäyttäjiä kohtaan: vanhusten, lasten ja vammaisten erityisasema liikenteessä; jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden erityisasema sekä 4) turvallinen ajoneuvon kuljettaminen: velvollisuus kompensoida puutteelliset olosuhteet huolellisemmalla toiminnalla.

Tienkäyttäjän yleiset velvollisuudet

Tieliikenneoikeuden tärkeimpänä oikeuslähteenä toimii tieliikennelaki, jossa määritetään tienkäyttäjää koskevat keskeisimmät oikeudet ja velvollisuudet liikenteessä. Tieliikenneasetuksessa määritellään muun muassa liikennemerkkit, jotka keskeisesti liittyvät tieliikennelaissa säädettyihin liikennesääntöihin.

Liikennepolitiikan tavoitteisiin voidaan vaikuttaa useilla eri keinoilla, joista yksi on liikennesääntöjen säätäminen lailla. Tieliikennelaissa määritellyt liikennesäännöt ohjaavat tienkäyttäjien toimintaa liikenteessä. Liikennesäännöt toimivat tienkäyttäjälle ensisijaisena sääntönä sille, miten liikenteessä tulee toimia. Koska tieliikennesäännöt ovat tienkäyttäjiin välittömästi kohdistuvia käskyjä, tulee säännösten olla selkeitä ja jokaisen kansalaisen ymmärrettävissä. Sääntöjen selkeys on tärkeää myös tienkäyttäjän toimintaa jälkikäteen arvioitaessa. Liikennesääntöjen selkeydellä on merkitystä tienkäyttäjälle myös hänen oman toimintansa etukäteissuunnittelun ja ennakointivelvollisuuden noudattamisen kannalta. (HE 74/1979 vp)

Tienkäyttäjän noudattaessa liikennesääntöjä noudattaa hän lähtökohtaisesti myös liikenteessä edellytettävää huolellisuutta. Liikennesäännöt eivät kuitenkaan määrittele puhtaasti niitä rajoja, joissa tienkäyttäjän tulee liikenteessä toimia. Liikenteen kaltaisessa toimintaympäristössä kaikkia mahdollisia liikennetilanteita olisi mahdoton kontrolloida etukäteen asetetuilla liikennesäännöillä.

Tieliikenteen yleisen huolellisuusvelvollisuuden sisällyttämistä lakiin perusteltiin nykyistä tieliikennelakia valmisteltaessa sillä, että jokaista yksittäistä liikennetilannetta varten olisi mahdotonta muotoilla konkreettista liikennesääntöä. Tämän vuoksi katsottiin olevan tarve yleisluonteiselle huolellisuusvelvollisuudelle, jonka tarkoituksena on lähinnä täydentää muiden liikennesääntöjen soveltamista. (HE 74/1979 vp). Toisin sanoen liikennesääntöjen lisäksi katsottiin tarvittavan myös yleisempi, kaikissa liikennetilanteissa taustalla vaikuttava yleinen huolellisuusvelvoite. Tämä asettaa tienkäyttäjälle liikennesääntöjen noudattamisen ohella velvollisuuden noudattaa olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Siksi tieliikenteen yleisiä periaatteita tarvitaan määrittämään, mihin seikkoihin tienkäyttäjä voi perustaa yleisen huolellisuusvelvollisuutensa noudattamisen.

Säännös olosuhteiden edellyttämästä huolellisuusvelvollisuudesta on kirjattu tieliikennelain 3 §:ään tienkäyttäjän yleiseksi velvollisuudeksi.

Tienkäyttäjän ennakointivelvollisuus ja ajoneuvon varovainen kuljettaminen

Edellä todettiin, että liikennesäännöillä on suuri merkitys liikenneturvallisuuden ylläpitämisessä. Sen lisäksi yhtä suuri merkitys liikenneturvallisuuden kannalta on yksittäisen tienkäyttäjän noudattamalla huolellisuudella ja sillä, miten tienkäyttäjä huomioi liikenneympäristön vuorovaikutteisuuden ja ottaa muiden tienkäyttäjien toiminnan huomioon. Oikeuskirjallisuuden mukaan tällaisen huolellisuusvelvollisuuden sisältö on määriteltävissä tarkemmin vain konkreettisissa liikennetilanteissa.

Yleisen huolellisuusvelvollisuuden tarkoitus on siis velvoittaa tienkäyttäjää toimimaan liikenteessä niin, että hänen toimintansa ei aiheuta liikenneonnettomuutta tai vaaranna muiden tienkäyttäjien turvallisuutta. Tarvittaessa tienkäyttäjän tulee omalla toiminnallaan jopa pyrkiä estämään toisen tienkäyttäjän toiminnasta aiheutuva liikenneturvallisuutta mahdollisesti uhkaava vaara. Yleinen huolellisuusvelvollisuus merkitsee myös sitä, että tienkäyttäjän velvollisuudet eivät rajoitu vain kaikkien tieliikennelain säännösten noudattamiseen, vaan vaadittavaan huolellisuustasoon edellytetään myös muuta toimintaa.

Tarvittaessa huolellisuus voi edellyttää onnettomuuden estämiseksi liikennesäännöistä poikkeamista. Se voi merkitä sitä, että liikennesääntöjen vastaisesti ajavaa toista tienkäyttäjää on, jos mahdollista, väistettävä, jos tällä toiminnalla voidaan estää liikenneonnettomuuden tapahtuminen. Yksittäistapauksissa merkitystä on tällöin sillä, onko sääntöjä noudattavalla tienkäyttäjällä ollut mahdollisuus omalla toiminnallaan vaikuttaa siihen, että hän havaitsee liikennesääntöjä rikkovan tienkäyttäjän ja siten ryhtyä varotoimiin liikennevahingon estämiseksi. Merkitystä on esimerkiksi tienkäyttäjien nopeudella ja sijainnilla toisiinsa nähden.

Ennakointivelvollisuuden noudattaminen edellyttää tienkäyttäjältä ensinnäkin toimintansa mukauttamista vallitsevien olosuhteiden mukaiseksi. Jos tienkäyttäjä kuljettaa ajoneuvoaan olosuhteisiin nähden oikealla tilannenopeudella, on hänellä paremmat mahdollisuudet pyrkiä estämään liikenneonnettomuuden tapahtuminen esimerkiksi silloin, kun toinen tienkäyttäjä ei noudata liikennesääntöjä tai riittävää huolellisuutta.

Velvollisuus olosuhteiden edellyttämän huolellisuuden noudattamiseen on mainittu yleisen huolellisuusvelvollisuussäännöksen lisäksi myös tieliikennelain 23 §:n 1 momentissa, joka velvoittaa tienkäyttäjän sovittamaan ajoneuvonsa nopeuden sellaiseksi kuin liikenneturvallisuus edellyttää, huomioon ottaen muun ohella tien kunto, sää, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä liikenneolosuhteet. Oikeuskirjallisuudessa on todettu, että olosuhteiden vaikutus huolellisuustason määrittämiseen voi olla joko tasoa ankaroitava tai sitä lieventävä. Tienkäyttäjältä edellytetään yleisen huolellisuusvelvollisuuden mukaan huonoissa olosuhteissa entistä huolellisempaa toimintaa.

Jos tienkäyttäjällä on olosuhteisiin liittyvää erityistietämystä, esimerkiksi paikallistuntemusta, tai ajoneuvonsa ominaisuuksiin liittyvää erityistietämystä, arvioidaan tienkäyttäjän velvollisuuksia tällainen huomioon ottaen. Erityistietämys voi entisestään ankaroittaa tienkäyttäjän velvollisuutta ennakoida liikennetapahtumia. Oikeuskirjallisuuden mukaan tienkäyttäjällä on velvollisuus käyttää kaikkea hänellä olevaa tietämystä liikenneonnettomuuden estämiseksi.

Tieliikenteen luottamusperiaate on ollut keskeisessä asemassa tienkäyttäjien välisen vuorovaikutuksen kannalta, koska kaikissa liikennetilanteissa tienkäyttäjien keskinäinen kommunikointi ei ole mahdollista. Luottamusperiaate vaikuttaa keskeisesti siihen, millaisen toisen tienkäyt-

täjän toiminnan pohjalle tienkäyttäjää saa oman toimintansa rakentaa. Ainakin silloin, kun konkreettisten päätelmien teko toisen tienkäyttäjän toiminnasta ei ole mahdollista, on katsottu, että tienkäyttäjää saa perustaa oman toimintansa siihen lähtökohtaan, että toinen tienkäyttäjää toimii tieliikennelainsäädännössä kuvattujen liikennesääntöjen mukaisesti.

On siis todettu, että tienkäyttäjän tulee voida luottaa siihen, että muut tienkäyttäjät käyttäytyvät tieliikennesääntöjä noudattaen, ja että tienkäyttäjää saisi perustaa oman toimintansa tälle luottamukselle. Luottamusperiaatteen taustalla vaikuttavat tienkäyttäjien vastavuoroiset odotukset toisiinsa nähden. Oikeuskirjallisuudessa on katsottu, että ilman tieliikenteen luottamusperiaatetta liikennesäännöt menettäisivät tienkäyttäjien keskinäisiä odotuksia ohjaavan vaikutuksensa.

Suomen tieliikennelaissa ei ole erityistä säännöstä tieliikenteen luottamusperiaatteesta. Luottamusperiaatteen sisältö on muotoutunut runsaan oikeuskäytännön seurauksena. Oikeuskirjallisuudessa periaatteen perusidea on tunnustettu 1970-luvulta lähtien.

Luottamusperiaatteen katsotaan oikeuskirjallisuudessa sisältyvän tieliikennelain 3 §:n mukaiseen yleiseen huolellisuusvelvoitteeseen, jolloin luottamusperiaate toimisi rajana sille, millaista vaaran ja vahingon välttämistä tienkäyttäjältä voidaan edellyttää.

Luottamusperiaate sisältää kuitenkin myös ennakointivelvollisuuden, jonka mukaan tienkäyttäjän tulee havainnoida liikenneympäristöään ja toisten tienkäyttäjien toimintaa. Liikennesääntöjä noudattavalla tienkäyttäjällä on oikeus luottaa myös toisen tienkäyttäjän noudattavan liikennesääntöjä, paitsi jos toisen tienkäyttäjän toiminnasta tai ominaisuuksista on havaittavissa, että toinen tienkäyttäjää ei tule noudattamaan liikennesääntöjä tai että toisen tienkäyttäjän kyky liikennesääntöjen noudattamiseen on alentunut. Tällöin luottamusperiaate edellyttää myös *ennakointivelvollisuuden* noudattamista.

Tienkäyttäjän ennakointivelvollisuuden määrittelyllä on suuri merkitys sen kannalta, millaista toimintaa tienkäyttäjältä kussakin liikennetilanteessa voidaan edellyttää. Arvioinnissa korostuu tienkäyttäjän ennakoivan ajotavan merkitys. Tienkäyttäjän tulee pyrkiä varautumaan myös toisen tienkäyttäjän virheisiin. Luottamusperiaate ei sovellu tapauksiin, joissa kuljettajalla on tai olisi pitänyt olla aihetta epäillä toisen laiminlyövä liikennesääntöjen noudattamisen, esimerkiksi väistämisvelvollisuutensa. Tasa-arvoisissa risteyksissä vasemmalta lähestyvän väistämisvelvollisuus ei ole yhtä vahva kuin esimerkiksi väistämisvelvollisuutta osoittavan liikennemerkkin takaa risteystä lähestyvän. Tasa-arvoisissa risteyksissä oikealta ajava ei saa yhtä vahvaa oikeutta luottaa häiriöttömään kulkuunsa risteyksessä.

Edellä mainitut eroavaisuudet kuvastavat eri liikennesääntöjen merkitystä liikennejärjestelmässä. Ero kuvastaa myös eri liikennesääntöjen merkitystä liikenneturvallisuuden kannalta. Tasa-arvoisissa risteyksissä väistämisvelvollisuus on keskeisesti riippuvainen risteystä lähestyvien lähestymisen samanaikaisuudesta. Siksi tasa-arvoisissa risteyksissä kuljettaja ei voi luottaa siihen, että väistämisvelvollisella on sama tulkinta lähestymisen tasa-arvoisuudesta. Oikeuskirjallisuudessa on sanottu, että samanaikaisuuden kriteerin epämääräisyys edellyttää toisen aikeiden tarkkaa seuraamista.

Korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 2013:94 oli kyse muun muassa tienkäyttäjän ennakointivelvollisuuden sisällöstä. Tapauksessa kuorma-auton kuljettaja oli risteyksessä oikealle kääntyessään törmännyt risteyksessä suoraan ajaneeseen polkupyöräilijään. Ratkaisussaan korkein oikeus totesi, että kuorma-auton kuljettajan oli tullut tarkkailla muun muassa polkupyöräliikennettä erityisen tarkasti sen vuoksi, että kuljettajan tuli olla tietoinen ajoneuvonsa rakenteesta johtuvista seikoista, jotka osaltaan haittasivat kuljettajan näkyvyyttä. Korkein oi-

keus totesi, että tapauksen hyvissä liikenneolosuhteissa kuorma-auton kuljettajalla oli ollut myös tilaisuus havaita toinen tienkäyttäjä.

Ennakointivelvollisuutta on tarkasteltu myös korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1996:107 ja KKO 1989:99. Tapauksissa on pohdittu sitä, millaiseen toisen tienkäyttäjän toimintaan etuajo-oikeutetun kuljettajan tulee varautua. Ratkaisussa on katsottu, että väistämisvelvollisen tienkäyttäjän tulee kyetä pysäyttämään ajoneuvonsa ennen sitä ajolinjaa, jota pitkin etuajo-oikeutetun tienkäyttäjän olisi liikennesääntöjen mukaan ajettava.

Ratkaisun KKO 1996:107 liikennetilanteessa mopo ja henkilöauto olivat samanaikaisesti lähestyneet katujen risteystä niin, että mopo oli lähestynyt henkilöauton ajosuuntaan katsottuna oikealta. Mopon kuljettaja oli kääntyessään risteyksessä vasemmalle henkilöauton ajosuuntaa vastaan lainmukaista ajolinjaa noudattamatta oikaissut risteyksessä. Henkilöauton kuljettaja oli puolestaan vasemmalta risteystä lähestyvän kuljettajan väistämisvelvollisuudestaan huolimatta ajanut risteykseen kykenemättä pysäyttämään autoaan ennen ajolinjaa, jota mopon kuljettajan olisi liikennesääntöjen mukaan tullut noudattaa. Kuljettajien katsottiin kummankin osaltaan myötävaikuttaneen siihen, että ajoneuvot olivat risteysalueella törmänneet yhteen. Vaikka mopon kuljettaja ei ollut noudattanut liikennesääntöjen mukaista ajolinjaa, korkein oikeus kiinnitti ratkaisussa huomiota erityisesti siihen, että henkilöauton kuljettaja ei ollut noudattanut väistämisvelvollisuuttaan risteyksessä.

Ratkaisussa KKO 1989:99 puolestaan päädyttiin toisenlaiseen lopputulokseen sen vuoksi, että etuajo-oikeutetun ajoneuvon kuljettaja oli oikaissut ajolinjaltaan niin, että törmäys oli tapahtunut jo ennen sitä ajolinjaa, jota ennen väistämisvelvollisen olisi liikennesääntöjen mukaan väistämisvelvollisuutta noudattaakseen tullut saada ajoneuvonsa pysähtymään. Tapauksessa henkilöauton kuljettaja A oli risteystä lähestyessään ajanut oikeanpuoleista ajokaistaa. Oikealta ajanut toisen henkilöauton kuljettaja B oli ryhtynyt kääntymään risteyksessä vasemmalle siten, että hän oli käyttänyt vastaantulevan liikenteen ajokaistaa, jolloin autot olivat törmänneet yhteen. A:lla ei ollut velvollisuutta varautua B:n tällaiseen menettelyyn. Sen vuoksi ja kun A:n auton nopeus oli ollut niin alhainen, ettei onnettomuutta ilmeisesti olisi sattunut, jos B olisi noudattanut liikennesääntöjä, syyte A:ta vastaan hylättiin. Vaikka A:lla olisi ollut väistämisvelvollisuus oikealta lähestyvää B:tä kohtaan, teki B:n ajo vastaantulevan liikenteen ajokaistalla liikennetilanteesta sellaisen, johon väistämisvelvollisella ei katsottu olevan velvollisuutta varautua.

Korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1994:33 huoltoasemalta yleiselle tielle pyrkivän ajoneuvon kuljettaja A oli havainnut tietä vasemmalta lähestyvän ajoneuvon ja sen kuljettajan B:n antaman suuntamerkin oikealle. Kun A oli olettanut B:n ajoneuvon kääntyvän huoltoasemalle, hän oli lähtenyt liikkeelle, jolloin ajoneuvot olivat törmänneet toisiinsa. Kuljettaja B oli kuitenkin osoittanut suuntamerkillä aikomusta pysähtyä välittömästi huoltoaseman liittymän jälkeen sijainneelle linja-autopysäkille. Lähtiessään liikkeelle varmistautumatta suuntamerkin tarkoituksesta A ei korkeimman oikeuden mukaan ollut noudattanut hänelle tieliikennelain 14 §:n 3 momentin mukaan kuuluvaa velvollisuutta väistää muuta liikennettä. Ennakointivelvollisuuteen sisältyy velvollisuus myös varmistua toisten tienkäyttäjien aikeista.

Ennakointivelvollisuudesta oli kyse myös korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1989:93. Tapauksessa A oli lähtenyt ylittämään risteystä väistämisvelvollisuutta osoittavan liikenne-merkin takaa saatuaan siihen luvan etuajo-oikeutetulla tiellä olleelta B:ltä, jonka kuljettama auto oli pysähtynyt suojatien eteen. Tällöin A:n kuljettama auto ja B:n auton pysähtymättä ohittanut C:n kuljettama auto törmäsivät toisiinsa.

Korkeimman oikeuden tulkinnan mukaan A:n ennalta arvattavissa ei ollut, että C ajoi risteykseen noudattamatta tieliikennelain 32 §:n 2 momentissa säädettyä kieltoa pysähtymättä ohittaa suojatien eteen pysähtynyt ajoneuvo. Koska ajoneuvot eivät olisi kohdanneet, jos C olisi pysähtynyt suojatien eteen, korkein oikeus hylkäsi syytteen A:ta vastaan. Tapauksessa korostuu tiettyjen liikennesääntöjen suojelutavoitteen merkitys arvioitaessa sitä, mikä on ollut liikennevahingon todellinen syy. Tapauksessa A on ylittänyt risteyksen siitä huolimatta, että hänelle oli risteyksessä osoitettu väistämisvelvollisuus kärkikolmiolla. A on törmännyt C:n kanssa, joka puolestaan oli laiminlyönyt pysähtyä suojatien eteen pysähtyneen B:n ajoneuvon viereen. Vaikka myös väistämisvelvollisuutta osoittavat liikennemerkkit osoittavat liikenteen keskeisimpiä liikennesääntöjä, on katsottu, että erityinen merkitys tulee antaa jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden suojaksi säädetuille liikennesäännöille, kuten tieliikennelain 32 §:n 2 momentin säännökselle.

Korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1994:69 oli kyse jalankulkijan ja polkupyöräilijän välisestä törmäyksestä. Jalankulkija oli astunut jalkakäytävältä sen rinnalla olevalle pyörätielle. Jalankulkijaopastin oli näyttänyt jalankulkijalle vihreää valoa ja hänen tarkoituksenaan on ollut ylittää katu suojatietä pitkin. Kadun ajoradalla ajoneuvot olivat pysähtyneet suojatien eteen ajoneuvo-opastimen näyttäessä punaista valoa. Polkupyöräilijä törmäsi jalankulkijaan kuljettaessaan polkupyöräänsä kyseisen kadun suuntaisella pyörätiellä. Jalankulkija kaatui ja loukkaantui törmäyksen johdosta. Korkein oikeus totesi ratkaisussaan ensinnäkin, että polkupyörällä ajaminen on ajoneuvon kuljettamista, ja että pyöräilijän on noudatettava ajoneuvon kuljettajaa koskevia liikennesääntöjä, jollei toisin ole säädetty. Korkein oikeus katsoi olleen polkupyöräilijän kannalta ennalta arvattavissa, että jalankulkija astuu pyörätielle ylittääkseen kadun suojatietä pitkin. Polkupyöräilijä ei siten ollut noudattanut olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vahingon välttämiseksi.

Korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1990:14 auton kuljettaja A oli tapauksessa liikenne-merkein etuajo-oikeutetuksi osoitettua katua ajaessaan jarruttanut risteyksessä äkillisesti ja voimakkaasti toisen auton lähestyessä oikealta kärkikolmion takaa risteystä. Tällöin A:n perässä kulkenut B:n kuljettama auto oli törmännyt A:n autoon. Korkeimman oikeuden mukaan A:n menettely ei ollut B:n ennalta arvattavissa. B:tä vastaan liikenteen vaarantamisesta ajettu syyte hylättiin. Toisaalta kaksi korkeimman oikeuden eri mieltä olevaa jäsentä lausuiivat, että risteysajotilanteessa erityinen varovaisuusvelvollisuus on edellyttänyt B:ltä varautumista siihen mahdollisuuteen, että A, vaikka ajoikin etuajo-oikeutettua tietä, saattoi joutua äkkijarrutukseen. Kun lisäksi B:n kuljettaman auton törmäyminen A:n auton perään on tapahtunut suurella voimalla, osoittaa se eri mieltä olleiden jäsenten mielestä, ettei B ole sovittanut kuljettamansa auton etäisyyttä A:n autoon riittäväksi. B oli siten varomattomuudellaan osaltaan aiheuttanut kysymyksessä olevan liikennevahingon, ja jäsenet olisivat tuominneet myös tämän liikenteen vaarantamisesta.

Ennakointivelvollisuuden rajojen määrittämisestä on ollut kyse myös korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1989:90. Tapauksessa lapsi oli juossut kaupungissa pimeään aikaan valaistulle jäiselle kadulle auton kulkusuuntaan nähden vasemmalla risteyksessä, jossa ei ollut suojatietä. Lapsi joutui auton töytäisemäksi, koska auton kuljettaja, joka käytti ajon aikana lähivaloja, ei saanut autoa pysäytetyksi riittävän ajoissa. Korkein oikeus katsoi, ettei auton kuljettaja vallinneissa olosuhteissa ollut havainnut lasta ennen liikennevahinkoa. Kuljettajan ei myöskään ollut näytetty laiminlyöneen sovittaa ajonopeuttaan sellaiseksi kuin liikenneturvallisuus tieliikennelain 23 §:n 1 momentin mukaan oli edellyttänyt. Tilanteen katsottiin olleen auton kuljettajalle ennalta arvaamaton muun muassa siksi, ettei lapsella ollut heijastinta.

Korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO:1989:88 vastaavanlaista tilannetta arvioitiin eri tavalla, koska kuljettajalla arvioitiin olleen mahdollisuus toimia tilanteessa toisin. Tapauksessa au-

ton kuljettaja oli hyvissä ajoin huomannut tien reunassa seisseen lapsen, joka odotti vastakkaisesta suunnasta saapuvan auton ohimenoa, ja tällöin todennut, ettei lapsi huomannut hänen kuljettamansa auton lähestymistä. Kun lapsi lähti ylittämään tietä, auton kuljettaja ei jarrutuksesta huolimatta saanut liukkaalla kelillä autoaan pysähtymään, vaan törmäsi lapseen. Korkein oikeus totesi, että koska auton kuljettaja oli laiminlyönyt vähentää nopeuttaan niin, että hän olisi voinut päälle ajon estämiseksi pysäyttää autonsa tai herättää lapsen huomion esimerkiksi äänimerkin antamalla, hänen katsottiin laiminlyöneen tieliikennelain 30 §:n 2 momentissa kuljettajalle asetetun velvollisuuden noudattaa erityistä varovaisuutta lähestyessään lapsia. Auton kuljettajalla katsottiin olleen hyvä näkyvyys pitkälle kohti törmäyspaikkaa ja siten edellytykset havaita tien reunassa seissyt lapsi ja sovittaa oma toimintansa varautuen lapsen yllättäviin liikkeisiin.

Oikeuskäytännössä ratkaistuissa liikennevahinkotapauksissa on tullut ilmi, että tienkäyttäjän tulee toimia liikenteessä siten, että muilla tienkäyttäjillä on mahdollisuus ennakoida tienkäyttäjän toimintaa ja sovittaa oma liikkumisensa sen mukaiseksi. Ennakointivelvollisuudella on siten kaksi tarkoitusta. Kuljettajan tulee esimerkiksi suuntamerkein hyvissä ajoin osoittaa aikovansa suorittaa jonkin toimenpiteen, jotta muilla tienkäyttäjillä olisi mahdollisuus tähän varautua. Korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1955-II-113 moottoripyörän kuljettaja oli kääntyessään ajosuuntansa vasemmalla puolella olleeseen pihaan laiminlyönyt tarkkailla, että kääntyminen saattoi tapahtua häiritsemättä liikennettä tiellä. Kuljettaja oli kaartanut äkillisesti ja suuntamerkkiä antamatta vasemmalle seurauksin, että hänen ohjaamansa moottoripyörä ja takaapäin tullut auto olivat ajaneet yhteen. Vasemmalle kääntynyt moottoripyöräilijä todettiin yksin syylliseksi yhteenajoon.

Ennakointivelvollisuutta on käsitelty myös korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1986-II-113. Tapauksessa alle 12-vuotias lapsi ajoi ajoradan ylittääkseen polkupyörällä suojatielle. Suojatiellä auton kuljettaja törmäsi polkupyöräilevään lapseen. Korkein oikeus totesi ratkaisussaan, että auton kuljettajalla ei ollut vallinneissa olosuhteissa mahdollisuutta riittävän ajoissa tehdä havaintoja polkupyöräilijän kulkemisesta eikä siitä, että polkupyöräilijä oli lapsi. Korkein oikeus totesi lisäksi, että auton kuljettajan ei tarvinnut varautua siihen, että polkupyöräilijä liikennesääntöjen vastaisesti ajaisi suojatielle, joka ei ollut yhdistetyn pyörätien ja jalakäytävän jatke. Polkupyöräilijän ajoa suojatielle pidettiin auton kuljettajan kannalta vallinneissa olosuhteissa ennalta arvaamattomana, eikä tällöin voitu katsoa näytetyksi auton kuljettajan laiminlyöneen suojatietä lähestyessään noudattaa olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta. Tapauksessa korostuu vallitsevien liikenneolosuhteiden vaikutus siihen, mihin esimerkiksi auton kuljettajan tulee liikenteessä varautua. Liikenneolosuhteet vaikuttavat siihen, millaista toimintaa auton kuljettajan tulee toisten tienkäyttäjien taholta ennakoida.

Korkeimman oikeuden ennakkoratkaisussa KKO 1987:3 oli kyse liikennevahingosta, jossa A oli kuljettamallaan autolla törmännyt linja-autopysäkillä pysähtyneen linja-auton edestä maantielle juosseeseen lapseen seurauksin, että lapsi kuoli. Korkein oikeus katsoi, että A oli linja-autoa lähestyessään laiminlyönyt vähentää nopeutta ja siirtyä keskitielle päin ja siten erityisesti varoa linja-autosta mahdollisesti poistuvia matkustajia. Tieliikennelain 30 §:n 2 momentin mukaan ajoneuvon kuljettajan on erityisesti varottava lähestyessään muunt muassa pysäytettyä linja-autoa. Tähän liikennesääntöön sisältyy siten varsin tiukka ennakointivelvollisuus.

Korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1984-II-132 oli kyse tilanteesta, jossa auton kuljettaja oli ajanut pimeällä, jäisellä tiellä, kaarteeseen sekä mäen rajoittaessa näkyvyyttä, lähivaloilla ja niin lähellä edellä kulkenutta autoa, ettei sen nostattaman irtolumipölyn vuoksi ollut voinut nähdä autojen välissä olevaa tienosaa selvästi. Kuljettajan havaittua kaarteeseen jälkeen suoralla ja tasaisella tienosalla tiellä jotain, hän ei ollut ajoissa saanut autoaan pysäytetyksi tai väistetyksi oikealle. Ryhtyessään hätäjarrutukseen oli hän törmännyt autollaan ajoradalla maan-

seen henkilöön, joka tämän seurauksena menehtyi. Korkeimman oikeuden ratkaisun mukaan ihmisen makaamisesta sellaisessa paikassa, jossa näkyvyys oli rajoitettu, aiheutunut liikennevahinko ei ollut auton kuljettajan kannalta ennakoitavissa.

Myös korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1964-II-119 todettiin, että auton kuljettaja ei ollut voinut havaita talvella pimeän aikana maantiellä maannutta henkilöä niin ajoissa, että hän olisi voinut välttää ajamasta tämän ylitse. Yliajo ei näin ollen korkeimman oikeuden mukaan ollut auton kuljettajan ennalta varottavissa.

Siitä, että tietyn elämäntilanteen, kuten liikenteen, toiminnassa edellytetään suurta huolellisuutta ja harkintaa, kertovat tieliikennesääntelyn tarkkuus ja erityiset huolellisuusnormit. Tienkäyttäjän osallistuessa liikenteeseen tulisi hänen mieltää osallistumisesta niin hänelle itselleen kuin muillekin tienkäyttäjille aiheutuvat henkeen, terveyteen ja turvallisuuteen kohdistuvat riskit. Siksi oikeuskirjallisuudessa ennakoitivelvollisuus on asetettu erityisen korkealle tasolle.

Varovaisuusvelvollisuus muita tienkäyttäjiä kohtaan

Perustuslain 6 §:n mukaan ihmiset ovat yhdenvertaisia lain edessä. Yhdenvertaisuus tarkoittaa niin muodollista kuin aineellistakin yhdenvertaisuutta: yhdenvertaista kohtelua ja lakiin perustuvan oikeudenmukaisuuden takaamista.

Yhdenvertaisuusperiaate rajoittaa viranomaisten harkintavaltaa. Periaatteeseen sisältyy miellivallan kielto ja vaatimus samanlaisesta kohtelusta samanlaisissa tapauksissa. Viranomaisten tulee soveltaa lakia tekemättä kansalaisten välillä muita eroja kuin mitä laista ilmenee. Yhdenvertaisuussäännös kohdistuu myös lainsäätäjään. Yhdenvertaisuusnäkökohdilla on merkitystä sekä myönnettäessä lailla etuja ja oikeuksia että asetettaessa velvollisuuksia.

Erilaisten oikeuksien ja velvollisuuksien asettaminen perustuu eri tienkäyttäjien erilaisiin ominaispiirteisiin. Vaikka lainsäädännön tulisi yhdenvertaisuusperiaatteen mukaan olla kaikille sama, tieliikenteessä on katsottu perustelluksi asettaa eri tienkäyttäjille erilaisia velvollisuuksia. Tarkoituksena on kaikkein perustavimpien oikeuksien, ihmisen hengen ja terveyden suojaaminen. Liikenteen heikoimpien tienkäyttäjryhmien erityinen suojelu asetettiin nimenomaiseksi tavoitteeksi voimassa olevaa tieliikennelakia säädettäessä. (HE 74/1979 vp)

Tienkäyttäjryhmien oikeuksia liikenteessä tulisi yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisesti tarkastella mahdollisimman tasapuolisesti. Tämä tarkoittaa sitä, että tietyn tienkäyttäjryhmän oikeuksia ei tulisi rajoittaa, ellei rajoituksella saavuteta vastaavan suuruista hyötyä jollekin toiselle tienkäyttäjryhmälle. Eri tienkäyttäjryhmiin kuuluvien tienkäyttäjien oikeuksien ja velvollisuuksien huomioonottaminen kuuluu tieliikenteen sääntelyn keskeisimpiin periaatteisiin. Tietyille tienkäyttäjryhmille voidaan asettaa erityisiä velvollisuuksia toisten tienkäyttäjryhmien oikeuksien takaamiseksi. Tienkäyttäjryhmille voidaan asettaa erilaisia velvollisuuksia sen mukaan, miten suuren riskin ne muodostavat toisille tienkäyttäjille. Tarkoituksena on toisaalta turvata eri tienkäyttäjryhmien erilainen suojan tarve ja toisaalta taas asettaa eri tienkäyttäjryhmiin kuuluville erilaisia velvollisuuksia. Näiden oikeuksien ja velvollisuuksien tavoitteena on vaikuttaa toisten tienkäyttäjryhmien toimintaan ja turvallisuuteen liikenteessä.

Jalankulkijoita, polkupyöräilijöitä ja mopoilijoita koskeneiden tieliikennesääntöjen uudistamisen yhteydessä vuonna 1996 todettiin, että näiden tienkäyttäjryhmien liikenneturvallisuuden parantamiselle on olemassa tarve. Sääntöjä uudistaneen työryhmän mukaan tavoitteena oli turvata tieliikenteen eri osapuolille mahdollisimman tasavertainen asema. Työryhmä totesi, että tieliikennesääntöjen muutoksia harkittaessa pyrittiin selkeään vastuunjakoön tieliikenteen

eri osapuolten kesken. (Liikenneministeriön työryhmämietintö: Kevyen liikenteen liikennesääntöjen uudistaminen 1996, julkaisu L 15/1996)

Yksi tieliikennelainsäädännön keskeisimmistä tavoitteista on kansalaisten tasapuolisten liikkumismahdollisuuksien turvaaminen, mikä tavoite on myös tuotu esiin nykyisen tieliikennelain esitöissä. Esimerkiksi lasten, ikääntyneiden ja aisti- ja liikuntavammaisten henkilöiden erilaiset mahdollisuudet selviytyä liikenteessä oli huomioitava lainsäädännössä. (HE 74/1979 vp) Erityisryhmien oikeuksien huomioimisella pyritään niin sanotun tosiasiallisen yhdenvertaisuuden toteuttamiseen.

Eri tienkäyttäjärhyhmille asetettavien eritasoisten oikeuksien ja velvollisuuksien ei katsota olevan perustuslaissa turvattu yhdenvertaisuusperiaatteen vastaisia, koska pyrkimyksenä on tienkäyttäjärhyhmien tosiasiallisen tasa-arvon toteuttaminen sekä tärkeimpinä pidettyjen, perustuslain 7 §:n turvaamien oikeuksien suojeleminen. Eri tienkäyttäjärhyhmien erilainen kohtelu on tästäkin huolimatta perusteltava relevanteilla argumenteilla.

Lähtökohtaisesti tienkäyttäjärhyhmien oikeuksia liikenteessä tulisi yhdenvertaisuusperiaatteen mukaan tarkastella mahdollisimman tasapuolisesti. Tämä tarkoittaa, että moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajien oikeuksia ei tulisi rajoittaa esimerkiksi erityisin väistämis- tai huolellisuusvelvollisuuksin, ellei rajoituksella saavuteta vastaavan suuruista hyötyä jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden turvallisuudelle. Yleensä näin voidaan katsoa olevan. Tienkäyttäjärhyhmille on asetettu tieliikennelaissa erilaisia velvollisuuksia sen mukaan, miten suuren riskin ne muodostavat toisille tienkäyttäjille.

Oikeutta liikkua vapaasti rajoitetaan. Rajaton liikkumisvapaus johtaisi siihen, että liikenteen heikoimpien tienkäyttäjien oikeudet eivät toteutuisi tyydyttävästi edistävällä tavalla. Tästä syystä on hyväksytty liikenteen heikoimpien ryhmiä kohtelu muista ryhmistä poikkeavalla tavalla sallimalla heille erityiskohtelua esimerkiksi huolellisuuden arvioinnissa, sekä asettamalla moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajille erityinen huolellisuusvelvollisuus tieliikenteen heikoimpia tienkäyttäjiä kohtaan.

Perustuslain 6 §:n yhdenvertaisuussäännös ei estä tosiasialliseen tasa-arvon turvaamiseksi tarpeellista positiivista erityiskohtelua, toisin sanoen jonkin ryhmän asemaa ja olosuhteita parantavia toimia. Perustuslain 6 §:n syrjintäkiellon tarkoittamasta syrjinnästä ja suosinnasta on siten erotettava positiivinen erityiskohtelu, jolla tarkoitetaan tietyn ryhmän asemaa ja olosuhteita parantavia toimia. Tällaisilla toimilla tähdätään kyseisen ryhmän tosiasiallisen tasa-arvon turvaamiseen. Perustuslain 6 §:n 4 momentti sallii tosiasiallisen yhdenvertaisuuden saavuttamiseksi tiettyjen ryhmien positiivisen erityiskohtelun. Tällöinkään muita henkilöitä ei syrjitä, vaan toiminta painottuu toisen henkilöryhmän oikeuksien erityiseen turvaamiseen. Positiivinen erityiskohtelu nähdään myös julkisen vallan velvoitteena perusoikeuksien toteutumisen turvaamiseksi.

Tieliikennesääntelyllä pyritään osaltaan turvaamaan ihmisten tasapuoliset liikkumismahdollisuudet. Tavoite on tuotu esiin nykyisen tieliikennelain esitöissä. Eri väestöryhmien välinen yhdenvertaisuus on huomioitava tieliikennesääntelyssä. Esimerkiksi lasten, ikääntyneiden ja aisti- ja liikuntarajoitteisten henkilöiden erilaiset mahdollisuudet selviytyä liikenteessä on huomioitava lainsäädännössä. (HE 74/1979 vp)

Lapset tarvitsevat aikuisväestöä heikompana ryhmänä erityistä suojelua ja huolenpitoa. Perustuslain 6 §:n 3 momentin säännös, jonka mukaan lapsia on kohdeltava tasa-arvoisesti yksilöinä ja heidän tulee saada vaikuttaa kehitystään vastaavasti itseään koskeviin asioihin, antaa perus-

tan myös lasten positiiviselle erityiskohtelulle. Erityiskohtelu on välttämätöntä lasten tasa-arvoisen aseman turvaamiseksi aikuisväestöön nähden. (HE 309/1993 vp)

Lasten positiivisen erityiskohtelun perusta on laajassa kansainvälisessä lainsäädännössä, jolla pyritään turvaamaan lasten oikeuksien toteutuminen yhteiskunnassa. Lasten perus- ja ihmisoikeuksien merkitys on korostunut erityisesti viime vuosina. Jo YK:n yleismaailmallisessa ihmisoikeuksien julistuksessa vuonna 1948 korostettiin lasten oikeutta erityiseen huolenpitoon ja apuun. Lasten asemaa on korostettu niin yleisissä ihmisoikeusasiakirjoissa kuin erityisissä lasten oikeuksia koskevilla sopimuksilla.

Kansalaisoikeuksia ja poliittisia oikeuksia koskevan kansainvälisen sopimuksen 24 artiklan mukaan lapsella on oikeus alaikäisyytensä edellyttämään suojeluun perheensä, yhteiskunnan sekä valtion taholta ilman syrjintää. Euroopan unionin perusoikeuskirjan 24 artiklan mukaan lapsella on oikeus hänen hyvinvoinnilleen välttämättömään suojeluun ja huolenpitoon. YK:n lapsen oikeuksien julistuksessa vuodelta 1959 ja lapsen oikeuksia koskevassa yleissopimuksessa vuodelta 1989 on todettu lapsilla olevan oikeus erityiseen huolenpitoon.

EU:n perusoikeuskirjan 25 artiklan mukaan Euroopan unioni tunnustaa ikääntyneiden henkilöiden oikeuden ihmisarvoiseen ja itsenäiseen elämään. Tämä vaatii yhteiskunnalta aktiivisia toimia ikääntyneiden turvallisen liikkumisen toteuttamiseksi. Ikääntyneiden henkilöiden erityissuojelu tieliikenteessä perustuu samoihin tosiasiallisen tasa-arvon turvaamisen tavoitteisiin kuin lastenkin suojelu. Ikääntyneiden henkilöiden liikkuminen on usein hitaampaa ja epävarmempaa kuin muiden tienkäyttäjien.

Tasa-arvoisena yhteiskunnan jäsenenä toimiminen edellyttää, että ihminen pääsee nauttimaan täysimääräisesti hänelle kuuluvista vapauksista, kuten liikkumisen vapaudesta. Iän merkityksen arviointiin liittyvät kysymykset ovat erityisen hankalia käytännön toiminnassa. Tiettyjen, ennalta määrättyjen ikärajojen käyttäminen on ongelmallista, koska ikääntyminen on henkilökohtainen ja eri henkilöillä erilainen prosessi. On selvää, että tietty määrä ikävuosia ei vaikuta kaikkien ihmisten toimintakykyyn samalla tavoin. Siksi on erityisen hankala määrittää, keitä tulee kohdella tieliikenneympäristössä lapsina tai vanhuksina.

YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevan yleissopimuksen 1 artiklan mukaan vammaisiksi määritellään henkilöt, joilla on sellainen pitkäaikainen ruumiillinen, henkinen, älyllinen tai aisteihin liittyvä vamma, jonka vuorovaikutus erilaisten esteiden kanssa voi estää heidän täysimääräisen ja tehokkaan osallistumisensa yhteiskuntaan yhdenvertaisesti muiden kanssa. Suomi on allekirjoittanut vammaisten oikeuksia koskevan yleissopimuksen ja sen valinnaisen lisäpöytäkirjan. Sopimus ratifioitiin toukokuussa ja se astui Suomessa voimaan kesällä 2016.

Yleissopimuksen 5 artiklan 4 kohdan mukaan sellaisia erityistoimia, jotka ovat tarpeen vammaisten henkilöiden tosiasiallisen yhdenvertaisuuden jouduttamiseksi tai saavuttamiseksi, ei katsota yleissopimuksen tarkoittamaksi syrjinnäksi. Sopimuksen 10 artiklassa todetaan, että vammaisten oikeuksia koskevan yleissopimuksen sopimuspuolet vahvistavat, että jokaisella ihmisellä on synnynnäinen oikeus elämään, ja toteuttavat kaikki tarvittavat toimet varmistaakseen, että vammaiset henkilöt voivat nauttia tästä oikeudesta tehokkaasti ja yhdenvertaisesti muiden kanssa.

Sopimuksen 14 artiklassa korostetaan sopimuspuolten velvollisuutta varmistaa, että vammaiset henkilöt yhdenvertaisesti muiden kanssa nauttivat oikeudesta vapauteen ja turvallisuuteen. 18 artiklassa todetaan vammaisilla henkilöillä olevan yhdenvertaisesti muiden ihmisten kanssa oikeus muun muassa liikkumisvapauteen. Sopimuksen 20 artiklassa taataan vammaisille hen-

kilöille oikeus henkilökohtaiseen liikkumiseen ja sopimuspuolille velvoite varmistaa vammaisille henkilöille mahdollisuus mahdollisimman itsenäiseen henkilökohtaiseen liikkumiseen helpottamalla muun muassa vammaisten henkilöiden henkilökohtaista liikkumista siten ja silloin kun he haluavat sekä kohtuulliseen hintaan. Vammaisten henkilöiden erityissuojan korostaminen tieliikenteessä tähtää siten tosiasiallisen tasa-arvon toteuttamiseen.

Perustuslain 9 ja 22 §:t velvoittavat julkisen vallan lainsäädännöllisin ja muin toimenpitein mahdollistamaan aisti- ja liikuntavammaisten liikkumisen. Liikkumisvapauden turvaaminen edellyttää muun muassa liikennettä koskevien säännösten ja määräysten laatimista sellaisiksi, että vammaisten liikkumisvapaus turvataan. Tällöin on perusteltua asettaa muille tienkäyttäjille lainsäädännöllinen velvollisuus vammaisten erityiseen huomiointiin tieliikenteessä.

Tienkäyttäjän on luottamusperiaatteestakin huolimatta otettava huomioon se, etteivät kaikki tienkäyttäjät tunne tai noudata liikennesääntöjä. Erityisesti tämä on otettava huomioon liikenteessä liikkuvien lasten, vanhusten, näkövammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden kohdalla. Heikoimpien tienkäyttäjryhmien erityissuojelu kuuluu tieliikenteen yleisiin periaatteisiin. Tienkäyttäjän on noudatettava erityistä varovaisuutta silloin, kun toisen tienkäyttäjän toiminnasta on pääteltävissä, ettei hän tunne tai tule noudattamaan liikennesääntöjä.

Tienkäyttäjän liikenteessä tarvitseman suojan tarve voi vaihdella myös samaan tienkäyttäjärhyhmään kuuluvien erilaisten tienkäyttäjien kesken. Kevyen liikenteen tienkäyttäjryhmät ovat moninaisia, minkä vuoksi käsitettä *kevyt liikenne* voidaan pitää vanhentuneena. Jalankulkijoita, polkupyöräilijöitä, sähköavusteisia laitteita käyttäviä ja mopoilijoita tulisi tarkastella omina ryhminään sen vuoksi, että kaikki ryhmät eroavat liikkumistavoiltaan ja suojelutarpeiltaan toisistaan. Esimerkiksi jalankulkijoiden tienkäyttäjryhmä sisältää hyvin erilaisia ja eri nopeuksilla liikkuvia tienkäyttäjiä. Samoin moottorikäyttöisten ajoneuvojen käyttäjryhmään sisältyy monenlaisia ja suojan tarpeeltaan erilaisia ajoneuvoja ja niiden kuljettajia. Kevyen liikenteen tienkäyttäjryhmän moninaisuus ja liikkumistapojen erilaisuus vaikuttavat siihen, miten muut tienkäyttäjät suhtautuvat kevyen liikenteen tienkäyttäjään. Jalankulkijoiden tienkäyttäjryhmää ei siten tulisi ajatella yhtenä ryhmänä, joiden kohdalla sovellettaisiin yhtenäistä huolellisuuden mittapuuta.

Korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1991:87 oli kyse liikennetilanteesta, jossa polkupyöräilijä oli ylittänyt tien yhdistetyn pyörä- ja jalankulkutien jatketta käyttäen. Polkupyöräilijä oli tietä ylittäessään laiminlyönyt väistää silloin vielä voimassa olleen väistämissäännön mukaisesti samanaikaisesti oikealta lähestynyttä henkilöautoa sillä seurauksella, että ajoneuvot törmäsivät ja polkupyöräilijä loukkaantui. Korkeimman oikeuden mukaan tapauksessa jäi näyttämättä, että henkilöauton kuljettaja olisi ajanut liikennesääntöjen vastaisesti tai muutenkaan varomattomuudellaan aiheuttanut polkupyöräilijän vammat. Ratkaisun lopputulos korostaa liikennesääntöjen merkitystä tienkäyttäjien velvollisuuksien arvioimisessa. Ratkaisussa ei ole arvioitu erilaisten tienkäyttäjien erilaisia velvollisuuksia. Korkeimman oikeuden kaksi eri mieltä olevaa jäsentä kuitenkin totesivat, että henkilöauton kuljettaja ei ole suojatietä lähestyessään hiljentänyt nopeuttaan. Näin menetellessään kuljettaja oli laiminlyönyt ajoneuvon kuljettajalle säädetyn velvollisuuden ajaa suojatietä lähestyessään sellaisella nopeudella, että hän voi tarvittaessa pysäyttää ennen suojatietä. Tästä laiminlyönnistä on osaltaan ollut seurauksena auton törmäminen suojatietä polkupyörällä ajaen ylittämässä olleeseen henkilöön. Eri mieltä olevatkaan jäsenet eivät kuitenkaan olisi vapauttaneet polkupyöräilijää vastuusta, koska tämä oli laiminlyönyt väistää oikealta lähestynyttä henkilöautoa risteyksessä.

Luottamusperiaatetta ei voida soveltaa puhtaasti silloin, kun on kyse lasten, ikääntyneiden tai vammaisten asemasta tienkäyttäjinä. Moottoriajoneuvon kuljettajan on tällaisen tienkäyttäjän havaitessaan otettava huomioon liikennesääntöjen vastaisen käyttäytymisen mahdollisuus. Jos

kuljettaja ei pysty varmistumaan, kuuluuko hänen havaitsemansa jalankulkija tai polkupyöräilijä mainittuihin ryhmiin, hänen on oikeuskirjallisuuden mukaan sovitettava toimintansa sen vaihtoehdon mukaan, johon sisältyy suurin riski.

Epäselvissä tilanteissa ajoneuvon kuljettajan on pidettävä esimerkiksi lapsena henkilöä, joka hänen havaintojensa perusteella voisi olla lapsi. On tulkinnanvaraista, ketä on pidettävä lapsena, vanhuksena tai vammaisena. Kysymyksen tarkastelussa tulee ottaa huomioon kyseessä olevan henkilön kyky selviytyä liikenteessä.

Ratkaisevana ei tule pitää esimerkiksi lapsen tai vanhuksen täsmällistä ikää, vaan sitä, onko kyseisen tienkäyttäjän kyky selviytyä liikenteessä alentunut iän vuoksi. Myös vammaisen kyvyn selviytyä liikenteessä ratkaisee vamman laatu. Vamman laadusta antavat viitteitä esimerkiksi pyörätuolilla liikkuminen, näkövammaisen keppi tai opaskoira. Näistä voidaan päätellä, että henkilön kyky tehdä havaintoja liikenteessä ja liikkua muun liikenteen tahdissa on alentunut. Oikeuskirjallisuudessa aiheen erityiseen varovaisuuteen vanhusten, lasten ja vammaisten suhteen antavat esimerkiksi hidas tai epävarma liikkuminen.

Tienkäyttäjän velvollisuus tunnistaa konkreettisessa liikennetilanteessa erityistä suojelua vaativaan ryhmään kuuluva tienkäyttäjä onkin pääasiassa rajattava henkilön ulkoisesti havaittavien ominaisuuksien perusteella tehtävään päättelyyn. Lapsen tunnistaminen ei ole yksinkertainen tehtävä vain lapsen ulkoisten ominaisuuksien perusteella. Tietyissä ympäristöissä, esimerkiksi koulujen lähistöllä, ajoneuvon kuljettajan tulee varautua siihen, että lapsia on muita liikenneympäristöjä enemmän.

Myöskään ikääntyneen henkilön tunnistaminen ei ole yksinkertaista. Vanheneminen on yksilöllinen prosessi, joka ei vaikuta kaikkien henkilöiden aisti- ja liikuntakykyyn tietyssä iässä.

2.1.4. Käyttäytymisen perusteet - Liikennesäännöt

Tausta

Eri valtioissa oli pitkään omia sääntöjään ja omia liikennemerkkejään. Erillissäätelystä on pyritty kansainvälisellä tasolla pääsemään eroon ja sopimaan yhtenäisistä käytännöistä ainakin tärkeimpien käyttäytymissääntöjen ja liikennemerkkien kohdalla.

Vuonna 1949 Sveitsin Genevessä pidettiin YK:n konferenssi, jossa tehtiin tieliikennettä koskeva yleissopimus. Sen allekirjoittivat YK:hon kuuluvat valtiot. Yleissopimus vaikutti vuoden 1957 Suomen tieliikennelakiin.

Vuonna 1968 Itävallan Wienissä allekirjoitettiin uusi kansainvälinen tieliikenteen yleissopimus, niin sanottu Wienin yleissopimus. Sopimukseen liittyen Euroopan talouskomissiossa valmisteltiin yleissopimusta täydentävät liikennesääntö ja liikennemerkkisopimukset.

Suomi on ratifioinut mainitun kansainvälisen tieliikennesopimuksen vuonna 1986. Sopimus saatettiin Suomessa voimaan tieliikennelailla.

2.1.5. Liikennesäännöt

Voimassa olevan vuoden 1981 tieliikennelain 2 luvun 51 pykälää sisältävät tienkäyttäjän käyttäytymisen perussäännöt. Merkillepantavaa on, että sääntely ei ole juurikaan lisääntynyt lain voimassaolon aikana. Sääntely ei ole lisääntynyt, koska liikennesäännöt perustuvat monilta osin edellä mainittuihin kansainvälisiin tieliikenteen sopimuksiin: joko vuoden 1968 tai vuo-

den 1949 kansainvälisiin yleissopimuksiin. Selvää on muun ohella, että liikennekäyttäytymiseen keskeisesti sisältyvän ennakoitavuuden vuoksi liikennesäännöt eivät voi olla jatkuvassa muutoksessa.

Liikennesääntöjen koherenssia on mahdollista parantaa sekä sisällöllisillä muutoksilla että lakiteknisillä toimenpiteillä. Paremmalla ja laadukkaammalla lainsäädännöllä voi olla vaikutusta liikennesääntöjen ymmärrettävyyden kannalta. Sääntöjen kirjoitusasua voidaan yksinkertaistaa ja ymmärrettävyyttä parantaa. Säännöt on mahdollista ryhmitellä tienkäyttäjärhmittäin nykyistä selvemmin. Voimassa olevan lainsäädännön mukaan jalankulkijat ja pyöräilijät ovat erityisasemassa moottorikäyttöiseen ajoneuvoliikenteeseen nähden. Myös liikenteen erityisryhmät, esimerkiksi vammaiset ja lapset on otettava erityisellä tavalla huomioon liikennesääntöjen järjestelmässä.

Kaikella edellä mainitulla on pedagogista merkitystä ja mikä tärkeintä, merkitystä liikenteen käyttäytymissääntöjen omaksumisen kannalta.

Voimassa olevat liikennesäännöt ovat tienkäyttäjärhmittäin: yleiset kaikkia tienkäyttäjiä koskevat säännöt, jalankulkijoiden liikennesäännöt, ajoneuvojen kuljettajien liikennesäännöt, invalidiajoneuvojen liikennesäännöt, raitiovaunuliikenteen liikennesäännöt, liikennesäännöistä poikkeaminen ja muut säännökset.

Suurin osa liikennesäännöistä on ajoneuvoliikennettä varten. Sen lisäksi sääntöjen joukossa on periaatetyypisiä säännöksiä (esimerkiksi tilannenopeus ja heijastimen käyttö), ajoneuvojen käyttöön liittyvää sääntelyä (esimerkiksi viestintälaitteiden käyttö ajon aikana), viranomaisten toimivaltuuksia koskevaa sääntelyä (nopeusrajoitukset) sekä luonteeltaan hallinto-oikeudellista lupasääntelyä (vamman pysäköintiluvan myöntäminen).

Seka-sääntelymallin valinta on ollut seurausta lainsäädännön kehityksestä; tieliikennelakia on pidetty perusnormina, johon tien käyttöön liittyvää sääntelyä on ollut vaivatonta sisällyttää. Uudenlaiselle jäsentelylle on tarvetta.

Seuraavassa jaksossa arvioidaan tieliikenteen keskeisimpiä liikennesääntöjä. Kaikkien sääntöjen arviointi ei ole mahdollista tässä esityksessä.

Jalankulun liikennesäännöt

Jalankulkijoiden suojaksi on tieliikennelaissa säädetty useita ajoneuvon kuljettajia koskevia väistämissääntöjä. Säännöt sisältävät kaksi perussääntöä: suojatiesäännön ja kääntymissäännön. Niiden lisäksi laissa on hajallaan jalankulkua koskevia muita sääntöjä.

Jalankulkija määritellään tieliikennelain 2 §:ssä. Hän on jalan, suksilla, rullasuksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuva henkilö. Näiden lisäksi jalankulkijoita ovat potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvojen, pyörätuolin tai jalankulkua avustavan tai korvaavan liikumisvälineen tai vastaavan laitteen kuljettaja sekä henkilö, joka taluttaa polkupyörää tai mopoa.

Jalankulkua avustavat nykyisin erilaiset laitteet ja välineet. Niiden huomioon ottaminen uudessa lainsäädännössä on tärkeää. Vuoden 2016 voimaan tulleen tieliikennelain 45 §:n mukaan kevyen sähköajoneuvon kuljettajaan sovelletaan polkupyöräilijä koskevia liikennesääntöjä.

Suojatiesääntö. Tieliikennelain 32 §:n 1 momentti sisältää jalankulkijaturvallisuuden kannalta keskeisen säännön, niin sanotun suojatiesäännön. Säännöksen mukaan suojatietä lähestyvän ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettajan on ajettava sellaisella nopeudella, että hän voi tarvittaessa pysäyttää ennen suojatietä. Hänen on annettava esteetön kulku jalankulkijalle, joka on suojatiellä.

Suojatiesäännön mukaan ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettajien on huolehdittava siitä, ettei jalankulkija ajoneuvoliikenteen takia joudu välillä pysähtymään suojatiellä, vaan hän saa keskeytystä jatkua seuraavalle jalkakäytävälle tai korokkeelle.

Suojatiesäännön noudattamisesta keskustellaan Suomessa paljon. Arvioiden mukaan Suomessa on enemmän suojateitä kuin esimerkiksi Ruotsissa. On lisäksi arvioitu, että Suomessa sääntöä noudatetaan huonosti, esimerkiksi Ruotsiin tai Viroon verrattuna. Suojatiesääntö on kaikissa näissä valtioissa lähtökohdiltaan saman sisältöinen.

Tarvetta suojatiekäyttäytymistä koskevan lainsäädännön perussääntöjen muuttamiselle ei ole. Lainsäädännön ohella suojateiden suunnitteluun ja rakentamiseen on tulevaisuudessa kiinnitettävä paljon huomiota.

Kääntymissääntö. Toinen jalankulkijoiden suojaa merkitsevä sääntö sisältyy tieliikennelain 14 §:n 2 momenttiin. Kaikissa risteyksissä pätee sääntö, jonka mukaan ajoneuvo ei saa kääntyä sen enempää oikealle kuin vasemmallekaan ennen kuin se voi tapahtua estämättä risteävää ajorataa ylittävää jalankulkijaa. Tämä sääntö pätee, vaikka risteävällä ajoradalla ei olisi suojatietä. Risteyksessä kääntyvä ajoneuvo ei saa tehdä kääntymistään loppuun, mikäli se estää risteävän ajoradan poikki suuntautuvan jalankulku- tai polkupyöräliikenteen.

Säännössä ei ole kysymys samanaikaisuudesta. Suoraan ajavaa pyöräilijää tai jalankulkijaa on väistettävä, jos väistämättä jättäminen estäisi pyöräilijän tai jalankulkijan häiriöttömän risteuksen ylityksen. Ennen vasemmalle kääntymistä on erityisesti myös varmistauduttava siitä, ettei toimenpide missään vaiheessa jalankulkijoitakaan väistettäessä estä kohtaavaa ajoneuvoliikennettä.

Kuljettajan, joka muualla kuin risteyksessä aikoo poistua ajoradalta tai muuten ylittää sen, on vastaavasti väistettävä tien reunaa käyttävää jalankulkijaa.

Väistämissääntöjä käsitellään tarkemmin jäljempänä tässä esityksessä.

Muita säännöksiä jalankulkijan turvaksi. Suojatieturvallisuuden kannalta tärkeä säännös sisältyy tieliikennelain 32 §:ään, jonka mukaan suojatien eteen pysähtynyttä tai näkyvyyden sille peittävää, liikkeellä olevaa ajoneuvoa tai raitiovaunua, ei saa ohittaa pysähtymättä.

Pysähtymispakko ei kuitenkaan ole täysin ehdoton. Se ei koske sellaista tilannetta, joissa ohitettavan ja oman ajoneuvon väliin jää suojakoroke tai vapaa ajokaista, eikä tilanteita, joissa liikennevalo-opastin osoittaa vihreää valoa ohittavan suunnassa.

Vihreästä valosta huolimatta on kuitenkin annettava esteetön kulku jalankulkijalle, joka on astunut tai astumassa suojatielle.

Tieliikennelain 30 §:n 1 momentissa säädetään, että jalankulkijalle on annettava ajoneuvon koko ja nopeus huomioon ottaen turvallinen tila kohdattaessa tai ohitettaessa jalankulkijoita. Ajoneuvon kuljettajan on lain 31 §:n 1 momentin perusteella lisäksi ylittäessään jalkakäytävää annettava jalankulkijalle esteetön kulku.

Tieliikennelain 14 §:n yleisen väistämissäännön mukaan ajoneuvon tai raitiovaunun on niin ikään väistettävä jokaista tiellä kulkevaa jalankulkijaa tullessaan tielle pihasta, pysäköintipaikalta, huoltoasemalta tai muulta vastaavalta alueelta; myös tullessaan tielle polulta, tilustieltä taikka muulta vähäiseltä tieltä tai moottorikelkkareitiltä. Vastaavasti on kuljettajan, joka muualla kuin risteyksessä aikoo poistua ajoradalta, väistettävä tien reunaa käyttävää jalankulkijaa.

Tieliikennelain 33 § edellyttää ajoneuvon kuljettajaa antamaan pihakadulla ja 33 a § kävelykadulla jalankulkijalle esteetön kulku. Hänen on lisäksi sovitettava ajonopeutensa jalankulun mukaiseksi

Myös jalankulkijaryhmille on annettu laissa erityinen asema. Toinen tienkäyttäjä ei saa keskeyttää tai muuten estää sotilasosaston, saattueen, valvotun lapsiryhmän tai muun järjestäytyneen kulkueen etenemistä. Sääntö ei kuitenkaan koske sellaisen hälytysajoneuvon kuljettajaa, jossa käytetään ääni- ja valomerkkejä. Erilaisten jalankulkijaryhmien näin tarkkaan ryhmitteilyyn laissa ei enää ole välttämätöntä tarvetta.

Raitiovaunun tai linja-auton pysähtyttyä korokkeettomalle pysäkillä, niihin nouseville tai niistä poistuville jalankulkijoille on annettava esteetön kulku, jos ajoneuvo on ohittamassa raitiovaunua tai linja autoa oikealta puolelta. Tieliikennelain 31 § edellyttää, että ajoneuvon on tässä tilanteessa pysähdyttävä. Pyörätiellä liikkuva pyöräilijän ja mopoilijan on niidenkin aikessaan linja-auton tai raitiovaunun pysäkin kohdalla sivuuttava sille pysähtyneen linja-auton tai raitiovaunun annettava esteetön kulku ajoneuvosta tai raitiovaunusta poistuville ja siihen nouseville matkustajille.

Pyörätietä käyttäville ei kuitenkaan toisin kuin ajorataa käyttäville ole säädetty erityistä pysähtymispakkoa ennen pysäkillä olevan joukkokuljetusvälineen ohittamista.

Edellä mainitut jalankulkijoita turvaavat säännöt velvoittavat, edellä mainittua kääntymissääntöä lukuun ottamatta, myös raitiovaunun kuljettajia.

Jalankulkijan paikka tiellä. Jalankulkijan paikasta tiellä säädetään tieliikennelain 40 §:ssä. Perussäännön mukaan jalankulkija on käytettävä jalkakäytävää tai piennarta. Pyörätietä tai ajoradan reunaa on mahdollista käyttää niissä tilanteissa, joissa jalkakäytävää tai piennarta ei ole tai niillä kulkeminen on hankalaa.

Pyörätiellä jalankulkijan on yleensä käytettävä sen reunaa. Tämä sääntö pätee myös yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää käyttäviin jalankulkijoihin.

Jalankulkija ei saa jalkakäytävällä taluttaa polkupyörää tai mopoa, kuljettaa potkukelkkaa, hiihtää, luistella eikä kantaa kookasta taakkaa, jos siitä voi aiheutua huomattavaa haittaa muille jalankulkijoille. Pyörätiellä kulkiessaan jalankulkijan on varottava sillä liikkuvia ajoneuvoja.

Ajoradalla jalankulkijan on ensisijaisesti käytettävä sen vasenta reunaa, jollei oikean reunan käyttäminen ole kulkureitin tai muiden syiden vuoksi turvallisempaa. Ajoradan vasemman reunan käyttö on tärkeää jalankulkijan oman turvallisuuden kannalta, koska hän näkee tällöin itse vastaantulevan ajoneuvon ja voi tarvittaessa väistää.

Säännös ei kuitenkaan ehdottomasti velvoita jalankulkijaa käyttämään vasenta reunaa – se suosittelee käyttämään sitä ja sallii oikeanpuoleisen reunan käytön esimerkiksi kulkureitin perusteella.

Jos jalankulkija kävelee pientareella, hän saa käyttää kumman puoleista piennarta tahansa. Ajoradan vasemman reunan käyttövelvoite tarkoittaa lain sanamuodon mukaan vain kävelyä ajoradalla. Piennar ei ole ajorataa, mistä johtuen velvollisuus vasemman reunan käyttämiseen kään ei koske sitä. Polkupyörää tai mopoa taluttava voi käyttää myös ajoradan oikeata reunaa.

Valvotun jalankulkijaryhmän sekä järjestäytyneen kulkueen on tieliikennelain 43 §:n mukaan käytettävä piennarta tai kulkusuunnassa ajoradan oikeata puolta. Enintään kaksi rinnan kulkevan lapsiryhmän on kuitenkin käytettävä jalkakäytävää, piennarta tai pyörätietä, jos liikenneolosuhteet sen sallivat.

Valvotulla jalankulkijaryhmällä tai järjestäytyneellä kulkueella, joka valaisemattomalla tiellä käyttää piennarta tai ajorataa tai pyörätietä, tulee pimeän tai hämärän aikana, ja muutenkin sääolosuhteiden sitä edellyttäessä, olla tien keskiviivan puolella edessä vähintään yksi valkoista tai keltaista valoa eteenpäin näyttävä valaisin ja takana yksi taaksepäin punaista valoa näyttävä valaisin. Velvoitteet ovat edelleen perusteltavissa erityisesti taajaman ulkopuolisissa olosuhteissa. Velvoite sisältyy kansainväliseen tieliikennesopimukseen.

Jalankulku on kiellettyä moottori- tai moottoriliikennetiellä ja niiden rampeilla, koska tieliikenneasetuksen 4 §:n mukaan vain moottoriajoneuvoliikenne on sallittua näillä teillä.

Heijastimen käyttö. Heijastimen käyttäminen huonoissa valaistusolosuhteissa on tärkeää, vaikka ehdotonta velvollisuutta siihen ei ole voimassa olevan lain mukaan. Tieliikennelain 42 §:n mukaan jalankulkijan on pimeällä liikkeessaan, tien valaistuksesta riippumatta *yleensä* käytettävä asianmukaista heijastinta.

Yleensä-sanankäyttö on lainsäädännössä ongelmallista. Perustuslakivaliokunnan lausunnon (PeVL 37/2006 vp.) mukaan yleensä ei ole soveliaista hyväksyä lain tai minkään muunkaan säädöksen muodossa oikeudelliselta velvoittavuudeltaan heikkoja tai velvoittavuutta kokonaan vailla olevia yleisiä säännöksiä; toisin sanoen lain ei pitäisi olla ohje eikä suositus.

Säännöstä koskevassa hallituksen esityksessä (HE 103/2002 vp.) todetaan, että säännöksen rikkomista ei ole tarkoitettu rangaistavaksi teoksi. Laissa tai sen perusteluissa ei myöskään ole määritelty, millainen on asianmukainen heijastin. Heijastimista on teknisluontoisia suosituksia, mutta ne eivät ole tienkäyttäjää velvoittavia. Asianmukainen heijastin heijastaa *riittävästi* valon osuessa siihen. Heijastimen pitäisi olla kiinnitetty jalankulkijaan niin, että se näkyy ajoneuvon kuljettajalle siinä vaiheessa, kun ajoneuvon valojen valaisema alue ulottuu jalankulkijaan. Heijastin voi olla vaatteessa tai vaatteessa voi olla heijastava pinta.

Ajoradalle astuminen ja sen ylittäminen. Tieliikennelain 44 § edellyttää, että suojatielle tai muuten ajoradalle, pyörätielle tai raitiotielle astuvan jalankulkija noudattaa varovaisuutta, jota lähestyvän ajoneuvon tai raitiovaunun etäisyys ja nopeus edellyttävät. Siksi jalankulkijalla ei ole edes suojatiellä ehdotonta oikeutta ajoradan ylittämiseen, mikäli yllättävä ajoradalle tulo aiheuttaisi esimerkiksi äkkijarrutuksen.

Säännöksen sanamuoto on ongelmallinen, koska jalankulkija voi astumisen lisäksi mennä monella tavalla suojatielle.

Jalankulkijan on ylittävä ajorata, pyörätie ja raitiotie suojatietä käyttäen, jos se on lähellä. Muuten ylitys on tehtävä kohtisuoraan ja yleensä risteyksen vierestä. Mitään ehdotonta sääntöä suojatien etäisyydestä ei ole.

Jalankulkijan on ylitettävä ajorata, pyörätie tai raitiotie tarpeettomasti viivyttämättä.

Poliisin ohjatesa liikennettä tai liikennevalo-ohjauksessa jalankulkija voi astua ajoradalle vain jalankulkijan kulkusuuntaan annetulla poliisin merkillä tai opastimen näyttäessä vihreätä valoa. Jalankulkijan kannalta on ratkaiseva se valo, joka palaa hänen astuessaan suojatielle. Jalankulkija voi jatkaa lähimmälle korokkeelle tai vastakkaisella puolella olevalle jalkakäytävälle, jos jalankulkijan astuessa suojatielle opastimessa on ollut kiinteä tai vilkkuva vihreä valo, vaikka opastimessa oleva valo mahdollisesti sillä välin olisi muuttunut punaiseksi.

Jos liikennepaikalla on vain ajoneuvo-opastimet, sekä punainen että keltainen valo kieltävät jalankulkijaa astumasta ajoradalle. Jos jalankulkijoita varten on erityinen opastin, heidän on noudatettava sen osoittamaa valoa ennen muun opastimen valoa.

Jalankulkija saa jalankulkuopastimen toimiessa astua ajoradalle vain, kun opastimessa on kiinteä tai vilkkuva vihreä valo.

Rullaluistelijat, potkulautailijat ja rullahiihtäjät. Tieliikennelain 2 §:n mukaan rullaluistelija, potkulautailija ja rullahiihtäjä ovat jalankulkijoita. Näiden tienkäyttäjien on siksi pääsääntönsä mukaan käytettävä jalkakäytävää, missä sellainen on. Rullaluistelija, potkulautailija tai hiihtäjä voi käyttää ajorataa vain, jos tiellä ei ole sen enempää jalkakäytävää kuin piennartakaan. Tien minkä tahansa osan käyttäminen tilapäisesti on sallittua.

Jalankulkijan ja esimerkiksi rullaluistelijan nopeusero voi olla suuri. Nimenomaan tienkäyttäjien nopeuserot myötävaikuttavat vaaratilanteiden syntyyn. Siksi rullaluistelijan on noudatettava varovaisuusperiaatetta, joka velvoittaa noudattamaan olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Varsinkin vilkkaassa liikenteessä rullaluistelu edellyttää nopeuden sovittamista lähelle jalan liikkuvien nopeutta. Luistelusta tai potkulaudalla liikkumisesta jalkakäytävällä ei saa aiheutua huomattavaa haittaa tai vaaraa muille jalankulkijoille.

Jalankulkua avustavat laitteet. Vuoden 2016 alussa voimaan tulleen tieliikennelain 2 §:n muutoksen myötä jalankulkijan määritelmä laajeni kattamaan myös jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden käyttäjän. Nämä välineet rajautuvat ajoneuvolain soveltamisalasta siltä osin kuin kyse on alle 1 kilowatin ja alle 15 kilometriä tunnissa kulkevista laitteista. Aikaisemmin tähän ryhmään kuuluvien laitteiden käyttö oli sallittua jalankulkijana vain vammaisille henkilöille. Enää tällaista rajoitusta ei siis ole.

Lain muutoksen yhteydessä muutettiin myös 2 §:n 1 momenttia lisäämällä jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline ja kevyt sähköajoneuvo niiden jalkakäytävän käyttäjien joukkoon, joiden tulee jalkakäytävää käyttäessään erityisesti huomioida muut jalankulkijat. Tällaisen laitteen käyttäjälle jalkakäytävän käyttö on mahdollista vain silloin, jos se voidaan tehdä muita jalankulkijoita haittaamatta. Koska jalankulkua avustavalle tai korvaavalle laitteelle ei ole lainsäädännöllä erikseen asetettu enimmäismittoja, tämä vaatimus rajoittaa jalkakäytävien mitoituksen kautta käytännössä myös näiden laitteiden leveyttä ja kääntösädettä.

Jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käytöstä säädetään tieliikennelain 45 §:ssä. Jalankulkijan liikennesääntöjä sovelletaan sellaisiin liikkumisvälineisiin, joissa on enintään 1 kilowatin sähkömoottori ja joiden enimmäisnopeus on 15 kilometriä tunnissa. Nopeuden ollessa yli kävelynopeuden sovelletaan polkupyöräilijän liikennesääntöjä. Kävelynopeus on suhteellinen käsite ja riippuu yleisen liikennevirran nopeudesta, jolla liikkuminen jalankulkijoiden joukossa voidaan tehdä.

Uusien jalankulkua avustavien laitteiden käyttöä koskevien sääntöjen noudattamisesta on toistaiseksi vähän käytännön tietoa. Laitteita on tullut markkinoille runsaasti, mutta niitä näkee yleisessä liikenteessä melko harvoin. Siksi liikennesääntöjen toimivuuden arviointi on hankalaa.

Polkupyöräilyn liikennesäännöt

Kuten edellä tässä esityksessä on tullut esille, pyöräily on tärkeä liikennemuoto. On tärkeää, että pyöräilyä koskevat säännöt ovat selkeät, ymmärrettävät ja helppoja soveltaa käytännössä.

Voimassa olevia polkupyöräilyn liikennesääntöjä on kritisoitu julkisessa keskustelussa. On sanottu, että säännöt ovat vaikeaselkoiset ja hankalat. Samalla on huomautettu, että pyöräilyn liikennejärjestelyt eivät ole kaikilta osin onnistuneet.

Pyöräilyn liikennesääntöjä on ollut tärkeää arvioida laajasti tämän hallituksen esityksen valmistelussa.

Polkupyörä on ajoneuvo ja määritellään ajoneuvolain 19 §:ssä. Sillä tarkoitetaan ensinnäkin yhden tai useamman henkilön tai tavarankuljettamiseen valmistettua polkimin tai käsikammin varustettua ajoneuvoa, joka voi myös olla varustettu sellaisella enintään 250 watin tehoisella sähkömoottorilla, joka toimii vain poljettaessa ja kytkeytyy toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa. Sillä tarkoitetaan myös sellaista polkupyörää tai muuta vastaavaa moottoritonta ajoneuvoa, jolta koon tai käyttötarkoituksen vuoksi on tarpeellista edellyttää heijastin- ja valaisinvaatimusten sekä muiden polkupyörää koskevien keskeisten turvallisuusvaatimusten täyttymistä.

Pyöräilijän paikka tiellä. Tieliikennelain 8 §:n pääsäännön mukaan ajoneuvoa kuljetetaan ajoradalla. Jos ajoradalla on piennar, jolla ajo käy haitatta päinsä, polkupyörää ja muuta moottoritonta ajoneuvoa sekä mopoa kuljetetaan pientareella.

Jos pientareella ei ole mahdollista ajaa, on pyöräilijän ja mopoilijan ajettava niin lähellä ajoradan oikeaa reunaa kuin turvallisuutta vaarantamatta on mahdollista. Alle 12-vuotias pyöräilijä saa ajaa jalkakäytävällä, jos siitä ei aiheudu kohtuutonta häiriötä jalankululle.

Pyöräilijän paikka on ensisijaisesti pyörätiellä, jos sellainen tiellä on. Tieliikenneasetuksen 18 §:n mukaan pyöräilijän on käytettävä liikennemerkillä 422–425 osoitettua pyörätietä. Lyhyellä matkalla on mahdollista käyttää piennarta tai ajoradan oikeaa reunaa, jos pyörätie on vain tien vasemmalla puolella ja ajoradan oikealla puolella oleva pientareen tai reunan käyttö on kulkureitin tai muun vastaavan syyn vuoksi turvallisempaa.

Muut ajoneuvot eivät saa käyttää liikennemerkillä osoitettua pyörätietä. Mopolla ajo pyörätiellä voidaan kuitenkin sallia sijoittamalla pyörätie-liikennemerkkin alle tekstillinen lisäkilpi ”Sallittu mopaille”.

Liikennemerkillä osoitettu pyörätien käyttövelvollisuus perustuu kansainväliseen liikenne-merkkisopimukseen. Pyöreällä sinipohjaisella merkillä osoitettu pyörätie on velvoittava myös Ruotsissa, Virossa, Tanskassa, Saksassa ja Hollannissa. Tien vasemmalle puolella sijaitsevan pyörätien käyttövelvollisuutta on kuitenkin lievennetty useissa maissa. Hollannissa on velvoittavan pyörätiemerkkin lisäksi käytössä vapaaehtoisen pyörätien liikennemerkki. Norjassa käytetään vain nelikulmaista vapaaehtoisen pyörätien liikennemerkkiä.

Yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie osoitetaan liikennemerkillä 423. Liikenne yhdistetyllä väylällä on oikeanpuoleista ja yleensä kaksisuuntaista. Jalankulkijan on kuljettava väylän reunassa niin, että pyöräilijät ja mopoilijat voivat ohittaa hänet vaaratta ja haitatta. Pyöräilijän ja mopoilijan on puolestaan kohdatessaan tai ohittaessaan jalankulkijan annettava tälle turvallinen tila. Pyöräilijää ja mopoilijaa velvoittaa tieliikennelain 3 §, jonka mukaan jokaisen tienkäyttäjän on noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Tämä merkitsee käytännössä, että jalankulkijoita lähestyttäessä nopeus on sovitettava lähelle jalkaisin liikkuvan nopeutta.

Tieliikennelain 30 § edellyttää, että myös pyöräilijän on varottava lapsia, vanhuksia, vammaisia ja muita, joilla on ilmeisiä vaikeuksia selviytyä turvallisesti liikenteessä. Jalankulkijan on oman turvallisuutensa vuoksi varottava äkkinäistä siirtymistä sivusuunnassa.

Liikennemerkkeillä 424 tai 425 merkitty väylä on viivalla tiemerkinillä tai muulla rakenteella jaettu pyörätieksi ja jalkakäytäväksi. Jalankulkijat eivät tällöin voi käyttää pyörätietä eivätkä pyöräilijät ja mopoilijat saa ajaa jalankulkijoille varatulla väylän osalla.

Ajoradalle voidaan tiemerkinin merkitä myös pyöräkaista. Lähtökohta on, että pyöräilijä käyttää kaistaa, vaikka laki ei siihen nimenomaisesti velvoitakaan. Pyöräkaistan raja merkitään joko yhtenäisellä sulkuviivalla tai katkoviivalla. Viimeksi mainitussa tapauksessa muut ajoneuvot voivat käyttää sitä ryhmittymiseen.

Tieliikennelain 8 §:n 3 momentti mahdollistaa *erityisistä pakottavista syistä* minkä tahansa ajoneuvon tilapäisen kuljettamisen millä tien osalla tahansa, jos siitä ei aiheudu vaaraa tai huomattavaa haittaa toisille tienkäyttäjille.

Väistämisvelvollisuus. Pyörätieltä ajoradalle tullessaan polkupyöräilijän ja mopoilijan on väistettävä kaikkea muuta liikennettä, jollei liikennemerkki, liikennevalo tai kääntyvän ajoneuvon sääntö velvoita muuta ajoneuvoa väistämään pyöräilijää tai mopoilijaa. Sääntö on voimassa riippumatta siitä onko ajoradan ylityspaikalla merkitty suojatie tai pyörätien jatke, tai ei mitään tiemerkinä. Tämä pätee sekä pyörätieltä risteävälle ajoradalle tullessa että myös tilanteissa, joissa polkupyöräilijä tai mopoilija tulee pyörätieltä ajoradalle muutoin kuin ylittäkseen risteävän tien.

Vastaava sääntö on voimassa Ruotsissa, Tanskassa ja Virossa. Norjassa pyörätieltä ajoradalle tuleva väistää myös risteyksessä kääntyvää ajoneuvoa. Saksassa ja Hollannissa pyörätien ja ajoradan risteyksessä sovelletaan samoja väistämissääntöjä kuin kahden ajoradan risteyksessä. Norjassa, Tanskassa, Hollannissa ja Saksassa pyörätien jatketta vastaava tiemerkinä käytetään vain, jos liikennemerkki tai liikennevalo velvoittaa muuta ajoneuvoa väistämään pyöräilijää. Tämä helpottaa ylityspaikan väistämissäännön hahmottamista.

Ajoradalla ajavaan pyöräilijään sovelletaan niin sanottuja normaaleja väistämissääntöjä: pyöräilijän pitää väistää oikealta samanaikaisesti lähestyvää moottorikäyttöistä ajoneuvoa ja toista pyöräilijää. Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan pitää väistää oikealta samanaikaisesti lähestyvää pyöräilijää, jos liikennemerkillä ei muuta osoiteta. Siten pyöräilijän tulee luonnollisesti väistää risteävää tietä kulkevia ajoneuvoja, jos risteyksessä on pyöräilijän tulosuunnasta väistämisvelvollisuutta osoittava liikennemerkki.

Ajoradalla olevalla pyöräkaistalla pyöräileviin sovelletaan myös ajorataa käyttäviä ajoneuvoja koskevia väistämissääntöjä.

Pyöräilijä liikennevaloissa. Ajorataa käyttäessään pyöräilijä ja mopoilija ovat velvolliset noudattamaan ajoneuvoliikenteelle tarkoitettuja liikennevaloja.

Pyörätietä käyttäessään pyöräilijän ja mopon kuljettajan on noudatettava:

- 1) ensisijaisesti erityistä polkupyöräopastinta
- 2) toissijaisesti jalankulkiopastinta, ja
- 3) jollei näitä ole, ajoneuvo-opastimen osoittamaa valoa.

Tieliikenteen liikennevaloista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen 6 luvun 1 §:n mukaan erillisen pyörätien liikennettä ohjaavat polkupyöräopastimet voidaan osaksi aikaa jättää valo-ohjauksen ulkopuolelle, jolloin niillä näytetään vilkkuvaa keltaista valoa.

Järjestely on mahdollinen vain jalankulku- ja polkupyöräliikenteen – ei pyörä- ja muun ajoneuvoliikenteen risteyskohdassa.

Tieliikennelain 36 § edellyttää, että pimeän ja hämärän aikana tai näkyvyyden ollessa muusta syystä rajoittunut, polkupyörässä on käytettävä ajon aikana edessä valkoista tai vaaleankeltaista valoa antavaa valaisinta. Polkupyörän takaosassa tulee olla punaista valoa näyttävä heijastin. Suomessa polkupyörässä ei ole pakollista takavalon käyttövelvoitetta.

Polkupyöräilyä koskevia muita määräyksiä. Tieliikennelain 90 §:n mukaan polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on yleensä käytettävä asianmukaista suojakypärää. Säännökseen ei liity rangaistusuhkaa.

Ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 42 §:n mukaan polkupyörällä ei saa kuljettaa useampia henkilöitä kuin mille se on rakennettu. 15 vuotta täyttänyt henkilö saa kuitenkin kuljettaa yhtä enintään 10-vuotiasta lasta ja 18 vuotta täyttänyt henkilö vastaavasti kahta enintään 6-vuotiasta lasta edellyttäen, että polkupyörässä on lapsia varten tarkoituksenmukaiset istuimet ja jalkojen suojukset. Kuljettaessa kahta lasta polkupyörässä tulee olla kaksi erillistä jarrulaitetta.

Käyttöasetuksen 45 §:ssä säädetään, että kaksipyöräisellä polkupyörällä saa kuljettaa enintään 50 kiloa tavaraa sekä vähintään kolmipyöräisellä polkupyörällä enintään 100 kiloa. Tällaisille rajoituksille ei ole enää lainsäädännössä tarvetta, vaan pyörän kuljetuskyky määräytyy valmistajan asettamien rajoituksen mukaan.

Käyttöasetuksen 28 §:n mukaan kaksipyöräisen polkupyörän suurin sallittu leveys on 0,8 metriä ja useampipyöräisen polkupyörän 1,25 metriä.

Käyttöasetuksen 34 §:ssä säädetään, että polkupyörään saa kytkeä yksiakselisen varsinaisen perävaunun, jonka leveys on enintään 1,25 metriä ja kytkentämassa enintään 50 kiloa. Käyttöasetuksen 44 §:n 3 momentin mukaan polkupyörän perävaunulla saa 15 vuotta täyttänyt kuljettaa yhtä enintään kymmenvuotiasta lasta ja 18 vuotta täyttänyt kahta enintään kuusivuotiaasta lasta. Lapsen kuljettaminen polkupyörän perävaunussa on kuitenkin sallittu vain, jos perävaunussa on lasta varten sopiva istuin sekä tarkoituksenmukaiset suojavarusteet estämään lasta pääsemästä kosketukseen perävaunun liikkuvien osien ja tien kanssa. Tässä tapauksessa polkupyörässä tulee lisäksi olla kaksi erillistä jarrulaitetta.

Kaksi erillistä tehokasta jarrulaitetta vaaditaan myös polkupyörässä, jossa on enemmän kuin kaksi vaihdetta, sekä tavarat tai useamman kuin yhden henkilön kuljetukseen tarkoitettu polkupyörässä ja perävaunulla varustetussa polkupyörässä. Tästä säädetään edellä mainitussa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksessä.

Yhdistetyt jalkakäytävät ja pyörätiet. Suomessa on paljon liikennemerkillä 423 osoitettuja yhdistettyjä jalkakäytäviä ja pyöräteitä. Tällainen ei ole kovinkaan yleistä kaupunkialueilla Euroopan valtioissa, joissa pyöräillään paljon. Pyöräilyn lisääntyessä jalankulun ja pyöräilyn yhdistetyt kaksisuuntaiset väylät kadun varressa ovat osoittautuneet kaupunkialueilla ongelmallisiksi liikenneturvallisuuden kannalta.

Liikenne yhdistetyllä väylällä on oikeanpuoleista ja kaksisuuntaista. Jalankulkijan on kuljetta-va väylän reunassa niin, että pyöräilijät ja mopoilijat voivat ohittaa hänet vaaratta ja haitatta. Pyöräilijän ja mopoilijan on puolestaan kohdatessaan tai ohittaessaan jalankulkijan annettava tälle turvallinen tila. Pyöräilijää ja mopoilijaa velvoittaa tieliikennelain 3 §, jonka mukaan jokaisen tienkäyttäjän on noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Tämä merkitsee käytännössä, että jalankulkijoita lähestyttäessä nopeus on sovitettava lähelle jalkaisin liikkuvan nopeutta.

Tieliikennelain 30 § edellyttää sitä, että erityisesti on varottava lapsia, vanhuksia, vammaisia ja muita, joilla on ilmeisiä vaikeuksia selviytyä turvallisesti liikenteessä. Jalankulkijan on oman turvallisuutensa takia varottava äkkinäistä siirtymistä sivusuunnassa.

Liikennemerkillä 424 tai 425 merkitty väylä on tiemerkinä tai muulla rakenteella jaettu pyöräteiksi ja jalkakäytäväksi. Jalankulkijat eivät tällöin voi käyttää pyörätietä eivätkä pyöräilijät ja mopoilijat saa ajaa jalankulkijoille varatulla väylän osalla.

Kevyet sähköajoneuvot. Kevyiden sähköajoneuvojen kuljettamiseen sovelletaan vuoden 2016 alussa tapahtuneen lainmuutoksen jälkeen (TLL 45 a §) polkupyöräilyn liikennesääntöjä. Kuljettajaan sovelletaan myös sääntöä käyttää yleensä suojakypärää. Jos ajoneuvo on riittävän vakaa eli pysyy tasapainossa myös paikalla ollessaan, sitä voi kuljettaa kävelynopeudella jalkakäytävällä. Tällaisen ajoneuvon kuljettajan on kuitenkin aina annettava jalankulkijoille esteetön kulku ja tarvittaessa esimerkiksi kohtaamistilanteissa väistettävä jalankulkijaa. Vastava vaatimus on voimassa pihakadulla ja kävelykadulla liikkuvalla ajoneuvon kuljettajalle.

Jalkakäytävällä kävelynopeudella liikkuvaan kevyen sähköajoneuvon käyttäjään sovelletaan jalankulkijan liikennesääntöjä. Toisin sanoen muualla kuin jalkakäytävällä liikuessaan kevyen sähköajoneuvon kuljettaja rinnastetaan aina polkupyöräilijään. Tiellä, jossa ei ole jalkakäytävää, kevyen sähköajoneuvon käyttäjä käyttää tien oikeaa reunaa nopeudesta riippumatta.

Liikkumisnopeuden säätäminen kävelynopeudelle voi olla hankalaa. Myös se on hankalaa käytännössä, että tienkäyttäjryhmä määräytyy sen mukaan, millä nopeudella sähköajoneuvoa kuljetetaan.

Moottorikäyttöisen ajoneuvoliikenteen liikennesäännöt

Yleiset säännöt. Tieliikennelain 63 §:ssä säädetään ajoneuvon kuljettajalta edellytettävistä ominaisuuksista.

Ajoneuvoa ei saa kuljettaa se, jolta sairauden, vian, vamman, väsymyksen tai muun vastaavan syyn vuoksi puuttuvat siihen tarvittavat edellytykset. Sääntö koskee kaikkia ajoneuvon kuljettajia.

Tieliikennelaki ei tunne päihtymystä ajoneuvon kuljettamista koskevana esteenä. Kielto kuljettaa ajoneuvoa yli 0,5 promillea alkoholia nauttineena on säädetty rikoslain 23 luvun rattijuopumussäännöksissä. Ruotsissa, Norjassa ja Virossa rattijuopumuksen raja on 0,2 promillea, Suomessa ja Tanskassa 0,5 promillea.

Kuljettajalta vaadittavasta ajokortista säädetään ajokorttilaissa (386/2011). Muusta kuljettajan kompetenssista säädetään kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (273/2007), vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) ja taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa (695/2009).

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen ei vaadita ajokorttia, jos kysymyksessä on ajoneuvolaissa tarkoitettu kaksi- tai kolmipyöräinen moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 25 km/h ja ajoneuvon valmistaja on myös määritellyt tämän ajoneuvon suurimmaksi rakenteelliseksi nopeudeksi ajoneuvon hyväksynnän yhteydessä. Ajokorttia ei myöskään vaadita kuljetettaessa kävellen ohjattavaksi tarkoitettua moottorikäyttöistä ajoneuvoa kävellen. Kaksi- tai kolmipyöräistä moottorikäyttöistä ajoneuvoa saa kuljettaa 15 vuotta täyttänyt henkilö.

Ajoneuvon paikka. Tieliikennelain 9 §:n 1 momentin perusteella ajoneuvoa on ajoradalla kuljetettava muu liikenne ja olosuhteet huomioon ottaen niin lähellä ajoradan oikeata reunaa kuin turvallisuutta vaarantamatta on mahdollista. Oikeassa reunassa ajaminen Ajo mahdollisimman lähellä ajoradan oikeata reunaa on tärkeätä kaksisuuntaisella ajoradalla etenkin kaarteissa, harjanteille noustessa ja muissa tilanteissa, joissa näkyvyys on rajoittunut. Tien reunassa kulkevia jalankulkijoita, pyöräilijöitä varten on kuitenkin tieliikennelain 30 §:ssä säädetyllä tavalla aina annettava turvallinen tila tiellä.

Tieliikennelain 9 §:n 2 momentin mukaan ajoneuvoa on kuljetettava ajokaistaa tarpeettomasti vaihtamatta yleensä eniten oikealla olevalla vapaalla ajokaistalla, jos ajosuunnassa on vähintään kaksi ajokaistaa. Pykälän 3 momentti kieltää tässä tapauksessa vastaantulevalle liikenteelle tarkoitettua ajokaistalla ajamisen.

Liikenteen sujuvuutta silmällä pitäen on tärkeätä, että muuta liikennettä hitaammin ajavat pysyvät ajoradan oikeassa laidassa.

Tieliikennelain 9 §:n 4 momentti edellyttää, että kaksisuuntaisella ajoradalla on ajoradalla oleva koroke tai muu vastaava laite aina sivuutettava oikealta, jollei liikennemerkillä ole toisin osoitettu.

Joukkoliikennekaistat. Ajokaista on mahdollista varata linja-autoille tai raitiovaunuille liikennemerkillä 541a, 541b tai 543a

Tieliikenneasetuksen 19 § mahdollistaa sen, että linja-autokaistaa voivat lisäksi käyttää raitiovaunut, hälytysajoneuvot, poliisin virkatehtävissä olevat ajoneuvot sekä lisäkilvessä mahdollisesti ilmoitetut ajoneuvot. Jos linja-autokaista on ajoradan oikeassa reunassa, sitä saavat käyttää myös mopot, invalidipyörät ja polkupyörät.

Ryhmittymiseen kääntymistä varten saavat kuitenkin kaikki ajoneuvot käyttää linja-autokaistaa. Merkittyä raitiovaunukaistaa ei sen sijaan saa käyttää ryhmittymistään varten.

Liikennemerkillä 543b osoitettua raitiovaunukaistaa saavat käyttää myös taksit, hälytysajoneuvot, poliisin virkatehtävissä olevat ajoneuvot ja lisäkilvessä mahdollisesti ilmoitetut muut ajoneuvot.

Ajokaistan vaihtaminen. Ennen ajokaistan vaihtamista on kiinnitettävä erityinen huomio takana ja rinnalla oleviin ajoneuvoihin. Ajokaistan vaihtaminen tai muu ajoneuvon siirtäminen sivusuunnassa tulee tapahtua tieliikennelain 21 §:ssä edellytetyllä tavalla vaaratta ja muita tarpeettomasti estämättä.

Ajokaistan vaihtaminen on kielletty, milloin se edellyttää sulkuviivan ylittämistä sekä alueella, jolla on ajokaistakohtaiset pakollista ajosuuntaa osoittavat liikennemerkkit 412–415, sekä aina, jos ajokaistan vaihtamisesta aiheutuu vaaraa tai tarpeeton este muulle liikenteelle. Tästä on säädetty tieliikennelain 21 §:ssä ja tieliikenneasetuksen 18 §:ssä.

Peruuttaminen ja kääntäminen. Tieliikennelain 20 § edellyttää ennen ajoneuvon peruuttamista tai kääntämistä varmistautumista siitä, ettei toimenpiteestä aiheudu vaaraa tai estettä muulle liikenteelle.

Tieliikenneasetuksen 6 ja 8 §:ssä säädetään moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä peruuttamisesta ja kääntämisestä. Molemmilla teillä sekä peruuttaminen että kääntäminen on kielletty. Myös niin sanottu U-käännös moottoritien toiselle ajoradalle on kielletty.

Pysäyttäminen ja pysäköinti. Pysäyttamis- ja pysäköintisäännöt ovat jossain määrin hajallaan voimassa olevassa laissa. Niiden kokoaminen paremmin yhteen ja päivittäminen on tarpeellista.

Pysäyttäminen on ajoneuvon nopeuden saattamista nolleen. Pysäköintiä on ajoneuvon varsinasta pysäyttämistä pidempiaikaisempi ajoneuvon seisottaminen, joko kuljettajineen tai ilman kuljettajaa. Tieliikennelain 2 §:n mukaan pysäköintinä ei pidetä lyhytaikaista ajoneuvon seisottamista siihen nousemista tai siitä poistumista varten tai ajoneuvon kuormaamista tai kuorman purkamista varten.

Yleiset pysäyttamis- ja pysäköintisäännöt. Tieliikennelain 26 §:n mukaan ajoneuvon saa tiellä pysäyttää tai pysäköidä vain ajoneuvon kulkusuunnassa sen oikealle puolelle. Maitoa kuljettavan ajoneuvon saa taajaman ulkopuolella erityistä varovaisuutta noudattaen pysäyttää myös tien vasempaan reunaan maitolaiturin kohdalle.

Yksisuuntaisella tiellä saa ajoneuvon kuitenkin pysäyttää ja pysäköidä myös vasemmalle puolelle. Tällöin ei riitä, että asianomainen ajorata on yksisuuntainen, vaan väylän tulee kokonaisuudessaan olla yksisuuntainen ja merkitty liikennemerkillä 551.

Eräissä Euroopan valtioissa voi ajoneuvon pysäköidä kulkusuunnassa myös ajoradan vasemmalle puolelle. Sääntö vähentää pysäköintipaikan etsimiseen kuluvaa aikaa ja parantaa sen myötä kaupunkikeskustojen liikenteen sujuvuutta. Jakelupysäköinnin kannalta vasemmalle pysäköinti lisäisi jakeluliikenteen toimintakykyä ja parantaisi kuljettajien turvallisuutta ajoneuvon ulkopuolella työskenneltäessä. Vasemmalle pysäköintiä kaksisuuntaisella tiellä on arvioitu tämän esityksen valmistelun yhteydessä.

Tieliikennelain 26 §:ssä säädetään lisäksi, että ajoneuvo on pysäytettävä tai pysäköitävä tien pituussuunnassa ja lisäksi mahdollisimman kauas ajoradan keskeltä. Vinopysäköinti on kielletty, jollei sellaista ole osoitettu joko liikennemerkkein tai tiemerkinnoin. Säännös on jossain määrin ongelmallinen, koska kuljettaja ei voi varmuudella tietää, kuinka pitkälle sivuun on mahdollista pysäköidä. Katualueen raja voi kaavassa olla heti asfaltin reunassa.

Tieliikennelain 48 §:ssä mahdollistetaan ajoneuvon, jota käytetään tienpidossa tai vastaavassa tiellä tai sen vieressä tehtävässä työssä, liikennevalvonnassa tai poliisin virkatehtävässä, tila-

päinen pysäyttämisen tai pysäköinti tehtävän vaatimalla tavalla edellyttäen, ettei liikennettä ilmeisesti vaaranneta.

Jos pysäköintipaikalla on ajoneuvoille osoitettu erityiset paikat eli pysäköintiruudut, ajoneuvoa ei saa pysäköidä siten, että se jäisi osittainkaan asianomaiselle ajoneuvolle merkityn paikan ulkopuolelle. Tieliikennelain 28 § estää pysäköimästä niin, että pääsy toiseen ajoneuvon tai sellaisen liikkeelle lähtö estyisi.

Tieliikennelain 29 §:ssä säädetään niistä toimenpiteistä, joihin kuljettajan tulee ryhtyä pysäköinnin tai pysäyttämisen jälkeen. Kun ajoneuvo on pysäytetty tai pysäköity, kuljettajan tulee varmistua siitä, että ajoneuvo ei lähde itsestään liikkeelle.

Toiseksi ajoneuvon ovea ei saa avata, ajoneuvon nousta, siitä poistua eikä ajoneuvoa kuormata tai sen kuormaa purkaa niin, että toimenpiteestä aiheutuu vaaraa tahi tarpeetonta haittaa liikenteelle tai ympäristölle. Vastaavasti on varottava autoa oikealta ohittavia pyöräilijöitä, jos kuljettaja pysäköi auton pyörätien ja jalkakäytävän viereen.

Pysäköintikiekko. Autoa ei tieliikennelain 28 a §:n mukaan saa pysäköidä ilman pysäköintikiekkoa alueella, jolla pysäköinnin enimmäisaika on rajoitettu liikennemerkillä ja joka on varustettu lisäkilvellä 856.

Pysäköintikiekko on laite, jolla ilmoitetaan pysäköinnin alkamisaika (saapumisaika). Laite voi olla esimerkiksi

- Euroopan liikenneministerikonferenssin suosittelema nelikulmainen sininen pysäköintikiekko,
- tuulilasiin kiinnitettävä pysäköintikiekkotarra,
- mikä tahansa ulkomailla hyväksytty pysäköintikiekko tai
- tekninen väline.

Pysäköintikiekko ei kuitenkaan saa olla paperinen tai pahvinen lappu, johon alkamisaika on kirjoitettu tai piirretty.

Pysäköinnin alkamisaika voidaan ilmoittaa sähköisellä etäluettavalla pysäköintikiekkopalvellulla tai -järjestelmällä. Palvelun tai järjestelmän käyttö edellyttää, että kunnan alueella on vahvistettu kyseisen ilmoitustavan käyttökelpoisuus. Järjestelmä tai palvelu voi olla esimerkiksi matkapuhelinsovellus. Kunta voi ilmoittaa palvelun käyttömahdollisuudesta alueellaan kunnan verkkosivuilla.

Pysäköinnin alkamisajalla tai saapumisajalla tarkoitetaan ajankohtaa, jolloin ajoneuvo on pysäköity. Pysäköinnin alkamisajaksi merkitään aika, jolloin ajoneuvo pysäköidään. Alkamisaika voidaan merkitä myös seuraavaan tasa- tai puolituntiin riippuen siitä, kumpi ajankohta on aikaisempi.

Pysäköinnin alkamisaika on oltava selvästi luettavissa riippumatta siitä, millä laitteella pysäköinnin alkaminen on ilmoitettu.

Alkamisaika merkitään edellä mainitulla tavalla, vaikka pysäköintikiekon käyttövelvollisuus olisi voimassa vain osan pysäköintiajasta tai pysäköintikiekon käyttövelvollisuus ei olisi voi-

massa pysäköinnin alkaessa. Pysäköintikiekkoa ei kuitenkaan tarvitse käyttää, jos pysäköinti tapahtuu kokonaisuudessaan pysäköintikiekon käyttövelvollisuuden voimassaoloajan ulkopuolella.

Pysäköintikiekon käyttövelvollisuus ei koske henkilöä, joka on pysäköinyt auton vammaisen pysäköintiluvalla.

Korkein hallinto-oikeus on käsitellyt pysäköintikiekon käyttöä tuoreessa ratkaisussaan (T5598; 27.12.2016). Asiassa oli kyse siitä, oliko A voinut merkitä pysäköintikiekkoon pysäköimisajan tosiasiallisen pysäköintihetken mukaan, kun ajoneuvo oli pysäköity aikana, jolloin pysäköinnin aikarajoitus ja pysäköintikiekon käyttövelvollisuus eivät olleet voimassa.

Korkein hallinto-oikeus totesi, että tieliikenneasetuksen 21 §:n nojalla ei voitu katsoa, että pysäköintikiekkoon olisi tilanteessa tullut merkitä ajankohta, jolloin aikarajoitus tui seuraavan kerran voimaan. Liikenneministeriön pysäköintikiekon käyttämisestä antaman päätöksen sanamuodon mukaisesti A oli voinut merkitä pysäköintikiekkoon saapumisajaksi pysäköinnin alkamista seuraavan tasa- tai puolitunnin siitä riippuen, kumpi ajankohta oli aikaisempi. A ei ollut käyttänyt pysäköintikiekkoa virheellisesti.

Erityiset pysäyttämiskiellot. Tieliikennelain 27 §:n perussäännön mukaan ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä sellaiseen paikkaan eikä siten, että siitä aiheutuu vaaraa tai että liikenne tarpeettomasti estyy tai häiriytyy.

Pysäyttäminen ja samalla myös pysäköinti on perussäännön lisäksi nimenomaan kielletty seuraavissa tapauksissa:

1. Jalkakäytävällä, suojatiellä, pyörätiellä ja pyörätien jatkeella sekä viiden metrin matkalla ennen suojatietä, risteävää pyörätietä tai pyörätien jatketta. Pysäyttämis- ja pysäköintikielto jalkakäytävällä ja pyörätiellä ei koske polkupyöriä eikä mopoja
2. Risteyksessä ja viittä metriä lähempänä risteävän ajoradan lähintä reunaa tai sen ajateltua jatkoa ajoradalla (sekä ennen risteystä että sen jälkeen). Pysäyttäminen on kielletty myös T-risteyksissä eli risteyksissä, joissa tiet eivät leikkaa toisiaan. T-risteyksen läpi jatkuvalla ajoradalla mitataan viiden metrin kieltovyöhyke risteävän ajoradan ulkoreunan ajatellusta jatkeesta.
3. Niin lähellä rautatien tai raitiotien kiskoja, että siitä on haittaa kiskoliikenteelle.
4. Siten, että liikennemerkki tai liikennevaloihin kuuluva opastin peittyy.
5. Alikäytävässä ja tunnelissa.
8. Mäen harjalla ja kaarteessa, jossa näkyvyys on rajoittunut, ja myös niiden läheisyydessä. Riittävä näkyvyys on erityisen tärkeä taajaman ulkopuolella.
6. Siellä, missä ajorata ennen risteystä on sulkuviivoin tai ryhmittymismerkein jaettu eri ajokaistoihin sekä niin lähellä tällaista sulkuviivaa tai merkkiä, että ajo asianomaiselle ajokaistalle vaikeutuu.
7. Sulkuviivan kohdalla, milloin ajoneuvon ja sulkuviivan väliin jää vähemmän kuin kolme metriä eikä ajoneuvon ja sulkuviivan välissä ole katkoviivaa.

8. Jos maksua ei ole suoritettu, pysäköintimittarin kohdalla ja muulla sellaisella pysäköintialueella, jonka käyttämisestä on vahvistettu

9. Moottori- ja moottoriliikennetiellä. Kielto käsittää ajoradan, keskialueen, pientareet sekä luiskat ja rampit – ei sen sijaan pysäköintipaikkoja ja levähdysalueita.

Edellä mainitun lisäksi pysäyttämisen- ja pysäköintikielto voidaan aina osoittaa liikennemerkeillä.

Pysäköintikiellot. Pysäköinti on kielletty kaikkialla, missä pysäyttäminenkin on kielletty. Pysäköinti on lisäksi tieliikennelain 28 §:n mukaan kielletty:

1. Kolmeakymmentä metriä lähempänä rautatien tasoristeystä.
2. Kiinteistölle johtavan ajotien kohdalla ja muutoinkin siten, että ajoneuvoliikenne kiinteistöille tai sieltä pois oleellisesti vaikeutuu.
3. Ajoradan reunan suuntaisesti pysäytetyn muun ajoneuvon kuin kaksipyöräisen polkupyörän, mopon tai sivuvaunuttoman moottoripyörän rinnalla.
4. Siten, että pääsy toiseen ajoneuvoon tai sen kuljettaminen pois paikalta estyy.
5. Taajaman ulkopuolella liikennemerkein etuajo-oikeutetuksi osoitetun tien ajoradalla, ei kuitenkaan pientareella
6. Merkityn pysäköintipaikan vieressä tahi merkityn pysäköinti.
7. Muilta ajoneuvoilta pysäköintipaikalla, joka on lisäkilvellä osoitettu varatuksi tietylle ajoneuvoryhmälle.
8. Taksiasemalla (liikennemerkestä 375 merkkiin 534). Kielto ei luonnollisesti koske takseja.
9. Liikennemerkein 522 osoitetulla kohtaamispaikalla, tien molemmilla puolilla.
10. Pihakadulla muualla kuin merkityllä pysäköintipaikalla. Kielto ei kuitenkaan koske polkupyöriä, mopoja eikä vammaisen pysäköintiluvalla varustettujen ajoneuvojen pysäköintiä. Tällaisenaan ajoneuvon pysäköinti ei saa kohtuuttomasti haitata pihakadulla liikkumista

Lisäksi pysäyttämisen- ja pysäköintikielto voidaan aina osoittaa liikennemerkeillä.

Porraskäytävän kohdalla pysäköinti on pääsääntöisesti sallittu, jollei ajoradan reunassa olevasta liikennemerkestä toisin johdu.

Tieliikennelain 28 § kieltää myös pysäköinnin yksityiselle alueelle ilman kiinteistön omistajan tai haltijan nimenomaista lupaa. Pysäköintiä koskevat määräykset yksityisellä alueella ilmaistaan selvästi havaittavalla tavalla. Usein tapana on asettaa alueelle pysäköintikielto-liikennemerkki.

Pysäyttämisen- ja pysäköintikieltoa osoittavan liikennemerkin voimassaoloalue ulottuu seuraavaan yleisen tien tai kadun risteykseen sekä toiseen pysäyttämistä tai pysäköintiä, taksiasemaluetta, taksin pysähdyttämispaiikkaa tai vuoropysäköintiä koskevaan liikennemerkkiin asti, jollei lyhyempää vaikutusaluetta ole lisäkilvellä osoitettu. Kieltoalue ulottuu siten myös mahdollisen pysäkkialueen ohi ja pysäkkialueella noudatetaan sillä voimassaolevia määräyksiä.

Pysäyttämisen- tai pysäköintikieltoa osoittava merkki ei koske tieliikennelain mukaan sallittua pysäyttämistä jalkakäytävälle, pyörätielle tai linja-autopysäkille.

Tieliikennelain 28 §:n mukaan tielle ei myöskään saa jättää eikä tiellä saa säilyttää tai varastoida ajoneuvoa, jota tosiasiallisesti ei käytetä liikenteessä.

Vuoropysäköinti. Ajoneuvojen pidempiaikainen pysäköiminen voidaan estää liikennemerkein myös esimerkiksi sallimalla vuoropäivin pysäköinti vain kadun toisella puolella (liikennemerkit 381 ja 382). Merkki 381 osoittaa, että ajoneuvon pysäköinti on kielletty kuukauden parittomina päivinä ajoradan sillä puolella, jolle merkki on asetettu. Rajoitus on yleensä voimassa vain osan vuorokaudesta, kellonajat osoitetaan lisäkilvin. Jos lisäkilpeä ei ole, kiello on voimassa parittomasta päivästä kello 8.00 seuraavaan aamuun kello 8.00. Paritonta päivää tarkoittavan merkin vaikutus ulottuu tässä tapauksessa myös parilliselle vuorokaudelle. Liikennemerkki 382 osoittaa puolestaan, että edellä tarkoitetut kiellot ovat voimassa kuukauden parillisina päivinä.

Poikkeaminen pysähtymis- ja pysäköintimääräyksistä. Tieliikennelain 27 §:ssä säädetään ajoneuvon nousemisesta, siitä poistumista, sen kuormaamista tai kuorman purkamista varten pysäyttamisestä jalkakäytävälle ja pyörätielle. Tällainen pysäyttäminen on kuitenkin sallittua vain edellyttäen, että lähistöllä ei ole paikkaa, jossa pysäyttäminen on sallittu sekä:

- kyydittävän ottamiseen tai jättämiseen juuri kyseisessä paikassa muutoinkin on todella pakottava syy
- kuormaamisessa vastaavasti, että kuorma on erityisen raskasta tai vaikeasti käsiteltävää ja
- kuormausta tai kuorman purkamista ei kohtuudella voida siirtää myöhempään ajankohtaan.

Pysäytettäessä jalkakäytävälle tai pyörätielle on myös huolehdittava siitä, ettei ajoneuvo kohtuuttomasti haittaa jalkakäytävällä tai pyörätiellä kulkemista.

Lyhytaikainenkin pysäyttäminen jalkakäytävälle tai pyörätielle on sallittu ainoastaan poikkeustapauksissa. Missään tapauksessa ajoneuvoa ei saa pysäyttää jalkakäytävälle tai pyörätielle pelkästään sen vuoksi, että kuljettaja ja purkausmiehistö täten helpommin voisivat suorittaa tehtävänsä.

Pysäytettäessä jalkakäytävälle tai pyörätielle kuljettajan tulee pysytellä ajoneuvonsa läheisyydessä. Jollei poikkeuksellisen pysäyttämisen ehtoja – liikennetilanteen mahdollisesti muututtua – enää täytetä, kuljettajan on viipymättä siirrettävä ajoneuvonsa toiseen paikkaan. Tarpeen vaatiessa hänen on muutoinkin siirrettävä ajoneuvonsa paikkaan, jossa se ei häiritse muuta liikennettä.

Autojen pysäköiminen osittainkin jalkakäytävälle tai pyörätielle on kielletty, jollei liikennemerkein ja lisäkilvin (esimerkiksi 844 tai 845) toisin osoiteta.

Polkupyörän ja mopon saa pysäyttää ja pysäköidä jalkakäytävälle ja pyörätielle, ei kuitenkaan niin, että siitä aiheutuu vaaraa tai liikenne jalkakäytävällä tai pyörätiellä tarpeettomasti estyy tai häiriytyy.

Vammaispysäköinti. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää vaikeasti vammaiselle henkilölle tai hänen kuljettamista varten vammaisen pysäköintiluvan. Tästä säädetään tieliikenne-

lain 28 b ja 28 § c:ssä. Pysäköintilupaa voi käyttää kaikissa Euroopan unionin jäsenvaltioissa. Pysäköintilupa ei ole sidottu tietyn ajoneuvon käyttöön.

Luvalla voi ajoneuvon pysäköidä:

- 1) Maksulliselle pysäköintipaikalle maksua suorittamatta.
- 2) Alueelle, missä pysäköinti on kielletty liikennemerkillä 372 tai 373.
- 3) Sellaiselle pysäköintipaikalle, jossa pysäköinnin enimmäisaika on liikennemerkein rajoitettu, rajoitusta pitemmäksi ajaksi.
- 4) Käyttämättä pysäköintikiekkoa.

Pysäköintilupa on pysäköimisen ajaksi sijoitettava näkyvään paikkaan, autossa tuulilasin sisäpuolelle.

Tieliikennelain 28 b § mahdollistaa sen, että maksulliselle pysäköintipaikalle saa maksua suorittamatta pysäyttää myös taksin ja invataksin vammaisen matkustajan ottamista ja jättämistä varten. Jos edellä tarkoitettua pysäköinnistä on ilmeistä haittaa, ajoneuvo on poliisin kehoituksesta siirrettävä poliisin osoittamaan paikkaan.

Vammaispysäköintiluvan saamisen edellytyksistä on säädetty tieliikenneasetuksen 53 §:ssä. Pysäköintilupa vammaisen henkilön kuljettamista varten edellyttää, että kuljetettavalla on säännöllinen tai usein toistuva kuljetustarve ja että hän ei selviydy kuljetuksen jälkeen ilman saattajaa.

Ajoneuvon kuljettamisen säännöt

Ryhmittäminen. Tieliikennelain 11 §:n mukaan kuljettajan, joka risteyksessä tai muualla aikoo kääntyä, tulee hyvissä ajoin sijoittaa ajoneuvonsa ajoradalla niin, että kääntyminen aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa muulle liikenteelle.

Ajoneuvolla risteystä lähestyttäessä sekä ennen pihaan tai vastaavaan paikkaan kääntymistä on hyvissä ajoin:

- 1) ennen oikealle kääntymistä ryhmityttävä ajoradan oikeanpuoleiseen reunaan ja
- 2) ennen vasemmalle kääntymistä ryhmityttävä:
 - a) kaksisuuntaisella ajoradalla välittömästi keskiviivan oikealle puolelle tai
 - b) yksisuuntaisella ajoradalla sen vasemmalle reunalle.

Suoraan ajavien tulee käyttää olosuhteisiin parhaiten soveltuvaa ajokaistaa. Tällöin on otettava huomioon ainakin:

- 1) kaista-ajoa koskeva sääntö, joka normaalitapauksessa edellyttää oikeanpuoleisen kaistan käyttämistä
- 2) eri ajokaistoilla oleva ajoneuvomäärä
- 3) mahdollinen kääntyminen tulevilla risteyksillä sekä

4) kääntyvän ajoneuvoliikenteen hidastuminen jalankulkijoiden vuoksi.

Ryhmittymissäännön ja joukkoliikennekaistan käyttämistä koskevien sääntöjen yhteensovittaminen on voimassa olevan sääntelyn puitteissa hankalaa. Joukkoliikennekaistaa saa käyttää ryhmittymiseen. Epätietoisuutta on kuitenkin ollut siitä, missä vaiheessa ennen kääntymistä ryhmittyminen on sallittua.

Ajokaistakohtaisia liikennemerkkejä käytetään aina, kun ryhmittyminen poikkeaa yleisistä säännöksistä. Tällöin käytetään risteyksissä tiemerkintänä ajokaistanuolia tai ajokaistakohtaisesti pakollisen ajosuunnan merkkejä (liikennemerkkit 412–415), jotka kumoavat edellä selostetun pääsäännön määräykset. Ajokaistan yläpuolisilla opastusmerkeillä (liikennemerkkit 631 ja 633) ei sellaisenaan ole tätä vaikutusta – tosin usein tilanne on se, että ajoradan pinnassa olevat, opastusmerkkien kanssa yhteneväiset tiemerkinnät edellyttävät poikkeavaa ryhmittymistä.

Kaikkien ajoneuvojen on kääntymistä varten ryhmityttävä pääsäännön mukaisesti myös merkkillä 541a-541b osoitetulle linja-autokaistalle, jos ajokaistanuolista tai ajokaistojen yläpuolen pakollisen ajosuunnan merkeillä ei toisin määrätä. Merkittyä raitiovaunukaistaa ei sen sijaan voi käyttää ryhmittymistäkään varten.

Pyöräilijälle ja mopoilijalle, joka lähestyy risteystä pyörätietä tai piennarta ajaen, on mahdollista vasemmalle kääntyä ajaa ensin suoraan risteuksen yli, josta liikennetilanteen sen salliessa, joko ajaa tai taluttaa pyöränsä tai moponsa kohtisuoraan ajoradan poikki. Tästä säädetään tieliikennelain 13 §:ssä.

Tällaiseen kääntymiseen saa kuitenkin ryhtyä vain edellyttäen, että sen voi tehdä aiheuttamatta estettä muulle liikenteelle. Toisin sanoen pyöräilijä ja mopoilija ovat velvollisia väistämään takaa tulevaa liikennettä.

Pyöräilijä ja mopoilija voi kuitenkin vasemmalle kääntymistä varten niin halutessaan toimia ajoneuvoliikenteen normaalisääntöjen mukaisesti. Tässä tapauksessa hänen on hyvässä ajoin siirryttävä pientareelta ajoradalle, jotta hän voisi muuta liikennettä haittaamatta ajoissa ryhmittyä välittömästi ajoradan keskiviivan oikealle puolelle tai yksisuuntaisella ajoradalla ajettaessa sen vasempaan reunaan.

Kääntymissäännöt. Tieliikennelain 12 §:n mukaan kääntyvän ajoneuvon kuljettaja ei saa aiheuttaa vaaraa tai tarpeetonta estettä muille samaan suuntaan kulkeville. Tähän säännökseen sisältyy velvollisuus varmistautua takaapäin lähestyvistä liikenteestä.

Tieliikennelain 12 §:ssä on seuraavat kääntymistä koskevat määräykset:

- Oikealle kääntyäessä on ohjattava mahdollisimman lähelle risteävän ajoradan oikeata reunaa, ja

- vasemmalle kääntyä niin, että ajoneuvo on risteuksen jättäessään:

a. kaksisuuntaiselle ajoradalle kääntyäessä välittömästi risteävän ajoradan keskiviivan oikealla puolella ja

b. yksisuuntaiselle ajoradalle kääntyäessä sen vasemmalla reunalla.

Kohtaamistilanteessa väistämisvelvollisella on oikeus luottaa siihen, että toisen ajoneuvon kuljettaja noudattaa liikennesäännöissä määrättyjä ajolinjoja. Asiaa selvennetään korkeimman

oikeuden ratkaisussa KKO 1989:99. Ratkaisun mukaan väistämismääräyksen tulee kyetä pysäyttämään ajoneuvonsa ennen sitä ajolinjaa, jota pitkin etuajo-oikeutetun olisi sääntöjen mukaan ajettava. Myös ratkaisun KKO 1996:107 perusteluissa on lausuttu, että väistämismääräyksen tulee kyetä pysäyttämään ennen sitä ajolinjaa, jota risteyksessä vasemmalle kääntymässä olleen olisi tullut liikennesääntöjen mukaan noudattaa.

Ajokaistojen yläpuolella olevat liikennemerkkit 412–415 sallivat kääntymisen pääsäännöstä poikkeamisen.

Suurella ajoneuvolla pihaan tai kapealle tielle kääntyessä ei aina ole mahdollista noudattaa sekä ryhmittymisestä että kääntymisestä annettuja määräyksiä. Näissä tapauksissa ajoneuvoa on ohjattava varovasti niin, ettei vaaranneta tai estetä muiden kulkua. Ajaminen kapeisiin paikkoihin on ryhmittymistä silmällä pitäen pyrittävä suorittamaan vasemmalle kääntymisen.

Väistäminen

Väistämismääräyksen sisältö. Tieliikennelain 15 §:n mukaan kuljettajan, joka on väistämismääräyksen, on hyvissä ajoin nopeutta vähentämällä tai pysähtymällä selvästi osoitettava, että hän aikoo noudattaa määräyksiään. Hänen tulee yleensäkin toimia siten, ettei hän missään tapauksessa pakota toisen ajoneuvon kuljettajaa muuttamaan ajosuuntaa tai nopeutta. Hän saa jatkaa matkaa vain sikäli kuin se, ottaen huomioon muiden tiellä kulkevien ajoneuvojen sijainnin, etäisyyden ja niiden nopeuden, voi tapahtua aiheuttamatta vaaraa tai haittaa.

Tieliikennelain 15 § kieltää myös ajoneuvon pysäyttämisen niin, että se tarpeettomasti estää risteävän tien liikennettä, jos ajoneuvo liikennemerkkin, liikennemääräysten tai liikenneolosuhteiden vuoksi joudutaan pysäyttämään risteykseen tai sen välittömään läheisyyteen.

Kuljettajan on huolehdittava myös siitä, ettei hän muun liikenteen väistämiseksi pysäytä ajoneuvoaan suojatielle siten, että jalankulku estyy. Suojatielle saa pysähtyä vain yllättävän liikenne-esteen sattuessa tai muutoin uhkaavan vaaran välttämiseksi.

Jos pysähtymispakko perustuu liikennemerkkiin tai liikennemääräykseen, on ajoneuvo (jonosakin jokainen erikseen) pysäytettävä välittömästi ennen risteävää ajorataa paikkaan, jossa kuljettajalla on mahdollisimman esteetön näkyvyys, mutta kuitenkin niin, ettei ajoneuvo edes osittainkaan ole vielä risteävällä ajoradalla.

Väistämissäännöt. Oikealta tulevaa on väistettävä. Tieliikennelain 14 §:n 1 momentin mukaan samanaikaisesti liikenneväylien risteyksessä on väistettävä samanaikaisesti oikealta lähestyvää ajoneuvoa. Jos aikaisemmin vasemmalta tullut ajoneuvo on joutunut liikenne-esteen takia pysähtymään risteysalueelle, myöhemmin oikealta tulevan on päästettävä ensin mainittu ajoneuvo jatkamaan. Ylimalkaan risteysalueelle ajaminen on sallittua vain silloin, jos risteyksen ylittäminen sujuu häiritsemättä oikealta tulevan liikennettä.

Kääntyvä väistää. Tieliikennelain 14 § 2 momentin mukaan risteyksessä vasemmalle kääntyvä on velvollinen väistämään vastaantulevaa, kääntymisvaiheessa häneen nähden oikealta tulevaa liikennettä. Risteyksessä kääntyvän ajoneuvon kuljettajan on väistettävä myös risteävää tietä ylittävää polkupyöräilijää, mopoilijaa ja jalankulkijaa. Samoin ajoradalta poistuvan on väistettävä tien reunaa käyttävää polkupyöräilijää, mopoilijaa ja jalankulkijaa.

Poikkeussäännöt. Tieliikennelaissa on säännöksiä, jotka kumoavat edellä selostetun oikealta tulevan säännön. Nämä poikkeussäännöt ovat keskinäisessä arvojärjestyksessä. Poikkeava väistämismääräys on voimassa seuraavasti:

1. Poliisin ohjatessa liikennettä noudatetaan poliisiin merkkejä. (TLL 4 § 1 mom.)
2. Hälytysajoneuvoa on hyvissä ajoin väistettävä, milloin sen kuljettaja käyttää merkinantolaitetta ja sinistä merkkivaloa. (TLL 6 §)
3. Valo-ohjatussa risteyksessä ajetaan valojen edellyttämällä tavalla. (TLL 4 § 2 mom.)
4. Tienkäyttäjä ei saa keskeyttää tai muuten estää sotilasosaston, saattueen, valvotun lapsiryhmän tai muun järjestäytyneen kulkueen etenemistä. (TLL 6 §)
5. Toisen tie käyttäjä on väistämismuuttainen, toisin sanoen tiet on liikennemerkkein määrätty eriarvoisiksi. (TLL 4 § 2 mom.)
6. Ajoneuvon, joka on tulossa moottori- tai moottoriliikennetielle liittymästä, josta puuttuu kiihdytyskaista, on väistettävä kaikkia moottori- tai moottoriliikennetietä kulkevia ajoneuvoja. (TLL 5 § 2 mom.)
7. Ajoneuvon, joka tulee tielle pihakadulta, kävelykadulta, pihasta, pysäköintipaikalta, huoltoasemalta tai muulta vastaavalta alueelta, tai polulta, tilustieltä tai muulta vähäiseltä tieltä taikka moottorikelkkailureitiltä, on väistettävä kaikkea muuta liikennettä. (TLL 14 § 3 mom.)
8. Polkupyöräilijän tai mopoilijan on tullessaan pyörätieltä ajoradalle väistettävä muuta liikennettä. (TLL 14 § 4 mom.) Ajoradalla kääntyvä ajoneuvo on kuitenkin velvollinen väistämään risteävän ajoradan poikki kulkevaa pyöräilijää.
9. Raitiovaunulle on risteyksessä annettava esteetön kulku. (TLL 14 § 5 mom.)

Säännös ei koske tilannetta, jossa raitiovaunu ja ajoneuvo lähestyvät samasta suunnasta ja raitiovaunu kääntyy oikealle leikaten jatkavan ajoneuvon ajolinjan. Korkeimman oikeuden ratkaisun KKO 1988:15 mukaan raitiovaunun kuljettajaa sitoo näissä tilanteissa tieliikennelain 12 §:n säännös, jonka mukaan kääntyvän ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettaja ei saa aiheuttaa vaaraa tai tarpeetonta estettä muille samaan suuntaan kulkeville.

Jonot ja saattueet. Jonossa ajaminen ei anna erityisiä oikeuksia, vaan jokaisen ajoneuvon väistämismuuttaisuus arvioidaan tilanteessa erikseen. Muu tienkäyttäjä kuin kiireellisessä tehtävässä ajava hälytysajoneuvon kuljettaja ei kuitenkaan saa keskeyttää tai muuten estää sotilasosaston, saattueen, valvotun lapsiryhmän tai muun järjestäytyneen kulkueen etenemistä. Saattue voi käytännössä olla kovalla nopeudella liikkuva, ääni- ja valomerkkejä antavan poliisijajoneuvon vetämä ”tummien autojen” muodostelma.

Väistämismuuttaisuus epäselvissä liikennetilanteissa. Liikenneväylien leveyssuhteet ja muut liikennejärjestelyt, samoin kuin väistämismuuttaisuudet saattavat olla ristiriidassa tienkäyttäjän olettamuksien kannalta.

Varovaisuusperiaate edellyttää varautumaa siihen, että muut tienkäyttäjät voivat erehtyä väistämismuuttaisuuden suhteen.

Edellä tässä esityksessä perusteltu luottamusperiaate ei sovellu epäselviin liikennetilanteisiin. Epäselvissä tilanteissa kuljettajan on varauduttava toisen tienkäyttäjän ennakoimattomaan käyttäytymiseen. Tätä voidaan perustella edellä referoidulla korkeimman oikeuden ratkaisulla KKO 1994:33, jossa oli kyse väistämismuuttaisuuden noudattamisesta huoltoaseman pihaan kääntyäessä.

Tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi.

Velvoite merkitsee, että liikennesääntöjen vastaisesti käyttäytyvää on väistettävä, jos se on mahdollista, toisin sanoen liikennesääntöjen mukaisesti käyttäytyvällä ei ole päälleajo-oikeutta. Yksittäistapauksessa merkitystä on esimerkiksi ajoneuvojen nopeudella ja sijainnilla toisiinsa nähden.

Tienpitäjän on suunniteltava ja rakennettava tie niin, että se täyttää yleiset turvallisuusvaatimukset. Tienkäyttäjän pitää voida luottaa siihen, että liikennesääntöjä noudattamalla tien käyttäminen on turvallista.

Etujajo-oikeutetut risteykset. Kanta- ja valtatiet on usein määrätty yhtäjaksoisesti etujajo-oikeutetuiksi teiksi. Tällöin kaikille risteäville teille asetetaan etujajo-oikeutettua risteystä osoittavat liikennemerkki 231 tai 232. Tarvittaessa liikennemerkillä voidaan määrätä etujajo-oikeudesta erillisissä risteyksissäkin.

Liikennesäännön taustalla on se, että pääväylää kulkevan täytyy lähtökohtaisesti voida luottaa siihen, että sivutieltä tulevat noudattavat liikennesääntöjä ja näin ollen väistävät hänen kuljetamaansa ajoneuvon.

Kiinteistöt, pihakadut ja tilustiet. Tieliikennelain 14 §:n 3 momentin mukaan ajoneuvon, joka tulee tielle pihakadulta, kävelykadulta, pihasta, huoltoasemalta tai vastaavalta tien ulkopuolella olevalta alueelta, pysäköintipaikalta, polulta, tilustieltä tai muulta vastaavalta tieltä taikka moottorikelkkailureitiltä, on väistettävä jokaista muuta tiellä kulkevaa. Sääntöä sovellettaessa tienä pidetään jokaista tietä ja aluetta, joka on tarkoitettu yleiselle liikenteelle tai jota yleisesti käytetään liikenteeseen (TLL 2 §). Myös yksityinen tie, joka täyttää edellä mainitut edellytykset, on näin ollen tässä tarkoitettu tie.

Tieliikennelain 12 §:n 1 momentti edellyttää pihaan, pihakadulle, pysäköintipaikalle, huoltoasemalle tai muulle vastaavalle alueelle tieltä kääntyvältä, että kuljettaja noudattaa riittävää varovaisuutta eikä aiheuta vaaraa tai tarpeetonta estettä muille samaan suuntaan kulkeville.

Oikealta tulevan sääntö on yleensä voimassa myös yksityisen ja yleisen tien risteyksessä. Tätä poiketaan, kun yksityiselle tielle on asetettu väistämisvelvollisuutta osoittava liikennemerkki 231 tai 232 tai ilman liikennemerkkiäkin, jos tie on luonteeltaan polku, tilustie tai muu vastaava vähäinen ajotie – toisin sanoen se palvelee vain määrättyä kiinteistöä, tai sillä liikkuminen on muutoin sallittu vain määrättyssä tarkoituksessa tai omistajan luvalla. Myös tällaisella tiellä saattaa olla liikennemerkki 231 tai 232.

Pysäköintipaikalle ja -paikalta johtavat väylät sekä alueen sisällä mahdollisesti olevat väylät rinnastetaan asianomaisen alueen sisällä yleensä tiehen. Pysäköintiruudusta lähtevä väistää puolestaan kokoojatietä ajavia; Molemmissa edellä mainituissa tilanteissa noudatetaan väistämisen pääsääntöä, oikealta tulevaa on väistettävä.

Korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1989:46 pysäköintialueella olevien ajoväylien eriarvoisuus ei ollut yhtä ilmeinen kuin tieliikennelain 14 §:n 3 momentissa mainittujen alueiden tai vähäisten teiden ja varsinaisen tien välinen eriarvoisuus. Väistämisvelvollisuus ajoväylien risteyksessä määräytyi sen vuoksi mainitun pykälän 1 momentin sisältämän pääsäännön mukaisesti.

Liikenneympyrät. Liikenneympyrä ei lähtökohtaisesti eroa väistämismääräyksen suhteen muusta risteysalueesta. Jokaista ympyrän liittymää pidetään väistämismääräystä sovellettaessa erillisenä risteysalueena. Liikenneympyrän kiertotilassa ajavia väistetään ympyrän tuloteille asettujen liikennemerkkien 231 (väistämismääräyksen risteysalue kääntökolmio) ja 416 (pakollinen kiertosuunta) nojalla. Liikenneympyrän kiertotilassa ajaminen on muodostunut käytännössä suoraan ajamiseksi ja siihen meneminen ja siltä poistuminen kääntymiseksi. Tämän mukaisesti ratkeavat käytännössä myös väistämismääräykset, esimerkiksi velvollisuus väistää pyöräilijöitä ja jalankulkijoita ympyrästä poistuttaessa.

Risteysalueen tukkimisen kieltö. Tieliikennelain 15 §:n 2 momentin mukaan kuljettajan on huolehdittava siitä, ettei ajoneuvoa pysäytetä siten, että risteävän tien liikenne häiriintyy, jos ajoneuvo liikennemääräysten tai liikenneolosuhteiden vuoksi joudutaan pysäyttämään risteysalueeseen tai sen välittömään läheisyyteen.

Niin sanottu risteysruudukko on kokeilukäytössä muutamissa kaupunkien vilkkaissa risteyksissä. Ruudukon tehtävänä on korostaa 15 §:n 2 momentin sääntöä.

Kääntymismääräys. Tieliikennelain 14 §:n 2 momentin mukaan ajoneuvolla ei saa kääntyä ennen kuin se voi tapahtua estämättä risteävää ajorataa ylittävää jalankulkijaa, pyöräilijää tai mopoilijaa. Sääntö on voimassa, vaikka risteävällä ajoradalla ei olisi suojatietä. Risteysalueella kääntyvä ajoneuvo ei siten saa suorittaa kääntymistään loppuun, mikäli se estää risteävän ajoradan poikki suuntautuvan jalankulku- tai pyöräliikenteen. Ennen vasemmalle kääntymistä on erityisesti myös varmistauduttava siitä, ettei toimenpide missään vaiheessa – jalankulkijoita-kaan väistettäessä – estä kohtaavaa ajoneuvoliikennettä.

Säännöstä on tulkittu oikeuskäytännössä varsin ankarasti. Tieliikennelain 14 §:n 2 momentin varsin ehdotonta velvoittavuutta osoittaa korkeimman oikeuden ratkaisu KKO 2013:94. Ratkaisussa A oli kääntyessään risteysalueella kuorma-autolla oikealle törmännyt risteystä polkupyörällä ylittäneeseen B:hen seurauksin, että tämä oli kuollut. A oli ollut tietoinen auton takana ja keula-alueella sijaitsevista katvealueista ja hänen oli täytynyt käsittää, että kuorma-auton ryhmittyminen ajoradan keskiviivan tuntumaan mahdollisti kevyen liikenteen ryhmittymisen auton keulan oikealle puolelle. Kerrotuissa olosuhteissa A:lla oli ollut korostunut velvollisuus tarkkailla kevyttä liikennettä, mihin hänellä oli ollut myös mahdollisuus. A tuomittiin rangaistukseen liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja kuolemantuottamuksesta.

Ratkaisussa kuorma-auto oli ollut pysähtyneenä liikennevaloristeysalueella ja kuljettaja oli ryhtynyt kääntämään ajoneuvoa oikealle liikennevalon vaihduttua vihreäksi. Pysähtyneen kuorma-auton viereen, sen oikealle puolelle, oli ajanut polkupyöräilijä B. Kuorma-autoilijalle ja B:lle oli palanut samaan aikaan vihreä liikennevalo. B oli lähtenyt ylittämään risteystä suoraan ajaen. B:n ei ollut todettu tapauksessa rikkoneen liikennesääntöjä.

Kääntymiseen liittyy myös tieliikennelain 14 §:n 2 momentin kuljettajaan liittyvä sääntö, jonka mukaan kuljettajan, joka muualla kuin risteysalueella aikoo poistua ajoradalta tai muuten ylittää sen, on vastaavasti väistettävä tien reunaa käyttävää jalankulkijaa, pyöräilijää ja mopoilijaa.

Rautatien tasoristeykset. Suomessa tasoristeysongelmien määrä on kasvanut ja loukkaantuu vuosittain useita ihmisiä. Myötävaikuttava tekijä on se, että Suomessa on paljon tasoristeysalueita – yli 3000. Niitä on rataverkoston uudistamistöiden yhteydessä pyritty määrätietoisesti poistamaan.

Edellä mainituista syistä johtuen tasoristeykset pyritään merkitsemään huolellisesti ja tarkoin. Myös lainsäädäntö edellyttää tienkäyttäjän noudattamaan erityistä varovaisuutta tasoristeystä ylittäessään.

Tieliikennelain 7 §:n mukaan junalle on annettava esteetön kulku. Junalla tarkoitetaan jokaista rautatiekiskoilla kulkevaa laitetta. Rautatien tasoristeystä lähestyvän tienkäyttäjän on noudatettava erityistä varovaisuutta ja mahdollisista suojalaitteista huolimatta tarkkailtava, onko juna tulossa. Kuljettajan on tällöin käytettävä sellaista nopeutta, että ajoneuvon voi tarvittaessa pysäyttää ennen rataa.

Saman pykälän mukaan rautatietä ei saa lähteä ylittämään, jos juna lähestyy, valo-opaste velvoittaa pysähtymään, erityinen ääniopaste kuuluu tai puomi on alhaalla tai liikkuu. Tällöin on pysähdyttävä turvalliselle etäisyydelle radasta; ennen opastinta tai puomia. Kun rautatien saa ylittää, se on tehtävä viivyttelemättä.

Tasoristeyksissä ja myös muualla rautatien läheisyydessä (erityisesti satama- tai muulla sellaisella alueella) on muistettava, että ajoneuvoa ei saa edes pysäyttää niin lähelle kiskoja, että siitä on haittaa kiskoliikenteelle.

Tasoristeyksessä, jossa on puomit, käytetään liikennemerkkiä 172. Muissa tasoristeyksissä (myös ääni- tai valolaittein varustetuissa) käytetään liikennemerkkiä 171.

Ajoneuvon nopeus ja nopeusrajoitukset

Tilannenopeus. Ajonopeudella on merkittävien vaikutus sekä omaan että muiden tiellä kulkevien turvallisuuteen. Turvallisuuden kannalta tärkeintä on *olosuhteiden mukaan* oikein valittu tilannenopeus.

Liian suuri tilannenopeus on kenties yleisin liikenneonnettomuuden aiheuttaja. Suuri nopeus vähentää mahdollisuuksia tehdä oikeita havaintoja ja ennakoida. Suuri tilannenopeus vaikeuttaa oikealla ajolinjalla pysymistä. Myös turvaväli kasvaa edellä kulkeviin ajoneuvoihin lisääntyvän nopeuden myötä. Tällöin onnettomuuden seuraukset ovat yleensä vakavammat.

Tieliikennelain 23 § edellyttää, että ajoneuvon nopeus on sovitettava sellaiseksi kuin liikenneturvallisuus edellyttää huomioon ottaen muun ohella tien kunto, sää, keli, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä liikenneolosuhteet. Nopeus on pidettävä sellaisena, että kuljettaja säilyttää ajoneuvon hallinnan. Oikeaan tilannenopeuteen vaikuttaa siten osaltaan myös kuljettajan ajotaito.

Tilannenopeuden merkitystä korostetaan myös tieliikennelain 24 §:ssä, jonka mukaan liikennettä ei saa estää tai haitata ajamalla aiheuttoman hitaasti tai tarpeettomasti äkkiä jarruttamalla. Ajonopeuden sovittaminen liikenneolosuhteiden mukaisesti ei merkitse vain nopeuden rajoittamista turvallisuutta silmällä pitäen, vaan liikennettä ei saa aiheuttomasti häiritä kuljettamalla ajoneuvoa huomattavasti alhaisemmalla nopeudella kuin muu liikenne. Kuljettajan pitää sovittaa ajoneuvonsa nopeus liikenteen rytmin mukaiseksi: liian suuri nopeus aiheuttaa vaaraa, liian alhainen nopeus haittaa muuta liikennettä ja aiheuttaa liikenteen ruuhkautumista.

Näkyvyys ja nopeus. Tieliikennelain 23 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvo on voitava pysäyttää edessä olevan ajoradan näkyvällä osalla ja kaikissa ennalta arvattavissa tilanteissa. Ennen kaukovaloilta lähivaloille vaihtamista nopeus on sovitettava uusien näkyvyysolosuhteiden vastaavaksi – toisin sanoen sellaiseksi, että ajoneuvo voidaan pysäyttää sen pituisella matkalla, joka ajoneuvon -omien valojen valaisemana kulloinkin on esteetön.

Sääntöä tulkitaan ajoittain termiä ”ajoradan näkyvällä osalla” korostaen. Näkyvyys ja ennalta arvattavuus liittyvät yhteen. Kysymys on myös siitä, millaisia esteitä tiellä voidaan ylittää kohtuudella olettaa olevan. Kuljettaja saa luottaa siihen, ettei kukaan ole pimeällä tiellä nukkumassa tai kävele pimeällä tiellä keskellä ajorataa tummissa vaatteissa ilman heijastinta.

Korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1964-II-119 henkilö oli maannut juopuneena talvella pimeän aikana maantiellä. Auton kuljettaja ei paikalla olleen tien kaarteeseen ja kaarteessa vastaan tulevan auton vuoksi käyttämiensä lähivalojen valaisemalla tiellä ollut havainnut tiellä maannutta niin hyvissä ajoin, että auton kuljettaja, jonka ei ollut näytetty saapuneen tien kaarteeseen liian suurella ajonopeudella, olisi voinut välttää vahingon. Maantiellä maannut henkilö oli menehtynyt yliajon seurauksena. Henkilön makaaminen tiellä ei ollut kuljettajalle ennalta arvattavaa.

Lian ja soran roiskuttaminen. Tieliikennelain 23 §:n 2 momentti edellyttää kuljettajaa sovitamaan ajoneuvonsa nopeuden sellaiseksi, etteivät muut tienkäyttäjät joudu kohtuuttomasti liian tai soran roiskumiselle alttiiksi.

Erityiset tilanteet. Sen lisäksi, että nopeus on sovitettava tie-, sää- ja liikenneolosuhteiden sekä kuljettajan ajotaidon mukaiseksi, alhaista nopeutta on käytettävä ja erityistä varovaisuutta noudatettava seuraavissa paikoissa ja tilanteissa:

- lähestyttäessä suojatietä kuljettajan on ajettava sellaisella nopeudella, että hän voi tarvittaessa pysäyttää ajoneuvon ennen suojatietä (TLL 32 §)
- lähestyttäessä tiellä olevaa hevosta, karjaa tai vastaavia kotieläimiä (TLL 46 §)
- lähestyttäessä pysäytettyä koululaiskuljetusautoa, linja-autoa tai raitiovaunua sekä lapsia, vanhuksia, vammaisia tai muita, joilla on ilmeisiä vaikeuksia selviytyä turvallisesti liikenteessä (TLL 30 §).
- lähestyttäessä rautatien tasoristeystä (TLL 7 §)
- pihakadulla ajonopeus on sovitettava jalankulun mukaiseksi eikä se saa ylittää 20 kilometriä tunnissa (TLL 33 §)
- muulloinkin, milloin liikennemerkkien mukaan nopeutta on rajoitettava tai erityistä varovaisuutta noudatettava. Myös ajoradalle sijoitettu varoituslaite edellyttää alhaisen nopeuden käyttämistä.

Erityiset nopeusrajoitukset. Edellä mainittujen yleisten, tilanteen mukaisten nopeussääntöjen lisäksi kaikille moottorikäyttöisille ajoneuvoille on säädetty taajamiin sekä eräille teille ja tienosuuksille ehdottomat, suurimmat sallitut ajonopeudet. Yleinen, tiekohtainen, paikallinen tai ajoneuvokohtainen nopeusrajoitus ei ole ohjenopeus vaan raja, jota ei saa ylittää.

Ajoneuvokohtaiset nopeusrajoitukset. Ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 3 §:ssä sekä maastoliikenneasetuksen 14 §:ssä on moottorikäyttöisille ajoneuvoille säädetty seuraavat ajoneuvokohtaiset nopeusrajoitukset:

100 kilometriä tunnissa

- a) linja-auto, edellyttäen että se on katsastuksessa hyväksytty käytettäväksi tällä nopeudella eikä siinä ole seisovia matkustajia

b) paketti- tai erikoisauto (N1-luokka) sekä eläinlääkintä-, matkailu-, ruumis- ja huoltoauto edellyttäen, että auton omamassa on alle 1,8 tonnia (auto otettu käyttöön vuosina 1981–1994) tai alle 1,875 tonnia (auto otettu käyttöön 1995 tai myöhemmin)¹

c) pakettiauto (N1) sekä enintään 3,5 tonnin eläinlääkintä-, ruumis- ja huoltoauto, edellyttäen että autossa on lukkiutumattomat jarrut ja turvatyyny ainakin kuljettajalle;

80 kilometriä tunnissa

a) muu kuin edellä tarkoitettu linja-auto sekä linja-auto, jossa on seisovia matkustajia
b) muu kuin edellä tarkoitettu paketti-, erikois- tai eläinlääkintä-, matkailu-, ruumis- ja huoltoauto kuin myös kaikki edellä mainitut autot, milloin niihin on kytketty hinattava ajoneuvo²

c) kuorma-auto ilman perävaunua tai milloin siihen on kytketty jarruin varustettu perävaunu tai jarruin varustettu hinattava ajoneuvo

d) auto, moottoripyörä sekä kolmi- ja nelipyörä johon on kytketty hinattava ajoneuvo sekä

e) kaikki ajoneuvot, jääpeitteisellä vesialueella ajettaessa

60 kilometriä tunnissa

a) auto, johon on kytketty kokonaismassaltaan yli 750 kg hinattava, joko jarruton tai jousittamaton ajoneuvo

b) kaikki ajoneuvot, moottorikäyttöistä ajoneuvoa omilla pyörillään tai apuvaunun avulla hinattaessa, jollei jommankumman ajoneuvon nopeus jäljempänä olevien määräysten perusteella ole vieläkin pienempi

c) kaikki moottorikäyttöiset ajoneuvot maastossa ajettaessa³

d) moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka vähintään yksi akseli on jousittamaton⁴

e) moottoripyörä sekä kolmi- tai nelipyörä, johon on kytketty jousittamaton hinattava ajoneuvo

50 kilometriä tunnissa liikennetraktori

45 kilometriä tunnissa mopo (L1e- ja L2e-luokka) sekä kevyt nelipyörä

¹ Jos auto on otettu käyttöön vuonna 1980 tai aikaisemmin, suurin sallittu nopeus on 80 kilometriä tunnissa.

² Jos autoon kytketään kokonaismassaltaan yli 0,75 tonnin jarruton hinattava ajoneuvo, tai autoon, moottoripyörään tai kolmi- tai nelipyörään kytketään jousittamaton hinattava ajoneuvo, suurin sallittu nopeus on kuitenkin 60 kilometriä tunnissa.

³ Nopeusrajoitus ei koske ympäristölautakunnan luvalla tai asema- tai rakennuskaavassa tarkoitukseen varatulla alueella järjestettävää kilpailua tai harjoitusta, mikäli asianomainen alue on suljettu muulta liikenteeltä.

⁴ Rajoitus ei koske alkuperäiseltä malliltaan ilman takajousitusta olevaa moottoripyörää (L3e–L4e-luokkaa).

40 kilometriä tunnissa

a) moottorireki ja muu maastoajoneuvo. Moottorikelkkailureitillä, siis tiellä, moottorikelkan suurin sallittu ajonopeus on kuitenkin 60 kilometriä tunnissa. Tällöin edellytetään, ettei moottorikelkan perävaunussa kuljeteta henkilöitä.

b) moottorityökone sekä muu traktori kuin liikennetraktori

c) maastossa, mikäli ajoneuvoon on kytketty hinattava perävaunu, jossa kuljetetaan henkilöä

25 kilometriä tunnissa pienitehoinen mopo, hinattavine ajoneuvoineen tai ilman

20 kilometriä tunnissa ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä, jossa on rautaisia telaketjuja tai muunlaisia kuin ilmarenkain varustettuja pyöriä

Hinattavalla laitteella varustetun ajoneuvon suurin sallittu nopeus on sama kuin vastaavanlaisella perävaunulla varustettuna.

Tieliikennelain 25 §:n 3 momentti mahdollistaa hälytysajoneuvon sekä liikenteen valvontaan taikka poliisin, rajavartiolaitoksen tai tullin virkatehtävään käytettävän ajoneuvon kuljettajaa ylittämään ajoneuvo- tai tiekohtaisen nopeusrajoituksen, mikäli tehtävän kiireellisyys sitä välttämättä edellyttää. Sama koskee säädettyjä valomerkkejä antavan poliisiajoneuvon vetämään saattueeseen kuuluvan ajoneuvon kuljettajaa. Edellä mainitun pykälän 4 momentin mukaan sairaankuljetukseen käytettävän erikoisauton kuljettaja saa ylittää erikoisautoille säädetyn suurimman sallitun nopeuden, vaikkei tehtävän kiireellisyys sitä enää esimerkiksi paluumatkalla välttämättä edellytäkään.

Yleisrajoitus. Ajoneuvojen suurin sallittu nopeus Manner-Suomessa on taajaman ulkopuolella 80 kilometriä tunnissa, jollei määrättyä tiellä tai tien osalla ole liikennemerkkein osoitettu noudatettavaksi muuta korkeampaa tai alemmaa nopeusrajoitusta.

Taajamissa (liikennemerkki 571) ajoneuvojen suurin sallittu nopeus on 50 kilometriä tunnissa, jollei liikennemerkkein ole osoitettu noudatettavaksi muuta, alemmaa tai suurempaa nopeusrajoitusta. Taajaman sisällä voi olla tiekohtaisia poikkeuksia (nopeusrajoitusmerkki 361) tai erilisiä nopeusrajoitusalueita (liikennemerkki 363). Taajamamerkki 571 on käytännössä myös nopeusrajoitusta osoittava merkki.

Liikennemerkillä 571 osoitetun taajaman alkamiskohdassa osoitetaan taajaman yleisestä nopeusrajoituksesta mahdollisesti poikkeava rajoitus 20–30 metrin etäisyydelle taajamamerkin jälkeen sijoitetulla nopeusrajoitusmerkillä siten, että molemmat merkit ovat samanaikaisesti havaittavissa.

Siirtyminen yleisen nopeusrajoituksen piiriin kuuluvalla tielle muualla kuin taajaman rajalla osoitetaan nopeusrajoitusmerkillä 361 ja tarvittaessa tekstillisellä lisäkilvellä ”Yleisrajoitus”, jos samalla tiellä on tätä ennen voimassa yleisrajoitusta 80 kilometriä tunnissa korkeampi rajoitus. Liikennemerkillä 362 ”Nopeusrajoitus päättyy” osoitetaan, että liikennemerkillä 361 osoitettu tiekohtainen nopeusrajoitus päättyy, toisin sanoen siirrytään yleisen tai alueellisen nopeusrajoituksen piiriin.

Paikalliset ja alueelliset nopeusrajoitukset. Kaikki tiekohtaiset ja muut paikalliset nopeusrajoitukset – sekä yli että alle yleisrajoituksen – osoitetaan liikennemerkkein.

Nopeusrajoitusmerkki 361 koskee sellaisenaan vain sitä tietä tai tien osaa, jolle merkki on asetettu. Ellei lisäkilvellä ole muuta osoitettu, merkki on tieliikenneasetuksen mukaan voimassa kyseisellä tiellä seuraavaan nopeusrajoitusmerkkiin, taajaman päättymistä tai pihakatua osoitettavaan merkkiin saakka. Merkin voimassaolo päättyy myös taajamamerkkiin, jollei välittömästi taajamamerkin jälkeen ole liikennemerkillä osoitettu uutta nopeusrajoitusta.

Käytännössä nopeusrajoitusmerkit joudutaan tiellä toistamaan risteyksen jälkeen, koska riskeäältä tieltä tuleva ei muutoin voisi olla tietoinen tiellä mahdollisesti noudatettavasta poikkeuksellisesta nopeusrajoituksesta.

Nopeusrajoitusalue -merkissä 363 oleva luku osoittaa suurimman sallitun nopeuden rajoitetulla alueella. Alueen sisällä voidaan suurimmasta sallitusta nopeudesta määrätä muuta tavanomaisella nopeusrajoitusmerkillä 361 tai pihakatu-merkillä 573. Ensin mainitussa tapauksessa on mahdollista syntyä väärinkäsityksiä, kun erillisrajoituksen (esimerkiksi 40 kilometriä tunnissa) päättymisestä ilmoitetaan liikennemerkillä 362, eikä tienkäyttäjää aina muista tai ymmärrä, että hän on siirtynyt aluerajoituksen piiriin.

Nopeusrajoitusalue päättyy virallisesti vasta merkkiin 364 tai alueen sisällä olevaan toista nopeusrajoitusalueetta osoittavaan merkkiin 363.

Nopeusrajoitusmerkillä 361 ja lisäkilvellä ”Alue” voidaan tarpeen mukaan ilmoittaa siirtymisestä merkillä 363 osoitetun nopeusrajoitusalueen sisällä olevalta, merkillä 361 osoitetun poikkeavan nopeusrajoituksen alaiselta tieltä takaisin alueellisen nopeusrajoituksen piiriin.

Merkki 362 osoittaa, että merkillä 361 osoitettu nopeusrajoitus päättyy ja siirrytään yleisen tai alueellisen nopeusrajoituksen piiriin.

Eräillä tieosuuksilla käytetään ajankohdan liikennemäärien ja kelin mukaan vaihtuvaa nopeusrajoitusta. Vaihtuvan nopeusrajoituksen osoittamiseen käytettävissä valolaitteissa nopeusrajoitusmerkin väriyhdistelmä on poikkeava – keltaisen asemesta pohjaväri on musta ja mustien numeroiden asemesta numerot ovat valkoisia (merkki 361b).

Pihakadulla (liikennemerkki 573) ajonopeus ei saa ylittää 20 kilometriä tunnissa.

Taajamassa alle 30 kilometriä tunnissa nopeusrajoitusalueella voi olla ajorataan tehtyjä töyssyjä, suojateiden korotuksia ja vastaavia rakenteita, joista ei erikseen varoiteta liikennemerkillä.

Moottori- ja moottoriliikennetiellä kulkemisen säännöt

Tieliikenneasetuksen 4 §:n mukaan moottori- ja moottoriliikennetiellä ja sen rampilla (liittymätiellä) saa liikennemerkkin 561 tai 563 jälkeen kuljettaa vain sellaista moottoriajoneuvoa, jonka suurin rakenteellinen tai sallittu ajonopeus on yli 50 kilometriä tunnissa siihen kytketty hinattava ajoneuvo mukaan luettuna. Näin ollen on esimerkiksi traktorin, liikennetraktorin ja mopon kuljettaminen moottori- ja moottoriliikennetiellä kielletty. Tieliikenneasetuksen 8 § kieltelee moottori- tai moottoriliikennetiellä kokonaan muun kuin moottoriliikenteen.⁵

Jäljempänä selostettavat moottoritiellä liikkumisesta annetut määräykset koskevat soveltuvin osin myös liikennettä moottoriliikennetiellä sekä sen liittymä- ja erkanemistiellä.

⁵ Tienpitäjä voi pakottavista syistä sallia tilapäistä liikennettä yleisistä moottoritiesäännöksistä poiketen.

Moottoritielle meneminen. Tieliikenneasetuksen 5 §:n mukaan moottoritielle ajaminen on sallittu vain sen alkamiskohdassa tai erityistä ramppia eli liittymätietä käyttäen. Moottoritiellä saattaa olla myös vasemmalta puolelta liittyviä rampeja.

Jos moottoritiellä on kiihdytyskaista, kuljettajan on aluksi pysyttävä tällä kaistalla ja sovitettava ajotapansa – nopeutta joko lisäten tai hiljentäen – siten, että hän tilaisuuden tullen pystyy siirtymään moottoritielle vaaratta ja muita tarpeettomasti estämättä. Kiihdytyskaistan puuttuessa on kuljettajan, joka aikoo ajaa moottoritielle, aina ehdottomasti väistettävä moottoritietä kulkevia ajoneuvoja.

Moottoritiellä ajaminen. Moottoritiellä on ajoneuvoa kuljetettava eniten oikealla olevalla vapaalla kaistalla. Esimerkiksi ohituksen jälkeen on siten palattava takaisin oikeanpuoleiselle kaistalle. Milloin ajokaistat on yläpuolisin opastusmerkein (tienviitta, erkanemisviitta tai opastusnuoli) osoitettu tarkoitetuiksi kukin tietylle liikennesuunnalle, kuljettaja saa kuitenkin käyttää olosuhteisiin ja matkan jatkamiseen parhaiten soveltuvaa ajokaistaa.

Tieliikenneasetuksen 7 §:n mukaan saa kolmikaistaisella ajoradalla kuorma-autoa tai yli seitsemän metrin pituista ajoneuvoyhdistelmää kuljettaa vain jommallakummalla kahdesta oikeanpuoleisesta ajokaistasta, jollei poistuminen moottoritieltä vasemmalle tai liikennemerkillä poistuvalla liikenteelle osoitetun kaistan tahi hidastuskaistan käyttämisvelvollisuudesta muuta johdu.

Eräät autoilijat pyrkivät moottoritietä ajaessaan liittymän kohdalla kohteliaasti väistämään vasemmalle kaistalle helpottaakseen kiihdytyskaistalla olevien ajoneuvojen siirtymistä moottoritielle. Moottoritiellä käytetyt suuret ajonopeudet edellyttävät erityisen suurta varovaisuutta ohituskäiställe siirryttäessä.

Tieliikenneasetuksen 6 § kieltää ajoneuvon kuljettamisen moottoritien ajoratoja erottavalla keskialueella ja sen ajoratoja yhdistävällä poikittaistiellä. Myös kääntäminen ja peruuttaminen on moottoritiellä ja sen rampilla ehdottomasti kielletty.

Tieliikenneasetuksen 7 §:ssä säädetään moottoritiellä ohittamisesta. Edellä kulkeva ajoneuvo on moottoritiellä pääsääntöisesti ohitettava vasemmalta. Jos ajoneuvot kuitenkin ajavat jonossa tai käyttävät opastusmerkein tietylle liikennesuunnalle tarkoitettuja ajokaistoja taikka jos ohitettava ajoneuvo käyttää linja-autokaistaa, on edellä kulkevan ajoneuvon ohi ajaminen oikealta ajokaistaa vaihtamatta sallittu.

Tieliikenneasetuksen 6 § kieltää ajoneuvon pysäyttämisen tai pysäköimisen moottoritien ajoradalla, keskialueella, pientareella tai luiskalla ja sen rampilla muualla kuin erityisesti osoitettulla pysäköintipaikalla tai levähdysalueella. Ajoneuvon saa kuitenkin pysäyttää moottoritiealueella olevalle linja-auton pysäkillä noudattaen mitä pysäyttamisestä pysäkin kohdalla yleisesti on määrätty.

Hätätilanteet. Tieliikennelain 60 §:n mukaan ajoneuvo on mahdollisimman pian siirrettävä pois moottoritien ajoradalta, jos ajoneuvo moottorivian, liikenneonnettomuuden tai muusta vastaavasta syystä joudutaan pysäköimään moottoritielle. Turvallisin paikka on tällöin moottoritien oikeanpuoleisella pientareella. Kuljettajan on lisäksi asetettava tieliikennelain 61 §:n mukaan varoituskolmio ja viipymättä ryhdyttävä muihinkin toimenpiteisiin haitan ja vaaran estämiseksi sekä ajoneuvon siirtämiseksi kokonaan pois moottoritieltä.

Moottoritieltä poistuminen. Tieliikenneasetuksen 5 §:ssä säädetään moottoritieltä poistumisesta. Ajoneuvon, joka aikoo poistua moottoritieltä, tulee riittävän ajoissa siirtyä lähinnä

ramppia olevalle ajokaistalle taikka ajokaistalle, joka on liikennemerkillä osoitettu poistuvalla liikenteelle. Jos tiellä on hidastuskaista, on mahdollisimman aikaisessa vaiheessa siirryttävä sille.

Moottoritien ajoradan reunaviivan ja hidastuskaistan reunaviivan erkanemiskohdassa on yleensä erkanemisviitta (liikennemerkki 642), joka samalla opastaa moottoritieltä poistuvaa siirtymään hidastuskaistalle. Moottoritien ja erkanevan rampin välisen kiilan päässä on lisäksi erityinen niin sanottu erkanemismerkki (liikennemerkki 642), joka varsinkin näkyvyyden ollessa rajoittunut helpottaa suunnistusta.

Moottoritien varsinainen ajokaista ja hidastuskaista ovat erillisiä kaistoja. Hidastuskaistalle myöhemmin siirtyvä ei saa aiheuttaa vaaraa hidastuskaistalla kulkeville, toisin sanoen sille ajoissa siirtyneille ajoneuvoille.

Moottoritieltä poistuminen on sallittu vain sen päätekohdassa tai ramppia käyttäen. Jos kuljettaja erehdyksessä ajaa sen rampin ohi, jota myöten hän oli suunnitellut moottoritieltä poistumista, hän ei saa kääntyä tai peruuttaa moottoritiellä, vaan hänen on jatkettava eteenpäin ja poistuttava jonkin muun liittymän kautta.

Tieliikenneasetuksen 9 § mahdollistaa sen, että kiireellisessä hälytysajossa olevan ajoneuvoa voidaan olosuhteiden edellyttämää varovaisuutta noudattaen kuljettaa moottoriteliikennesäännösten vastaisesti, esimerkiksi myös liikennettä vastaan. Tienpidossa tai vastaavassa tiellä tai sen vieressä tehtävässä työssä käytettävä ajoneuvo saa niin ikään, tarpeellista varovaisuutta noudattaen, olosuhteiden edellyttämällä tavalla poiketa samoista määräyksistä.

Ajoneuvon kuljettaminen hämärässä ja pimeässä

Merkittävä osa tieliikenneonnettomuuksista tapahtuu pimeän aikana. Tämä johtuu usein rajoituneesta näkyvyydestä, häikäisystä, mutta kuten liikenneonnettomuuksissa yleensä, myös liiallisesta nopeudesta. Tieliikennelain 23 §:n mukaan ajoneuvo, milloin siinä pimeän tai rajoitetun näkyvyyden vuoksi on käytettävä kauko- tai lähivaloja, on kyettävä pysäyttämään ajoradan kulloinkin näkyvällä osalla, jos olosuhteet eivät edellytä sitäkin suurempaa varovaisuutta. Sääntö velvoittaa myös polkupyörän kuljettajaa, jonka tulee huolehtia siitä, että pyörässä on hämärän tai pimeän aikana valaisin. Takavalaisinta voimassa oleva lainsäädäntö ei edellytä.

Tilannenopeuden tulisi lähtökohtaisesti olla alempi kuin valoisalla ajettaessa. Ennen kaukovoiloilta lähivaloille vaihtamista tieliikennelain 23 § edellyttää nopeuden sovittamista uusien näkyvyysolosuhteita vastaavaksi.

Pimeässä ajamiseen liittyviä riskejä lisää se, että monet jalankulkijat käyttävät maantiellä ajoradan oikeata reunaa, siis kulkevat samaan suuntaan kuin ajoneuvoliikenne. Valitettavan usein jalankulkijat eivät käytä hämärässä tai pimeässä heijastinta.

Tieliikennelain 38 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvon valoja ei saa käyttää niin, että muiden ajoneuvojen kuljettajat voivat häikäistyä. Saman pykälän 2 momentti kieltää käyttämästä ajoneuvossa laitteita, jotka näyttävät tai heijastavat eteenpäin punaista valoa sekä – peruutusvaloa, erikseen sallittua työvalaisinta ja polkupyörän turvaviiriä lukuun ottamatta – laitteita, jotka näyttävät tai heijastavat taaksepäin valkoista tai vaaleankeltaista valoa.

Moottorikäyttöisessä ajoneuvossa on aina ajon aikana käytettävä joko ajovaloja tai malliltaan hyväksytyjä huomiovaloja. Pimeässä ja hämärässä, tai milloin näkyvyys päiväsaikaankin on sumun, vesi- ja lumisateen tai muusta vastaavasta syystä rajoittunut (esimerkiksi ajoradalta

ryöppyävän veden tai pölyävän irtolumen takia) on jokaisessa ajoneuvossa ajettaessa käytettävä lähi- tai kaukovaloja. Huomio- tai päivävalot eivät näissä olosuhteissa ole riittävät.

Polkupyörässä tulee edellä mainituissa olosuhteissa olla edessä valkoista tai vaaleankeltaista valoa näyttävä valaisin ja takana punainen heijastin tai takavalo sekä hevosajoneuvossa kulkusuunnassa sen vasemmalla puolella eteenpäin valkoista ja taaksepäin punaista valoa näyttävä valaisin. Takavalon edellyttäminen polkupyörään voisi olla jatkossa perusteltua.

Valojen käyttäminen eri tilanteissa. Ajettaessa pimeän aikana tiellä, jolla ei ole tievalaistusta, käytetään kaukovaloja. Kaukovaloja ei kuitenkaan ole sallittua käyttää tieliikennelain 36 §:n mukaan seuraavissa tilanteissa:

Kohdattaessa ajoneuvo tai raitiovaunu, jos niiden kuljettaja voi häikäistyä.

Tyydyttävästi valaistulla tiellä. Tieliikennelain 36 §:n 2 momentin mukaan huomiovaloja ei saa käyttää lähivalojen asemesta, milloin näkyvyys on sumun, sateen taikka vastaavan syyn takia rajoittunut, eikä myöskään ajettaessa pimeän tai hämärän aikana.

Ajattaessa lähellä toisen ajoneuvon takana. Tieliikennelain 36 §:n 4 momentti mahdollistaa sen, että ajoneuvossa voi käyttää etusumuvaloja sumussa ajattaessa tai milloin näkyvyys on sateen, lumipyryn tai vastaavan syyn takia rajoittunut. Tällöin on muut valaistusratkaisut, lähi- tai etuvalot, pidettävä toiminnassa. Tieliikennelain 36 §:n 4 momentin mukaan takasumuvaloaa saa käyttää, jos ajoviiman tiestä nostama lumi, pöly tai loka oleellisesti rajoittaa ajoneuvon näkymistä taaksepäin.

Ohittaminen

Ohituksen perussääntö. Tieliikennelain 18 §:n 1 momentin mukaan ohittavan ajoneuvon kuljettajan on tarkoin varmistauduttava, ettei ohitus aiheuta vaaraa.

Erityiset ohituskiellot. Edellä mainittua perussäännön lisäksi on tieliikennelain 18 §:n 2 momentissa määritelty ohituskielloja. Säännöksen mukaan ohitus, johon käytetään vastaan tulevan liikenteen puolta, on erityisesti kielletty:

- Näkyvyyden ollessa mäen harjan, kaarteiden vuoksi tai muusta syystä turvalliseen ohitukseen riittämätön.
- Jos ohitukseen käytettävä ajokaista ei ole riittävän pitkälti vapaa ja esteetön turvalliseen ohitukseen.
- Jos ohittaja ohituksen jälkeen ei vaaratta ja muuta liikennettä oleellisesti häiritsemättä voi palata jonoon.
- Edellä ajavan osoittaessa suuntamerkillä aikovansa ohittaa.
- Takaa tulevan ajoneuvon kuljettajan aloitettua ohituksen.
- Rautatien tasoristeyksessä ja välittömästi ennen sitä.
- Risteyksessä ja välittömästi ennen risteystä.

Ohituskielto ei kuitenkaan koske risteystä, jossa risteävä tie on polku, tilustie tai muu vähäinen tie, eikä taajaman ulkopuolella muuta kuin liikennemerkistä ilmenevää risteystä.

Koska edellä olevat ohituskiellot koskevat vain tapauksia, joissa ohitukseen käytetään vastaan tulevan liikenteen puolta, voi ohitus lähtökohtaisesti tapahtua myös esimerkiksi risteystä lähestyttäessä ja itse risteyksessä, edellyttäen, että se kaksisuuntaisella ajoradalla suoritetaan ajoradan keskiviivaa tai mahdollisia sulkuviivoja ylittämättä.

Liikennemerkki. Ohituskieltoa osoittavalla liikennemerkillä 351 kielletään muun liikkuvan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuin kaksipyöräisen sivuvaunuttoman moottoripyörän tai mopon ohittaminen. Merkki koskee myös ohituksia, jotka eivät edellytä vastaan tulevan liikenteen puolen käyttämistä. Se on voimassa seuraavaan yleisen tien tai kadun risteykseen taikka ohituskiellon päättymistä osoittavaan merkkiin 352 asti. Merkki ei koske kääntymistä varten ryhmittyneen ajoneuvon ohittamista ryhmittymisalueella.

Suojatie. Tieliikennelain 32 §:n 2 momentin mukaan ajoneuvoa tai raitiovaunua ei saa ohittaa pysähtymättä, jos toinen ajoneuvo tai raitiovaunu on pysähtynyt suojatien eteen tai liikkeellä ollessaan peittää näkyvyyden suojatielle, ellei ohittajan ja ohitettavan väliin jää suojakoroketta tai vapaata ajokaistaa taikka liikenneopastin näytä vihreätä ohittavan suunnassa. Risteuksen eteen pysähtyneen ajoneuvon ohittaminen ei kuitenkaan edellytä pysähtymistä, jos risteuksen edessä ei ole suojatietä.

Edellä mainittu säännös on kaksiosainen. Ohittaminen on pysähtymättä kielletty, jos 1) ohitettava ajoneuvo on pysähtynyt suojatien etureunan kohdalle tai välittömästi sen tuntumaan, tai jos 2) ajoneuvo (pysähtynyt, pysäköity tai liikkeessä oleva) muutoin peittää näkyvyyden suojatielle. Sääntöä ei pitäisi tulkita niin, että viittä metriä lähemmäs suojatietä pysäköity ajoneuvo (tieliikennelain 27 § 2 momentti) olisi pysähtynyt suojatien eteen. Jos ajoneuvo on pysäköity esimerkiksi kolmen metrin päähän suojatiestä, sen ohittaminen pysähtymättä on kielletty vain, jos pysäköity ajoneuvo peittää näkyvyyden suojatielle.

Tieliikennelain 32 §:n 1 momentti edellyttää suojatietä lähestyttäessä ajamaan sellaisella nopeudella, että kuljettaja voi tarvittaessa pysäyttää ennen suojatietä antaakseen esteettömän kulun jalankulkijalle, joka on suojatiellä tai astumassa sille.

Pysäkki. Tieliikennelain 31 §:n 1 momentin mukaan kuljettajan on aikoessaan ohittaa oikealta raitiovaunun tai linja-auton korokkeettoman pysäkin kohdalla pysäytettävä ja annettava esteettön kulku raitiovaunusta tai linja-autosta poistuville taikka siihen nouseville matkustajille. Ohittaminen on kiellettyä niin kauan kun raitiovaunuun tai linja-autoon on nousemassa tai siitä poistumassa matkustajia.

Tieliikennelain 30 §:n 2 momentti edellyttää ajoneuvon kuljettajaa varomaan erityisesti lähestyessään pysäytettyä linja-autoa, raitiovaunua tai koululaiskuljetusautoa.

Pysäkiltä lähtevän linja-auton ohittaminen. Tieliikennelain 22 §:n 1 momentin mukaan linja-autopysäkkiä samaa tai viereistä kaistaa lähestyvän ajoneuvon kuljettajan tulee, jos pysäkillä olevan linja-auton kuljettaja osoittaa suuntamerkillä aikovansa lähteä liikkeelle, vähentää nopeuttaan ja tarvittaessa pysäyttää, jotta linja-auto voi esteettä lähteä ajoradan reunassa tai ajoradan levityksellä olevalta pysäkiltä.

Säännös on tehty taajamien linja-autoliikenteen sujuvuuden parantamiseksi. Se koskee tieosuuksia, jolla suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa.

Jos linja-auto tulee ajoradasta erotuskaistalla erotetulta niin sanotulta taskupysäkiltä, linja-auto on kuitenkin velvollinen väistämään tiellä olevaa liikennettä. Taskupysäkiltä lähtevän ajoneuvon väistämisvelvollisuus pyritään osoittamaan liikennemerkillä 231.

Tieliikennelain 22 §:n sääntö ei ole ehdoton. Pysäkiltä lähtöä tekevän linja-auton suuntamerkki ei ole absoluuttinen pysähtymiskäsky. Tieliikennelain 35 § edellyttää, että linja-auton kuljettajan on pysäkiltä lähtiessään noudatettava erityistä varovaisuutta ja annettava tarvittava suuntamerkki. Merkinanto ei vapauta kuljettajaa velvollisuudesta varmistua siitä, että aiottu toimenpide ei aiheuta vaaraa tai tarpeetonta estettä.

Ohituksen suorittaminen - Pääsääntö. Tieliikennelain 17 §:n 1 momentin mukaisesti ohitus suoritetaan yleensä vasemmalta puolelta, koska ajoneuvoa yleensä on kuljetettava mahdollisimman lähellä ajoradan oikeanpuoleista reunaa.

Vaihtoehtoinen sääntö. Tieliikennelain 17 §:n 2 momentin mukaan vasemmanpuoleisella kaistalla kulkeva ajoneuvo saadaan pääsäännöstä poiketen ohittaa vaihtoehtoisesti vasemmalta tai oikealta, jos kuljettajan ajosuunnassa on vähintään kaksi ajokaistaa ja ajoneuvot kulkevat rinnakkaisilla kaistoilla. Tieliikennelain 9 §:n 3 momentti estää sen, että kaksisuuntaisen ajoradan keskiviivaa ei saa ylittää.

Oikealta ohittaminen on vaihtoehtoisen säännön puitteissa luvallista vain, että ajoradalla on käytössä vähintään kaksi ajokaistaa samaan suuntaan. Oikealta ohittaminen ei ole säännön mukaista lähtökohtaisesti kuitenkaan sillä perusteella, että oikealta määrätyssä tilanteessa mahtuu ohittamaan. Toisaalta oikealta ohittaminen ei edellytä vilkasta liikennettä, yksinäisenkin ajoneuvon saa tämän säännön puitteissa ohittaa oikealta.

Polkupyöräilijä ja mopoilija saa oman valintansa mukaan ohittaa muun ajoneuvon kuin polkupyörän tai mopon joko oikealta tai vasemmalta.

Ehdoton poikkeussääntö. Tieliikennelain 17 §:n 1 momentin ehdottoman poikkeussäännön mukaan edellä kulkeva ajoneuvo on ehdottomasti ohitettava oikealta, jos ajoneuvo kääntyy tai selvästi valmistautuu kääntymään vasemmalle.

Tietä kunnostavan ajoneuvon ohittaminen tai sen kohtaaminen. Tieliikennelain 17 §:n 4 momentin ja 16 §:n 3 momentin mukaan tienpidossa tai vastaavassa tiellä tai sen vieressä tehtävässä työssä käytettävää, asianmukaisesti merkittyä ajoneuvoa ohittaessa tai kohdattaessa saa tarpeellista varovaisuutta noudattaen menetellä olosuhteisiin nähden sopivimmalla tavalla. Ohittaminen on sallittua ottaen huomioon myös tieliikennelain 48 §:n 3 momentin säännös, joka oikeuttaa tienpidossa käytettävän ajoneuvon kuljettajan poikkeamaan muun muassa tien eri osien käyttöä koskevista säännöistä. Näin ollen esimerkiksi linja-autopysäkkiä auraamaan koukannutta aura-autoa ohitettaessa on noudatettava tarpeellista varovaisuutta.

Raitiovaunun ohittaminen. Tieliikennelain 17 §:n 3 momentin velvoitteen perusteella raitiovaunu on yleensä ohitettava oikealta. Sen saa myös ohittaa vasemmalta, missä kiskojen sijainti sitä edellyttää, jos se voi tapahtua vaaratta ja haitatta. Lähinnä tapauksissa, jossa raitiokiskot ovat ajosuunnassa ajoradan oikeassa reunassa.

Yksisuuntaisella ajoradalla raitiovaunun saa tarpeellista varovaisuutta noudattaen ohittaa joko oikealta tai vasemmalta.

Ohittavan velvollisuudet. Ennen ohitukseen ryhtymistä kuljettajan on erityisesti varmistauduttava siitä, että 1) riittävän pitkällä tien osuudella ei ole vastaantulevaa liikennettä tai muita

ohituksen esteitä, 2) ettei takaa tulevan ajoneuvon kuljettaja ole aloittanut ohitusta sekä 3) ilmoitettava suuntamerkillä siirtyminen sivusuunnassa. Tieliikennelain 35 §:n mukaan merkki on annettava hyvissä ajoin. Se ei kuitenkaan vapauta kuljettajaa velvollisuudesta varmistua siitä, ettei aiottu toimenpide aiheuta vaaraa tai tarpeetonta estettä.

Tieliikennelain 19 §:n 1 momentti edellyttää pitämään ohitettavaan ajoneuvoon turvallisen välin. Tieliikennelain 30 §:n mukaan pyöräilijöitä ja mopoilijoita ohitettaessa niille on annettava ajoneuvon koko ja nopeus huomioon ottaen turvallinen tila tiellä. Ohittavan ei tule siirtyä ohitetun eteen ennen kuin se voi tapahtua muiden tienkäyttäjien kulkua vaarantamatta. Siirryttäessä ohituksen jälkeen ohitetun käyttämälle ajokaistalle on tieliikennelain 35 §:n mukaan annettava suuntamerkki.

Ohittava voi tarvittaessa antaa edellä ajavalle ääni- tai valomerkin tieliikennelain 34 §:n mahdollistamalla tavalla. Nämä kansainväliseen tieliikennesopimukseen perustuvat, mutta Suomessa harvoin käytettävät merkit saa antaa vain taajaman ulkopuolella valoisana aikana. Valomerkki annetaan ajovaloja vilkuttamalla. Jos se vaaran välttämiseksi on tarpeen, ääni- tai valomerkki on annettava.

Edellä kulkevan velvollisuudet. Sujuvan liikenteen kannalta on tärkeää se, että hitaammin kulkeva antaa tietä nopeammalle. Tieliikennelain 19 §:n 3 momentti edellyttää, että kapealla tai mutkikkaalla ajoradalla tai vastaantulevan liikenteen ollessa vilkasta hitaasti kulkevan ajoneuvon kuljettajan tulee, havaittuaan takaa lähestyvän ajoneuvon, ohituksen helpottamiseksi vähentää nopeutta ja mahdollisuuksien mukaan antaa tietä. Hän saa tällöin tilapäisesti kuljettaa ajoneuvoa myös pientareella, jos se voi tapahtua vaaratta ja haitatta.

Samanaikaisesti 2 momentin mukaan ohitettavan on, havaittuaan ohituksen vasemmalta, pysyttävä niin oikealla kuin se muu liikenne ja olosuhteet huomioon ottaen on mahdollista, eikä hän saa lisätä nopeutta. Havaittuaan ohitusyrityksen oikealta, hänen on vastaavasti pysyttävä aikaisemmin käyttämällään ajokaistalla.

Tieliikennelain 10 §:n 2 momenttia edellyttää taajaman ulkopuolella muuta liikennettä selvästi hitaammin ajavien moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajien pitämään toisiinsa sellaiset etäisyydet, että ohittava ajoneuvo voi vaaratta ajaa niiden väliin.

Liikenneturvallisuutta silmällä pitäen on myös tärkeää, että erityisen pitkät ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät – joiden ohittaminen jo sinänsä on vaikeata – normaalinopeudellakin liikkuessaan pitävät reilun etäisyyden edellä kulkevaan ajoneuvoon.

Kohtaaminen

Ajoneuvojen kohdatessa ne sivuuttavat toisensa pääsääntöisesti oikealta. Tieliikennelain 16 §:n 2 momentin mukaan ajoneuvojen kuljettajien on jätettävä kohtaamistilanteissa ajoneuvon väliin riittävästi tilaa. Lain 30 §:n 1 momentti edellyttää kuljettajaa erityisesti jättämään ajoneuvonsa koko ja nopeus huomioon ottaen riittävä turvallinen tila jalankulkijalle, pyöräilijälle tai mopoilijalle kohtaamistilanteessa.

Kuljettajan on myös tarvittaessa pysäytettävä ajoneuvonsa, jos ajoradalla on este. Tällöin kuljettajan, jonka puolella este on, annettava tarvittaessa tilaa vastaan tulevalle liikenteelle. Ajojärjestyksen määrittelemisessä kapeassa tien kohdassa voidaan käyttää liikennevaloa tai liikennemerkkejä 221 ja 222.

Merkinanto

Ääni- ja valomerkit. Tieliikennelain 34 §:n 1 momentti edellyttää ajoneuvon kuljettajaa antamaan ääni- tai valomerkin, tai käyttämään jarruvaloa tai muuta tapaa, jos se on vaaran välttämiseksi tarpeen. Äänimerkin saa antaa vain näissä vaaran välttämiseksi sekä pykälän 2 momentin mahdollistamalla tavalla taajaman ulkopuolella valoisana aikana ohitettaessa. Äänimerkki ei saa olla pitempi kuin välttämätöntä. Käytännössä äänimerkki on tarkoitettu jalan- kulkijoita ja pyöräilijöitä varten.

Suuntamerkit. Suuntamerkin käyttäminen on tieliikenteen viestintää. Sitä käytetään liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden edistämiseksi. Merkkikielellä voidaan eri tienkäyttäjien välillä synnyttää yhteisymmärrystä.

Suuntamerkki on annettava 1) ennen liikkeelle lähtöä tien reunasta, 2) ennen kääntymistä risteyksessä, 3) ennen ajokaistan vaihtamista tai muuta ajoneuvon siirtämistä sivusuunnassa ja 4) käännäessä tiellä.

Suuntamerkin antaminen on pakollista tieliikennelain 35 §:n 1 momentin mukaan kaikissa mainituissa tilanteissa, muusta liikenteestä riippumatta. Merkki on annettava hyvissä ajoin ennen aiottua toimenpidettä, ei kuitenkaan niin aikaisin, että se voi aiheuttaa väärinkäsityksiä. Merkinanto on vastaavasti lopetettava heti, kun sen aiheuttanut toimenpide on suoritettu.

Merkinantoa tärkeämpää on muusta liikenteestä varmistautuminen ja varovaisuuden noudattaminen. Merkin antaminen ei vapauta tieliikennelain 35 §:n 2 momentin perusteella kuljettajaa vastuusta eikä varmistautumasta siitä, että aiottu toimenpide ei aiheuta vaaraa tai tarpeetonta estettä muille tiellä kulkeville.

Merkki annetaan suuntavalolla tai, jollei ajoneuvossa ole sellaista, muulla näkyvällä tavalla. Merkinannon on oltava hyvin näkyvä ja ymmärrettävä.

2.1.6. Tieliikenteenohjaus

Yleistä

Tieliikennelain 3 luvussa säädetään liikenteenohjauksesta, joka on liikennesääntöjen ohella keskeinen tieliikenteen käyttäytymistä ohjaava kokonaisuus. Lain yleissäännösten lisäksi tieliikenteen ohjausta koskevaa sääntelyä on erityisesti tieliikenneasetuksessa, liikennevaloista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (1012/2001) sekä liikenteenohjauslaitteista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön päätöksessä (203/1982). Sääntelymallia koskeva valtuutussäännös on tieliikennelain 50 §:ssä.

Tieliikennettä ohjaavat tieliikennelaissa erityisesti määritellyt henkilöryhmät, joista keskeisin on poliisi. Muita liikenteenohjaajia ovat sotilaspoliisi, rajavartiomies, työsuojelutarkastaja sekä lain 49 §:n 3 momentin luettelossa mainitut liikenteenohjaajiksi joko koulutetut tai suostumuksensa mukaan valitut henkilöt.

Käytännössä tarve ohjata liikennettä on muillakin ryhmillä kuin mitä voimassa olevassa laissa on säädetty, esimerkiksi pelastusviranomaisilla. Lainsäädäntöä on tarpeellista uudistaa näiltä osin.

Liikenteenohjauksen välineitä ovat myös liikennemerkkit, liikennevalot ja tiemerkinnot. Liikenteenohjauksessa ovat velvoittavia vain sellaiset merkit, laitteet ja tiemerkinnot, jotka ovat toi-

mivaltaisen tahon päättämiä ja jotka täyttävät liikenteenohjauslaitteista annetun liikenneministeriön päätöksen (203/1982) väriä, rakennetta ja mitoitusvaatimukset. Mikäli erityistä liikennemerkkiä ei ole vahvistettu, voidaan käyttää suorakaiteen mukaista, tieliikenneasetuksen 11 §:n 2 momentissa tarkoitettua tekstillistä kilpeä.

Liikenteen henkilöohjaajan tai liikenteenohjauslaitteen antamat ohjeet sekä liikennesäännöt saattavat olla joissakin tapauksissa ristiriidassa keskenään. Siksi tieliikennelain 4 §:ään sisältyy liikenteen ohjausjärjestystä koskeva tärkeä säännös.

Pykälän mukaan tienkäyttäjän on noudatettava

- 1) ensisijaisesti poliisimiehen ja muun liikenteenohjaajan antamaa merkkiä tai ohjetta,
- 2) toissijaisesti valo-opasteella annettua ohjetta ennen liikennemerkein annettua ohjetta (esimerkiksi väistämisvelvollisuutta) sekä
- 3) liikenteenohjauslaitteella (esimerkiksi liikennemerkillä tai liikennevalolla) annettua ohjetta siinäkin tapauksessa, että se edellyttää poikkeamista yleisistä liikennesäännöistä.

Liikenteenohjausjärjestyksen kannalta merkityksellinen säännös sisältyy tieliikennelain 6 §:ään. Sen mukaan säädettyjä ääni- ja valomerkkejä antavalle hälytysajoneuvolle sekä näitä merkkejä antavan poliisiajoneuvon vetämään saattueeseen kuuluvalla ajoneuvolla on liikenteenohjauslaitteista annetuista ohjeista riippumatta annettava esteetön kulku. Tällöin toisten tienkäyttäjien on tarvittaessa väistyttävä syrjään ja jopa pysähdyttävä.

Liikenteenohjaajat ja -valvojat

Tieliikennelain 49 §:ssä säädetään liikenteenohjaajista. Yleensä liikenteenohjaajana toimii poliisimies. Tiellä suoritettavien puolustusvoimien harjoitusten aikana liikennettä voi ohjata sotilaspoliisi tai tähän tehtävään määrätty muu sotilashenkilö. Rajavartiomiehen osallistumisesta liikenteenohjaukseen säädetään erikseen rajavartiolaissa (578/2005).

Poliisilla on toimivalta päättää työsuojelutarkastajan liikenteenohjaustehtävästä poliisin ja työsuojeluviranomaisten yhdessä tiellä suorittamassa moottoriajoneuvon kuljettajan ajo- ja lepoaikojen valvonnassa.

Liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi liikenteenohjaajina toimivat myös henkilöt, jotka:

- 1) Liikennevirasto määrää ohjaamaan liikennettä tien ja rautatien tasoristeyksessä
- 2) kunnallinen viranomainen määrää ohjaamaan liikennettä paikassa, jossa raitiovaunuliikenteestä voi aiheutua vaaraa tai häiritä muulle tieliikenteelle
- 3) liikenteenohjauksesta vastaava viranomainen määrää ohjaamaan liikennettä tiellä tai sen läheisyydessä tehtävän työn tai tutkimuksen vuoksi
- 4) Liikenteen turvallisuusvirasto tai poliisi määrää ohjaamaan liikennettä erikoiskuljetuksessa
- 5) poliisi määrää ohjaamaan liikennettä laajan ja pitkäkestoisen liikennemuutoksen vuoksi

- 6) poliisi määrää tilapäisesti ohjaamaan liikennettä urheilukilpailujen, kansanjuhlien, näytteilyiden tai muiden vastaavien syiden vuoksi
- 7) poliisi määrää ohjaamaan liikennettä lauttapaikalla, pysäköintialueella tai -laitoksessa
- 8) poliisi määrää ohjaamaan liikennettä onnettomuuden tai muun vastaavan syyn vuoksi
- 9) pelastusviranomainen tai muu pelastustoiminnan johtaja määrää ohjaamaan liikennettä, kun tehtävä liittyy pelastuslain (379/2011) mukaiseen avustamiseen pelastustoiminnassa.

Ohjaajan toiminta-aikaa ja kelpoisuutta on tarkennettu tieliikennelain 49 §:n 4 momentissa. Viranomainen voi määrätä liikenteenohjaajan tiettyä tehtävää varten taikka määrääjäksi. Liikenteenohjaajana toimivan henkilön on oltava täysi-ikäinen, hänen on annettava suostumuksensa tehtävään ja hänellä on oltava tehtävän edellyttämä asiantuntemus. Liikenteenohjaajaksi edellä numeroitujen 1–5 kohdan perusteella määrätyltä henkilöltä edellytetään tehtävään määrävän viranomaisen hyväksymää liikenteenohjaajan koulutusta.

Liikenteenohjaajalla on oltava selvästi erottuva vaatetus, joka vastaa standardin SFS-EN 471 vaatimuksia.

Liikenteenohjaajan tärkeää tehtävää korostaa hänelle tieliikennelaissa asetettu rikosoikeudellinen virkavastuu. Se tarkoittaa käytännössä, että liikenteenohjaajaan on mahdollista soveltaa rikoslain 40 luvussa säädettyjä virkamiestä koskevia erityisiä rangaistussäännöksiä. Siksi ohjaajan tehtävään on suhtauduttava erityisellä vakavuudella. Vastuullisuutta korostaa vielä se, että tieliikennelaissa viitataan liikenteen ohjaajan vahingonkorvausvastuuseen, josta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Liikenteenvalvojan käyttämistä liikenteen ohjaukseen käytettävistä käsimerkeistä ja liikenne-merkeistä säädetään tieliikenneasetuksen 47 ja 48 §:ssä. Saattuetta vetävästä tai saattueen kulua turvaavasta poliisiajoneuvosta (auto tai moottoripyörä) annetaan merkki pienoiskokoa olevalla liikennemerkillä 311 (ajoneuvolla ajo kielletty). Merkki tarkoittaa, että tienkäyttäjän on annettava saattueelle esteetön kulku ja tarvittaessa pysähdyttävä.

Muun kuin virkapukuisen poliisimiehen on liikennettä ohjatessaan pysäytysmerkinä käytettävä pienoiskokoissa olevaa liikennemerkkiä 311 (ajoneuvolla ajo kielletty). Tullimies voi käyttää pienoiskokoista liikennemerkkiä 391 (pakollinen pysäyttäminen tullitarkastusta varten).

Liikennemerkit

Liikennemerkit perustuvat pääosin kansainväliseen liikennemerkkisopimukseen.

Kaikissa liikennemerkkisopimusta soveltavissa jäsenvaltioissa on käytössä myös kansallisesti määriteltäviä, valtioiden omia liikennemerkkejä. Suomessa on tällä hetkellä yhteensä 276 voimassa olevaa liikennemerkkiä.

Hallituksen esitystä laadittaessa on pidetty tarkoituksenmukaisena, että kokeiltavana olevat useat liikennemerkit sisällytetään varsinaisiin liikennemerkkeihin.

Liikennemerkit jaetaan lainsäädännössä seitsemään ryhmään seuraavalla tavalla:

- 1) varoitusmerkit (yleensä tasasivuisen kolmion muotoisia)

- 2) etuajo-oikeus- ja väistämismerkkit
- 3) kielto- ja rajoitusmerkit (yleensä ympyrän muotoisia)
- 4) määräysmerkit (ympyrän muotoisia)
- 5) ohjemerkit (yleensä suorakaiteen muotoisia)
- 6) opastusmerkit
- 7) lisäkilvet (suorakaiteen muotoisia).

Tieliikennelain 51 §:ssä on säännös liikennemerkkin asettamisesta. Liikenteen ohjauslaitteen asettaa maantielle tienpitoviranomainen. Kadulle, rakennuskaavatielle, torille ja muulle vastaavanlaiselle liikennealueelle liikennemerkkin asettaa kunta. Kunta varaa poliisille mahdollisuuden antaa lausuntonsa ennen pysyväksi tarkoitettua liikenteenohjauslaitteen asettamista.

Muulle kuin edellä mainitulle tielle asettaa ohjauslaitteen tienpitäjä, mutta vasta saatuaan siihen kunnan suostumuksen. Tienpitäjiä ovat maanteillä ELY-keskukset, kuntien katuverkostolla kunnat sekä yksityisteillä ja -alueilla tiekunnat tai kiinteistöjen omistajat ja haltijat. Suostumusta ei tarvita tien kunnan taikka tiellä tai sen vieressä tehtävän työn vuoksi tarpeellisten tieläisten liikennemerkkien asettamiseen.

Liikenteenohjausjärjestelyiden kannalta on ongelmallista se, että yksityiset tahot eivät useinkaan ole hakeneet kunnan suostumusta asettamilleen liikennemerkkeille. Tämä koskee erityisesti pysäköintiin liittyviä liikennemerkkejä. Tilanteesta on aiheutunut se, että Suomessa on runsas liikennemerkkien joukko, josta viranomaisilla ei ole tietoa. Hankalaa tässä on se, että merkkien velvoittavuudesta ei tällöin ole varmuutta.

Oikeuskirjallisuudessa on esitetty, että tällainen ilman suostumusta asetettu liikennemerkki olisi pätemätön. Siksi on tärkeää, että ohjauslaitteiden asettamiseen luodaan järjestelmä, jolla tulevaisuudessa varmistetaan ohjauslaitteiden asianmukainen asettaminen ja vähennetään ilman asianmukaista menettelyä asetettujen merkkien lukumäärää. Tärkeätä tässä olisi se, että liikennemerkkiä ei milloinkaan, edes hyvässä tahdossa, asetettaisi muualle kuin tiealueelle. Vääränlainen asettaminen on omiaan aiheuttamaan vääriä käsityksiä siitä, onko tienkäyttäjä tiealueella vai maastossa.

Tieliikennelain 51 §:ssä on säädetty, että taajamaa osoittavan liikennemerkkin käyttämisestä päättää kunta. Taajama-liikennemerkkin asettaa maantielle toimivaltainen tienpitoviranomainen, muulle tielle kunta. Rautatien tasoristeyksimerkin sekä liikennevalot ja sulku- ja varoitushaitteet tasoristeykseen asettaa rautatien kunnossapitäjä.

Liikennemerkkin tulee olla kohtuudella havaittavissa ja luettavissa. Merkki voi olla pätemätön, jos merkki on mennyt niin huonoon kuntoon, että sen sisältämää viestiä ei voi kohtuudella havaita. Jos merkki on talvella lumen peitossa, sovelletaan samaa sääntöä. Tienpitäjän asiana on merkkien kunnossapitäminen, pääsäännön mukaan tienkäyttäjän ei tarvitse pysähtyä ja puhdistaa liikennemerkkiä saadakseen selkoa esimerkiksi nopeusrajoituksesta.

Sijoittaminen. Liikennemerkkien sijoittamisesta säädetään tällä hetkellä kokonaisuudessaan tieliikenneasetuksessa. Merkin oikealla sijoittamisella on erityistä merkitystä sen havainnoitavuuden kannalta. Sillä on myös merkitystä merkin sisältävän liikennesäännön tai sen muun velvoittavuuden kannalta.

Yleensä liikennemerkki sijoitetaan tien oikeanpuoleiseen reunaan, eräissä tapauksissa kuitenkin myös tai ainoastaan tien vasempaan laitaan (ennen kaikkea yksisuuntaisilla ajoradoilla), tai ajoradalle (esimerkiksi liikenteen jakajamerkki) taikka sen yläpuolelle (esimerkiksi ajokaistakohtaiset ajosuuntaa osoittavat merkit). Ohituskieltomerkit (351 ja 353) sijoitetaan ajoradan molemmille puolille. Taajaman päättymistä osoittava merkki voidaan kaksiajokaistaisella, kaksisuuntaisella tiellä tarvittaessa sijoittaa pelkästään ajoradan vasemmalle puolelle.

Varoitusmerkki sijoitetaan maaseudulla 150–250 metriä, moottori- ja moottoriliikennetiellä kuitenkin enintään 500 metriä ennen vaarapaikkaa. Taajamassa ja erityisestä syystä muuallakin varoitusmerkki voidaan sijoittaa lähemmäksi. Mikäli varoitusmerkki sijoitetaan edellä mainittuja etäisyyksiä kauemmas kohteesta, etäisyys ilmoitetaan lisäkilvellä 815. Varoitusmerkki voidaan tarvittaessa toistaa.

Kieltoa tai rajoitusta osoittava merkki sijoitetaan siihen kohtaan, jossa merkin tarkoittama kielto tai rajoitus alkaa. Lisäkilvellä voidaan kuitenkin rajoituksen alkamispisteestä määrätä toisin.

Ohjemerkeillä annetaan ohjeita tienkäyttäjille sekä osoitetaan tien kohta, jossa merkkiin liittyvää liikennesääntöä sovelletaan (esimerkiksi taajamamerkki).

Lisäkilvet

Tieliikenneasetuksen 21 §:ssä säädetään liikennemerkkien yhteydessä käytettävistä lisäkilvistä. Lisäkilpeä voidaan käyttää liikennemerkkin tarkoituksen tai kohteen selventämiseksi, liikennemerkkin vaikutusalueen tai voimassaoloajan määrittelemiseksi tai liikennemerkkin vaikutuksen rajoittamiseksi. Lisäkilven tarkoitus on ilmaistu kuviolla tai tekstillä.

Kieltoa tai rajoitusta osoittavan liikennemerkkin yhteydessä lisäkilvellä ei voi määrätä laajempaa kieltoa tai ankarampaa rajoitusta kuin itse liikennemerkkillä. Muun merkin yhteydessä käytettyyn lisäkilpeen saattaa sen sijaan sisältyä tosiasiallinen kielto tai rajoitus. Esimerkiksi erillisellä pysäköintipaikalla voidaan pysäköintipaikkamerkin alle kiinnitettävällä lisäkilvellä rajoittaa pysäköintioikeutta (yleensä tiettyyn minuuttimäärään) tai varata paikka vain tietyille ajoneuvoryhmälle.

Lisäkilven värit noudattavat yleensä liikennemerkkin värejä: pohja on keltainen, reunus punainen ja tunnuskuviota tai teksti musta. Sinivalkoisen merkin yhteydessä käytettävän lisäkilven pohja on kuitenkin yleensä sininen ja tunnuskuviota tai teksti valkoinen tai punainen.

Lisäkilvessä kellonajat osoitetaan pelkin numeroin, ilman selventävää tekstiä, jos liikennemerkki on voimassa vain määrättyinä vuorokaudenaikoina. Mustin numeroin osoitetut ajat tarkoittavat arkipäiviä maanantaista perjantaihin. Mikäli rajoituksen edellytetään olevan voimassa myös arklauantaisin, tulee lisäkilvessä olla myös asianomaiset kellonajat mustin numeroin sulkuihin merkittyinä. Sunnuntaita ja muuta pyhäpäivää tarkoittavat kellonajat merkitään punaisin numeroin. Pyhäpäivien aattona – mikäli ne eivät ole lauantaita – sovelletaan asianomaisen arkiviikonpäivän kellonaikoja.

Sinipohjaisissa lisäkilvissä valkoiset numerot vastaavat keltapohjaisen lisäkilven mustia merkintöjä.

Liikennemerkkin vaikutusalue

Liikennemerkkin vaikutusalueen kannalta ovat merkityksellisiä seuraavat säännöt:

1) liikennemerkki on voimassa kunnes saman merkin tausta tulee vastaan vasemmalla puolella,

2) liikennemerkin vaikutusalueen lopettaa toinen, samaa asiaa koskeva liikennemerkki (esimerkiksi pysähtymiskielto kumoutuu, kun jonkin matkan päähän pystytetään pysäköimiskielto-merkki; ohituskielto – ohituskielto päättyy, nopeusrajoitus – muu nopeusrajoitus tai rajoituksen päättyminen, taajama – taajama päättyy),

3) liikennemerkki on voimassa siihen kiinnitetyn lisäkilven osoittamalla matkalla tai alueella.

Pysähtymis- tai pysäköintikieltoa koskevan merkin vaikutusalue ulottuu pääsäännön mukaan seuraavaan yleisen tien tai kadun risteykseen. Se ulottuu myös kielto- ja rajoitusmerkeistä merkkeihin 371–376, 381–382 tai 521 (pysäköintipaikka) saakka, jos lisäkilvellä ei ole osoitettu lyhyempää vaikutusaluetta. Kiellon vaikutus jatkuu siten myös linja-auto- tai raitiovaunun pysäkin jälkeen.

Yksisuuntaiset ajoradat. Ajoradalle asetettu pysähtymis- tai pysäköimiskielto tai pysäköintipaikka -liikennemerkit ovat merkityksellisiä vain sillä tien puoliskolla, jolle merkki on asetettu. Muut yksisuuntaiselle ajoradalle asetetut merkit koskevat kyseessä olevaa ajorataa kokonaisuudessaan.

Liikennemerkkiä 551 (yksisuuntainen tie) käytetään vain tiellä, jolla kokonaisuudessaan on yksisuuntainen liikenne – ei siis kaksisuuntaisen tien yksisuuntaisella ajoradalla. Liikennemerkin puuttuminen saattaa viimeksi mainituissa tapauksissa aiheuttaa sekavia tilanteita.

Liikennevalo-ohjaus

Liikennevalo-ohjauksesta säädetään tieliikenneasetuksessa sekä liikennevaloista annetussa liikenneministeriön asetuksessa (liikennevaloasetuksessa).

Liikennevaloista annetun liikenneministeriön asetuksen (1012/2001) 2 §:n mukaan liikennevaloja saa käyttää vain tiellä, jolla ajoneuvon suurin sallittu nopeus on enintään 70 kilometriä tunnissa. Sama asetuksen 4 §:n velvoittaa sijoittamaan liikennevalot siten, että ne ovat mahdollisimman hyvin havaittavissa ja siten, että selvästi ilmenee, mille liikesuunnalle kukin opaste on tarkoitettu.

Liikennevalolaitteista ei saa olla haittaa tai vaaraa liikenteelle eikä kohtuutonta haittaa tien kunnossapidolle.

Tienpitäjää koskeva velvoite sisältyy myös asetuksen 3 §:ään, jonka mukaan ennen liikennevalojen asentamista suojatien yhteyteen on näkövammaisia edustavalle järjestölle varattava tilaisuus lausunnon antamiseen asiassa.

Ajoneuvoille tarkoitettu valo-opastin edellytetään liikennevaloasetuksen 9 §:n mukaan muodostettavaksi niin, että liikennevalon punainen valoaukko on ylinnä ja vihreä alinna. Kolmi-aukkoisia opastimia voi olla vierekkäin useita. Milloin edellä tarkoitettut opastimet on sijoitettu ajokaistakohtaisesti ajoradan yläpuolelle, kullakin opastimella näytetty valo koskee vain tätä ajokaistaa käyttävien ajoneuvojen kuljettajia.

Liikennevalo-opastimen merkityksestä ajoneuvoliikenteelle säädetään tieliikenneasetuksen 22 §:ssä, jonka mukaan liikennevalolla ajoneuvoliikennettä ohjattaessa merkitsee:

Punainen valo merkitsee, että pääopastimen tai pysäytysviivan sivuuttaminen on kiellettyä. Punaisen valon ohessa käytetyllä vihreällä nuolenmuotoisella valolla voidaan kuitenkin sallia ajo määrättyyn suuntaan

Keltainen valo merkitsee vihreän valon vaihtumista punaiseksi. Vihreän valon vaihtuessa keltaiseksi ajoneuvo ei periaatteessa saa sivuuttaa pääopastinta tai pysäytysviivaa. Jos ajoneuvo kuitenkin valon vaihtuessa vihreästä keltaiseksi on ehtinyt niin pitkälle, ettei sitä nopeuden, kelin ja liikennetilanteen huomioon ottaen voida vaaratta pysäyttää, kuljettaja voi jatkaa matkaansa. Keltainen valo ei ole ehdoton ajokielto, mutta risteystä lähestyvä ei saa esimerkiksi kiihdyttää nopeuttaan ehtiäkseen risteykseen ennen punaisen valon syttymistä. Risteysalueella olevan on kiirehdittävä sieltä pois.

Liikennevaloasetuksen 16 §:ssä säädetään keltaisen valo-opasteen kestoajasta. Aika on pääsääntöisesti riippuvainen ajosuunnan nopeusrajoituksesta seuraavasti:

Nopeusrajoitus (km/h)	Keltaisen kesto aika (sekuntia)
70	5
60	4
40–50	3

Keltaisen valo-opasteen kesto aika saattaa liikennetieto-ohjatuissa risteyksissä olla vain kaksi sekuntia.

Punaisen valon ohella esiintyvä keltainen valo osoittaa valon vaihtumisen vihreäksi olevan heti odotettavissa.

Vihreä valo merkitsee, että ajoneuvo saa sivuuttaa pääopastimen ja pysäytysviivan. Ajoneuvo saa tässä tapauksessa periaatteessa jatkaa suoraan eteenpäin, tai kääntyä oikealle tai vasemmalle. Tietty kulkusuunta saattaa kuitenkin olla liikennemerkillä erikseen kielletty. Jalankulkijalle, joka vihreän valon turvin on astumassa tai astunut suojatielle, on annettava esteetön kulku.⁶ Valosta huolimatta kääntyvällä ajoneuvolla on myös velvollisuus väistää risteävää tietä ylittävää jalankulkijaa, polkupyöräilijää ja mopoa.

Vihreä nuolenmuotoinen valo osoittaa, että ajoneuvo saa jatkaa nuolen osoittamaan suuntaan, vaikka muutoin näytetäänkin punaista tai keltaista valoa.

Valo-opaste annetaan yleensä paitsi pääopastimella myös vähintään yhdellä toisto-opastimella. Pääopastin on sijoitettu ennen risteystä oikealle puolelle tai asianomaisen ajoradan osan yläpuolelle. Pääopastin sijoitetaan pysäytysviivan kohdalle tai ajosuunnassa enintään viisi metriä pysäytysviivan jälkeen, kuitenkin aina ennen suojatietä. Tämä ohje kertoo osaltaan mihin kohtaan on pysäytettävä.

Jos vasemmanpuoleisen ajokaistan tai vasemmanpuoleisten ajokaistojen liikennettä ohjataan liikennevaloilla tulosuunnan muusta valo-ohjauksesta erillään, tämän liikenteen pääopastin on

⁶ Liikennevaloilla annetuista ohjeista riippumatta on annettava esteetön kulku paitsi säädettyjä ääni- ja valomerkkejä antavalle hälytysajoneuvolle myös poliisijoneuvon vetämälle saattueelle. Tällöin on tarvittaessa mentävä syrjään ja pysähdyttävä.

kuitenkin asianomaisen ajoradan osan vasemmalla puolella tai kaksisuuntaisen ajoradan keskikorokkeella taikka asianomaisen ajoradan osan yläpuolella.

Toisto-opastin sijoitetaan ajoneuvon kulkusuuntaan nähden vastakkaiselle puolelle kuin pääopastin tai ajoradan yläpuolelle. Yksiajokaistaisen tulosuunnan toisto-opastin voidaan kuitenkin sijoittaa samalle puolelle kuin pääopastin. Yhden toisto-opastimen tulee olla vähintään kaksi ja puoli metriä pääopastimen jälkeen, jollei tulosuunnalla ole pientä toisto-opastinta.

Toisto-opastimessa esiintyvä punainen valo ei kiellä poistumasta risteyksestä. Vastaavasti on huomattava, että käännäyttäessä risteyksessä oikealle tai vasemmalle saattaa risteävän ajoradan toisto-opasteissa olla punainen valo, joka ei estä jatkamasta risteyksestä.

Liikennevaloasetuksen 7 §:ssä säädetään, että valo-ohjatusta risteyksestä selvästi erotettu oikealle kääntyvä liikennesuunta voidaan jättää valo-ohjauksen ulkopuolelle (niin sanottu vapaa oikea), jos:

- 1) sille on risteuksen jälkeen varattu selkeästi oma ajokaistansa
- 2) sen kanssa vastakkaisesta ajosuunnasta ei ole vasemmalle kääntyvää liikennettä
- 3) sen kanssa vastakkaisesta ajosuunnasta vasemmalle kääntyvä liikenne ei tule yhteiselle ajokaistalle vapaan oikean suunnan liikenteen kanssa tai
- 4) sen kanssa vastakkaisesta ajosuunnasta vasemmalle kääntyvä liikenne on korokkeilla ohjattu liittymään osaksi risteävän tien liikennettä ennen risteämiskohtaa vapaan oikean suunnan liikenteen kanssa.

Oikealle kääntyvälle liikenteelle osoitetaan edellä mainituissa tapauksissa aina väistämisvelvollisuus liikennemerkillä 231 (kärkikolmio) tai 232 (pakollinen pysäyttäminen).

Vaihtuvasuuntaiset ajokaistat. Tieliikenneasetuksen 27 §:n mukaan määrätyllä tiellä tai tien osalla voidaan liikennettä ohjata ajokaistan yläpuolella olevin valoin, jotka joko määrääjäksi kieltävät liikenteen tiettyyn suuntaan tai joilla sallitaan määrätyn ajokaistan vuoroittainen käyttö vain toiseen suuntaan. Tällöin punainen vinoristin muotoinen valo osoittaa tiellä, jolla on vaihtuvasuuntaisia ajokaistoja, että ajokaistan käyttäminen opasteen tarkoittamaan suuntaan on kielletty.

Vilkkuva, nuolen muotoinen keltainen valo osoittaa, että valo on vaihtumassa punaiseksi tai että ajokaista on edempänä suljettu. Tällaisella ajokaistalla olevan ajoneuvon on siirryttävä nuolen osoittamassa suunnassa sellaiselle ajokaistalle, jolla osoitetaan vihreätä valoa. Jos tien yläpuolella on kaksi nuolen muotoista keltaista vilkkuvaa valoa, ajoneuvoa on kuljetettava jommankumman nuolen osoittamassa suunnassa.

Vihreä ja alaspäin suunnattu nuolenmuotoinen valo osoittaa puolestaan, että ajokaistan käyttäminen opasteen tarkoittamaan suuntaan on sallittu.

Jalankulkuopastimet. Tieliikenneasetuksen 28 §:n sääntelee jalankulkijoille tarkoitetuista opastimista. Pääsääntö on yksinkertainen: jos jalankulkijoita varten on erityinen opastin, heidän on noudatettava sitä. Jos jalankulkijoiden käyttämällä tien osalla on kuitenkin vain ajoneuvoille tarkoitettu opastin, jalankulkija on velvollinen noudattamaan sitä.

Perussäännöksi voidaan näiltä osin mainita myös se, että jalankulkija saa astua ajoradalle, pyörätielle tai raitiovaunukaistalle vasta siinä vaiheessa, kun opastimessa on vihreä valo.

Kiinteän vihreän valon vaihtoehtona voidaan käyttää myös vilkkuvaa vihreää valoa. Vilkuva vihreä valo merkitsee, että aika, jolloin jalankulkija voi ylittää ajoradan, on loppumassa ja valo on muuttumassa punaiseksi. Jalankulkija voi vilkkuvan vihreän aikana vielä lähteä ylittämään suojatietä, kunhan ylitys tapahtuu ripeästi.

Polkupyöräopastimet. Pyörätietä käyttäville pyöräilijöille, mopoilijoille ja invalidipyörän kuljettajille saattaa liikennevaloissa olla erityinen polkupyöräopastin. Opastimen yläpuolella on sininen kilpi, jossa on valkoinen polkupyörän tunnus. Pyörätietä käyttävien ajoneuvojen on tieliikenneasetuksen 29 §:n mukaan tällöin noudatettava ensisijaisesti polkupyöräopastimella näytettyä valoa.

Jollei erityistä polkupyöräopastinta ole, pyörätietä käyttävien ajoneuvojen kuljettajien on noudatettava jalankulkijaopastimen tai, ellei sellaista ole, ajoneuvo-opastimen osoittamaa valoa.

Erillisen pyörätien liikennettä ohjaavat polkupyöräopastimet voidaan eräissä tapauksissa osaksi aikaa jättää valo-ohjauksen ulkopuolelle, jolloin niillä näytetään vilkkuvaa keltaista valoa.

Tässä pyörätien ja suojatien risteyksessä mahdollisessa ohjaustavassa polkupyöräilijöitä ohjataan polkupyöräopastimin, jotka risteävän jalankulkuvaiheen alkaessa vaihtuvat normaalisti keltaisen valon kautta punaisiksi. Kun jalankulkijoiden vihreä valo on palanut noin viisi sekuntia, polkupyöräopastimet alkavat näyttää keltaista vilkkuvaloa. Keltaisen vilkkuvan valon aikana pyöräilijät voivat ajaa erityistä varovaisuutta noudattaen, jolloin heitä koskevat normaalit suojatiesäännöt.

Samansuuntaisen autoliikenteen vihreän alkaessa polkupyöräopastimet vaihtuvat vihreiksi ilman punaisen ja keltaisen yhtäaikaista valoa. Polkupyöräopastimella ei voi näyttää vilkkuvaa keltaista valoa samanaikaisesti, kun risteävälle autoliikenteelle näytetään vihreää valoa.

Tiimerkinnät

Liikennemerkkien, liikennevalojen ja muiden varsinaisten ohjauslaitteiden lisäksi ja ohella käyttää ajoradan pinnassa olevia tiemerkeitä. Näistä säädetään tieliikenneasetuksen 5 luvussa.

Tiimerkinnät tehdään maalaamalla, nastoilla, eriväristä päällystettä käyttäen tai muulla sopivalla tavalla. Tiemerkinnoin osoitetaan muun muassa ajoradan keskiviiva, ajoradan eri ajokaistat, suojatiet, pysähdysrajat risteyksissä, ajoradan reunaviivat, pysäkkialueet sekä ajoneuvoliikenteeltä suljetut alueet.

Tiimerkinnät saattavat olla talvella lumen tai jään peitossa. Tämä on ongelmallista tienkäyttäjän kannalta. Selvää on, että tiemerkeitä ei ole mahdollista noudattaa, jos merkit ei ole nähtävissä. Näissä tilanteissa on käytäytävä yleisten liikennesääntöjen mukaisesti.

Tien pituussuuntaiset merkinnät. Ajoradan keskiviiva on valkoinen katkoviiva, joka erottaa samalla ajoradalla vastakkaiset liikennesuunnat toisistaan. Keskiviivan viivan ja välin suhde on 1:3, esimerkiksi taajaman ulkopuolella neljä metriä viivaa ja 12 metriä väliä.

Ajokaistaviiva erottaa samansuuntaiselle liikenteelle tarkoitetut eri ajokaistat. Sen mitat ovat yleensä samat kuin keskiviivan. Linja-autokaistan erottavan ajokaistaviivan ja välin suhde on kuitenkin 1:1, esimerkiksi kaksi metriä viivaa ja kaksi metriä väliä. Samaa jaksotusta voidaan käyttää myös ryhmittymisalueella. Jatkuva ajaminen ajokaistaviivan päällä on kielletty.

Linja-auto- tai raitiovaunukaista erotetaan muusta ajoradasta normaalia leveämmällä ajokaistaviivalla tai sulkuviivalla. Toisistaan erkanevien liikennesuuntien välillä ryhmittymisalueella käytetään niin ikään leveämpää ajokaistaviivaa (leveys 20 senttimetriä).

Sulkuviiva on yhtenäinen ajokaistojen välissä oleva keltainen tai valkoinen viiva.

Sulkuviiva on keltainen, kun se erottaa eri liikennesuunnat toisistaan, ja valkoinen, kun se erottaa samansuuntaisia ajokaistoja.

Ajoneuvo ei saa ylittää ajosuunnalleen tarkoitettua sulkuviivaa eikä ajaa sen päällä. Jos tällainen sulkuviiva on keltainen, ajoneuvo ei myöskään saa ajaa viivan vasemmalla puolella. Sulkuviiva on tarkoitettu ajoneuvon ajosuunnalle silloin, kun sulkuviivan vieressä sen oikealla puolella ei ole katkoviivaa.

Kaksikaistaisella ja kaksisuuntaisella tiellä keskiviivan viereen maalattua sulkuviivaa käytetään sellaisissa kaarteissa ja kuperissa taitteissa, joissa vapaa näkemä on lyhyempi kuin tien kohtaamisnäkemä. Keskiviiva ja sen molemmille puolille kuuluva sulkuviiva korvataan käytännössä niin sanotulla kaksoissulkuviivalla, jota ei saa ylittää kummaltakaan puolelta. Keskiviiva yhdessä sulkuviivan kanssa tai kaksoissulkuviiva voidaan kapeilla ja mutkaisilla teillä sekä muuallakin lyhyissä, kapeissa tien kohdissa (esimerkiksi kapealla sillalla) korvata yhdellä, ajoradan keskelle maalatulla keltaisella sulkuviivalla.

Useampikaistaisella tiellä voidaan ajokaistan rajan ylittäminen estää korvaamalla katkoviiva yhtenäisellä sulkuviivalla. Nelikaistaisen tien keskiviiva merkitään kaksoissulkuviivana.

Maanteillä käytetään myös keltaista sulkuviivaa edeltävää varoitusviivaa. Varoitusviiva on keltainen katkoviiva, joka kertoo autoilijoille edessä olevasta sulkuviivasta ja siihen liittyvästä ohituskiellosta.

Varoitusviivan pituus on yleensä 120 metriä. Jos tienosalla nopeusrajoitus on enintään 60 kilometriä tunnissa, varoitusviivan pituus on 60 metriä. Varoitusviivan jako on yhdeksän metriä viivaa ja kolme metriä väliä, taajamissa kuitenkin kolme metriä viivaa ja yksi metri väliä. Varoitusviiva merkitään sulkuviivan tapaan keskiviivan sille puolelle, jolta keskiviivan ylittäminen on kielletty. Varoitusviivan ylittäminen ei ole kiellettyä.

Kaksikaistaisen tien keskiviivan oikealle puolelle merkittyä sulkuviivaa, kaksi- tai useampikaistaisen tien kaistojen rajoilla olevaa sulkuviivaa tai kaksoissulkuviivaa ei saa ylittää siinä kään tapauksessa, jos halutaan kääntyä risteävälle ajoradalle tai pihaan. Sulkuviiva katkaistaan kuitenkin yleensä tärkeämpien liittymien kohdalla.

Vaihtuvasuuntainen ajokaista osoitetaan ajokaistan molemmin puolin olevalla kaksoisvaroitusviivalla.

Ajorata erotetaan tarvittaessa pientareesta tai vastaavanlaisesta rakenteesta reunaviivalla, joka on vähintään 10 senttimetriä leveä valkoinen jatkuva viiva (risteyksissä, liittymissä sekä linja-autopysäkkien kohdalla katkoviiva). Valkoisen reunaviivan oikealla puolella oleva tien osa piennar on ensisijaisesti tarkoitettu niin sanottua kevyttä liikennettä varten. Reunaviivan ylit-

täminen ei sinänsä ole kiellettyä. Kaikkien ajoneuvojen pysäyttäminen ja pysäköiminen pien-tareelle on niin ikään sallittua.

Polkupyörä- ja mopoliikenteelle varattu pyöräkaista merkitään tien pintaan polkupyörän ku-valla. Merkintää voidaan tarvittaessa tehostaa käyttämällä ajoradan muun osan päällysteen vä-ristä poikkeavaa päällystettä. Pyöräkaista erotetaan muusta ajoradasta 20 senttimetriä leveällä ajokaistaviivalla tai sulkuviivalla. Ajokaistaviiva ja väli ovat yhden metrin pituiset. Jos rajalla on ajokaistaviiva (katkoviiva), muut ajoneuvot voivat käyttää pyöräkaistaa ryhmittymiseen.

Linja-auto- tai raitiotiepysäkkiin liittyvä kieltovyöhyke merkitään kaupunkioiloissa usein maa-laamalla jalkakäytävän reunakivi keltaiseksi pysäkkimerkin kummallakin puolen. Samanlai-sella keltaisella reunamerkinnällä voidaan myös epäselvissä tapauksissa selventää liikenne-merkillä osoitettuja tai yleisiä pysäyttämisen- ja pysäköintikieltoja.

Valkoisella ajokaistanuolella voidaan ryhmittymistä varten osoittaa, mihin suuntaan tai suun-tiin asianomaista ajokaistaa käyttävä saa poistua risteyksestä. Nämä nuolet ovat velvoittavia.

Ajokaistanuolella osoitetusta ryhmitysjärjestelystä poiketen saa polkupyöräilijä ja mopoilija, joka aikoo kääntyä vasemmalle, ajaa risteuksen yli oikeanpuoleista suoraan ajavalle liikenteel-le tarkoitettua ajokaistaa pitkin.

Jalkakäytävälle ja pyörätielle voidaan merkitä ajokaistanuoli osoittamaan kulkusuuntaa.

Poikittaissuuntaiset merkinnät. 30 senttimetriä leveä ja valkoinen, risteyksessä ajoradan poikki merkitty niin sanottu pysäytysviiva osoittaa tarvittaessa, mihin kohtaan ajoneuvo on liikennemerkkin tai liikennevalon takia tahi muusta syystä pysäytettävä.

Suojatiet voidaan merkitä valkoisin, ajoradan suuntaisin niin sanotuin seeprajuovituksin. Suo-jatie on olemassa, kunhan siinä on joko asianomaiset liikennemerkkit tai tiemerkin. Suoja-tiemerkin paikka tai tiemerkin osoittaa suojatien etureunan.

Pyörätien jatke merkitään kahdella valkoisella katkoviivalla. Korkein oikeus on ratkaisussaan 1991:87 todennut, että suojatiellä ajaminen ei muuta pyöräilijän väistämisen- ja muita velvol-lisuuksia muuhun liikenteeseen verrattuna.

Väistämisviiva on pienistä valkoisista kolmioista muodostuva tien poikkisuuntaisesti kulkeva viiva. Väistämisviivalla voidaan tehostaa liikennemerkkein ilmoitettua väistämisvelvollisuutta.

Valkoista ruutumerkintää käytetään parantamaan töyssyn tai korotetun suojatien havaittavuu-tta.

Muut merkinnät. Liikennemerkkin vaikutuksen tehostamiseksi tai selventämiseksi voidaan myös käyttää valkoisia tiemerkinä esimerkiksi seuraavasti:

- osoittamaan jalankulku- tai polkupyöräliikenteelle tarkoitettua tienosaa,
- STOP-merkintää pakollisen pysäyttämisen ennakkomerkintänä,
- invalidien ajoneuvoille tarkoitetun pysäköintipaikan merkitsemiseen,
- BUS-merkintää osoittamaan linja-autokaistaa, linja-autoille tarkoitettua pysäköinti-paikkaa tai pysäkkiä,

- numeromerkintää osoittamaan nopeusrajoitusta (esimerkiksi 60) ja osoittamaan kansainvälisen pääliikenneväylän numeroa (esimerkiksi E 75).

Kokeilut liikenteenohjauksessa

Liikenne- ja viestintäministeriö voi tieliikennelain 50 §:n mukaan kokeilutarkoituksessa vahvistaa käytettäväksi valtioneuvoston asetuksista tai liikenne- ja viestintäministeriön asetuksista poikkeavia liikenteen ohjauslaitteita. Kokeiluilla etsitään liikenteenohjaukseen uusia ratkaisuja ja tapoja, joista arviointien jälkeen hyväksytyt sisällytetään myöhemmin säädöksiin. Kokeilupa myönnetään hakemuksesta tienpitäjälle ja kokeilusta tehdään aina vaikutusselvitys.

Tienkäyttäjää velvoittavat liikenteenohjauslaitteet otetaan käyttöön säädösmuutoksilla. Kokeiluvuorilla voidaan kuitenkin ottaa käyttöön uusia opastavia liikennemerkkejä, joihin ei liity uusia tienkäyttäjää koskevia velvoitteita, kieltoja tai käskyjä.

Esimerkki kokeilun kautta käyttöön tulleesta liikennemerkistä on lisäkilpi 863, jota käytetään merkin 231 (väistämisvelvollisuus risteyksessä) yhteydessä muistuttamassa kaksisuuntaisesta pyöräliikenteestä. Myös monet liikennevalojen ohjaustavat on otettu käyttöön kokeilujen kautta, esimerkiksi polkupyörien BEPOLITE-valot ja ajoneuvojen OIVA-valot. Näissä punainen valo tarkoittaa samaa kuin tavanomaisessa valo-ohjauksessa, mutta tienkäyttäjälle annetaan mahdollisuus toimia keltavilkun tai pimeän opasteen aikana harkintansa mukaan muuta liikenteenohjausta ja liikennesääntöjä noudattaen.

Vuoden 2015 syksyllä on käynnissä kokeilu leveän keskialueen tiemerkinästä, jonka tavoitteena on vähentää kohtaamisonnettomuuksia. Tiemerkinäkokeiluna on Helsingissä ja Tampereella käynnissä risteysruudutus, jolla pyritään lisäämään liikenteen sujuvuutta vähentämällä risteysten tukkimisia ruuhkatilanteissa.

Liikennemerkkikokeiluna on käynnissä lisäksi pyöräilyn uusien opastusmerkkien kokeilu Helsingin ja Tampereen seudulla.

2.1.7. Ajoneuvon käyttäminen

Ajoneuvon käyttämisestä tiellä säädetään pääosin tieliikennelaissa ja sen nojalla annetussa ajoneuvojen käytöstä tiellä annetussa asetuksessa. Sääntelykokonaisuus on laaja. Siihen sisältyvät suojalaitteet ja turvalaitteet, renkaat ja liukuesteet, ajoneuvojen nopeudet, ajoneuvon kuormaaminen, ajoneuvojen kytkeminen, ajoneuvojen hinaaminen sekä valaisimet ja heijastimet

Tässä niin sanotussa ajoneuvojen käyttösääntelyssä on kyse pääosin ajoneuvon kuljettajalle säädetyistä, ajoneuvon käyttöön tiellä liittyvistä velvoitteista. Suoja- ja turvavälineiden osalta velvoitteet käsittävät myös ajoneuvojen matkustajat. Sääntely on yksityiskohtaista ja perustuu monilta osin kansainvälisiin sopimuksiin tai EU:n lainsäädäntöön.

Turvalaitteet ja suojalaitteet

Tieliikennelain 88 §:n mukaan kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä istuinpaikalle asennettua turvavyötä tai heidän liikkumistaan estävää muuta turvalaitetta henkilöautossa, linja-autossa, pakettiautossa, kuorma-autossa sekä kolmipyöräisessä mopossa ja moottorikäyttöisessä kolmipyörässä, jos ajoneuvon alkuperäisvarusteisiin kuuluvat turvavyöt. Sen lisäksi turvavyötä on käytettävä kevyessä nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä ja maastoajoneuvossa, jos ajoneuvon alkuperäisvarusteisiin kuuluvat turvavyöt.

Turvavyön käyttövelvollisuudesta on runsaasti poikkeuksia. Näistä säädetään käyttöasetuksen 6 §:ssä. Pykälän mukaan laissa säädetty käyttämisvelvollisuus ei koske:

a) poliisimestä, rajavartiomiestä eikä vankeinhoitolaitoksen palveluksessa olevaa heidän ollessaan sellaisessa virkatehtävässä, että turvavyön käyttämisestä voi olla vaaraa tai huomattavaa haittaa;

b) auton tarkastusta suorittavaa katsastajaa;

c) postin, sanomalehtien tai muiden useaan paikkaan jaettavien tavaroiden jakajaa, takka jätteen tai muiden useasta paikasta kerättävien tuotteiden kerääjää, kun yhtäjaksoinen ajomatka on enintään sata metriä ja turvavyön käyttämisestä on huomattavaa haittaa;

d) henkilöauton kuljettajaa luvanvaraisessa henkilöliikenteessä (taksiliikenteessä), lukuun ottamatta koulukuljetuksia ja ajoa ilman matkustajaa.

Suojakypärän käyttövelvollisuudesta säädetään tieliikennelain 89 §:ssä. Pykälän mukaan kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä tyypiltään hyväksyttyä suojakypärää, jollei hänen sairautensa tai vammansa taikka muu erityinen syy sitä estä, ajettaessa moottoripyörällä, kolmipyörällä, raskaalla nelipyörällä ja kevyellä nelipyörällä, jota ei ole varustettu korilla tai turvakaarella. Näiden lisäksi suojakypärää on käytettävä ajettaessa mopolla, moottorikelkalla, ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella varustetulla maastoajoneuvolla ja traktorilla, jota ei ole varustettu korilla tai turvakaarella.

Kuljettajan on huolehdittava, että alle 15-vuotias lapsi käyttää suojakypärää.

Tieliikennelain 90 §:ssä säädetään lisäksi, että polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä asianmukaista suojakypärää.

Myös suojakypärän käytössä on poikkeuksia. Käyttöasetuksen 6 §:n mukaan tieliikennelaissa säädetty velvollisuus käyttää suojakypärää ei koske:

a) kolmipyöräisen mopon kuljettajaa ja matkustajaa, jos ajoneuvo on varustettu umpinaisella ohjaamolla;

b) turvavöin ja suojakaarella tai -katoksella varustetun kaksipyöräisen moottoripyörän ja kaksipyöräisen mopon suojakaaren tai -katoksen suojassa olevaa kuljettajaa ja matkustajaa;

c) invalidimoottoripyörän tai invalidimopon kuljettajaa;

d) liikenteen valvonnassa, muussa virkatehtävässä tai puolustusvoimien toiminnassa käytettävän ajoneuvon kuljettajaa tai matkustajaa, jos käytössä on muu kuin tieliikenteeseen hyväksytty kypärä tai jos kypärä haittaa tehtävän suorittamista;

e) moottoripyörän ja mopon tarkastusta suorittavaa katsastajaa;

f) poronhoito- tai metsänhoitotehtävissä, energiansiirto- tai televerkostotoissa taikka verkon-tarkastustehtävissä olevaa moottorikelkan tai ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella varustetun maastoajoneuvon ja traktorin kuljettajaa ja matkustajaa;

g) umpinaisessa perävaunussa olevaa moottorikelkan matkustajaa;

h) museomootoripyörän, -mopon ja -moottorikelkan käyttäjää järjestetyn ajotapahtuman aikana;

i) mopoksi luokitellun polkimin varustetun sähköpolkupyörän kuljettajaa, jos hän käyttää polkupyöräilijälle tarkoitettu kypärää ja jos polkupyörän massa ajokunnossa on enintään 35 kilogrammaa ja moottorin nimellisteho enintään 1 kilowattia.

Renkaat ja liukuesteet

Ajoneuvojen renkaiden ja nastojen käytöstä säädetään käyttöasetuksen 3 luvussa.

Renkaat. Asetuksen 15 §:n mukaan ajoneuvo on varustettava sen rekisteröidyn kokonaismassan ja akseleille kohdistuvien massojen edellyttämin renkain ja vantein. Renkaita, joissa kudos on näkyvissä tai jotka ilmeisesti ovat vaarassa räjähtää, ei saa käyttää.

Auton, auton perävaunun ja hinattavan laitteen renkaista säädetään asetuksen 16 §:ssä. Kulutuspinnan pääurien syvyyden tulee auton, auton perävaunun ja sellaisen hinattavan laitteen renkaissa, jonka suurin sallittu nopeus on suurempi kuin 40 kilometriä tunnissa, olla vähintään 1,6 mm. Akselilla, jolla on paripyörät, tämä vaatimus ei koske molempia pyöriä. Pääurilla tarkoitetaan leveitä uria renkaan kulutuspinnan keskialueella noin kolmen neljänneksen leveydellä kulutuspinnasta.

Talvirenkaiden käytöstä on säädetty erikseen. Käyttöasetuksen 16 §:n 2 momentin mukaan henkilöautossa, jonka kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, ja pakettiautossa, kokonaismassaltaan enintään 3,5 tonnin erikoisautossa sekä kokonaismassaltaan yli 0,75 tonnin ja enintään 3,5 tonnin perävaunussa on joului-, tammi- ja helmikuun aikana käytettävä talvirenkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 3,0 mm. Talvirenkaita ei kuitenkaan tarvitse käyttää paripyörien molemmissa pyörissä, auton tai sen perävaunun valmistukseen, maahan- tuontiin, kauppaan, korjaukseen tai katsastukseen liittyvissä tilapäisissä enintään 20 kilometrin pituisissa siirroissa, museoajoneuvossa, eikä sellaisessa autossa tai sen perävaunussa, johon talvirenkaita ei ole saatavissa.

Talvirengasääntely ulotettiin myös raskaaseen liikenteeseen käyttöasetuksen 16 §:n 6 momentin muutoksella, joka tuli voimaan 2. tammikuuta 2017. Säännöksen mukaan kuorma-autossa, linja-autossa ja kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnin henkilöautossa sekä sellaisessa traktorissa, jonka rakenteellinen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, on joului-, tammi- ja helmikuun aikana käytettävä vetävillä akseleilla, lukuun ottamatta ohjaavia vetäviä akseleita, talvirenkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 5,0 millimetriä. Muilla akseleilla sekä mainitulla ajoneuvolla vedettävän perävaunun ja hinattavan laitteen kaikilla akseleilla on tällöin käytettävä renkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 3,0 millimetriä.

Henkilö- ja pakettiauton sekä kokonaismassaltaan enintään 3,5 tonnin perävaunun ja erikoisauton samalle akselille asennettavien renkaiden on oltava mitoiltaan, rakenteeltaan ja ominaisuuksiltaan samanlaiset. Jos tällaisessa autossa tai perävaunussa käytetään muita kuin vyörenkaita, sellaiset on asennettava kaikkiin pyöriin. Muussakaan autossa, auton perävaunussa tai hinattavassa laitteessa ei samalla akselilla saa käyttää siinä määrin erilaisia renkaita, että siitä voi aiheutua haittaa tai vaaraa.

Liukuesteet. Liukuesteistä säädetään käyttöasetuksen 17 §:ssä. Auton ja siihen kytketyn hinattavan ajoneuvon renkaat saa varustaa nastoin, lumiketjuin tai vastaavin liukuestein, jotka eivät oleellisesti vahingoita tien pintaa.

Nastarenkaita saa käyttää marraskuun 1 päivästä maaliskuun 31 päivään tai toista pääsiäispäivää ensinnä seuraavaan maanantaihin, myöhemmän näistä päivämääristä ollessa määräävä. Muunakin aikana nastarenkaita saa käyttää hälytysajoneuvossa, puolustusvoimien käytössä olevassa maastokäyttöön tarkoitettuun autossa ja perävaunussa, tienpitoon käytettävässä autossa ja perävaunussa sekä hinausautossa. Nastarenkaita saa käyttää muuna aikana myös auton tai hinattavan ajoneuvon kauppaan, korjaukseen tai katsastukseen liittyvissä tilapäisissä siirroissa sekä kaikissa autoissa ja hinattavissa ajoneuvoissa, milloin sää tai keli sitä edellyttää.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää yksittäiselle ajoneuvolle poikkeuksen 1 momentin nastarenkaiden sallittua käyttöaikaa koskevasta säännöksestä.

Kokonaismassaltaan yli 0,75 tonnin ja enintään 3,5 tonnin perävaunussa on käytettävä nastarenkaita, jos vetoautossa on sellaiset.

Käytettäessä nastarenkaita henkilö- tai pakettiautossa tai kokonaismassaltaan enintään 3,5 tonnin perävaunussa taikka erikoisautossa on nastarenkaat, paripyörien toisia pyöriä lukuun ottamatta, asennettava ajoneuvon kaikkiin pyöriin. Ajoneuvon eri renkaissa saavat nastamäärät poiketa enintään 25 prosenttia ajoneuvon sen renkaan nastamäärästä, jossa nastoja on eniten.

Vararenkaan käyttöön ei sovelleta liukuesteen käyttömääräyksiä.

Ajoneuvon kuormaaminen

Yleiset säännöt. Käyttöasetuksen 37 §:n mukaan ajoneuvoon ei saa sijoittaa tavaraa, eläimiä tai henkilöitä siten, että se haittaa kuljettajaa näkemästä tai ajoneuvon käsittelyä, eikä siten, että ajoneuvoon määrätty valaisin, heijastin tai kilpi peittyi. Lisäksi on huolehdittava käyttöasetuksen 47 §:n mukaisesti siitä, että kuorma ei voi korissa siirtyä niin, että se voi haitata ajoneuvon liikenneturvallista käyttöä. Kuorman varmistamiseksi tulee käyttää kuorman tuentaa, sitomista, lukitsemista tai peittämistä. Jos kuorma saattaa pölyä tai viiman vaikutuksesta karista tielle, kuorma on suojattava kuormapeitteellä.

Käyttöasetuksen 19 a § ajoneuvon massaa koskevan pääsäännön mukaan ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää tiellä kuljettaessa ei sen akselille tai telille kohdistuva massa eikä ajoneuvon kokonaismassa saa ylittää ajoneuvorekisteriin merkittyä arvoa.

Tieliikennelain 87 §:ssä on sama ilmaistu hieman toisin: Autossa ei ilman erityistä lupaa saa kuljettaa enemmän henkilöitä tai suurempaa kuormaa kuin sen rekisteröity henkilöluku tai kantavuus edellyttää. Jos ajoneuvo on kuormattu säännösten vastaisesti, poliisi voi määrätä ylikuorman purettavaksi, virheellisen kuormauksen korjattavaksi tai tarvittaessa estää ajon jatkamisen. Tieliikennelain 96 §:n 2 momentin mukaan poliisi voi estää ajon jatkamisen, jos ajoneuvossa on enemmän kuin sallittu määrä henkilöitä.

Tieliikennelain 87 §:n mahdollistaa säännösten vastaisesti kuormatun ajoneuvon kuljettamisen liikenteenvalvojan sopimaksi katsomaan paikkaan ylikuorman purkamiseksi tai virheellisen kuormauksen korjaamiseksi.

Erikoiskuljetukset. Erikoiskuljetuksia ovat kuormaamattoman tai jakamattomalla esineellä kuormatun ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljetukset, joissa ylitetään ainakin yksi käyttöasetuksen mukaan tiellä yleisesti sallittu mitta tai massa. Myös kuorman laatu voi edellyttää määrittelemään ajoneuvon tai sen niiden yhdistelmän erikoiskuljetukseksi ja kuormaaman ajoneuvon käyttöasetuksen 45 §:n säännöksistä poiketen.

Erikoiskuljetukseen ei tarvita lupaa, jos erikoiskuljetuksen mitat ovat erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (786/2012), jäljempänä erikoiskuljetusasetus, sääntelemissä rajoissa ja kuljetuksessa muutenkin noudatetaan asetuksen määräyksiä.

Erikoiskuljetusasetus sisältää muun muassa erikoiskuljetuksen kuormausta, kuljetuksen merkitsemistä ja varoitusauton käyttöä koskevat ohjeet sekä ajoneuvolle asetetut erikoisvaatimukset. Tällaisia ovat esimerkiksi seuraavat seikat:

Erikoiskuljetuksen suurin sallittu nopeus on 60 kilometriä tunnissa, jos:

- a) kuljetuksen leveys on yli 3,5 metriä;
- b) neljällä renkaalla varustettuun akseliin kohdistuva massa on yli 13 tonnia;
- c) kahdeksalla renkaalla varustettuun akseliin kohdistuva massa on yli 20 tonnia; tai
- d) vähintään neljällä renkaalla varustettuun vähintään kahdesta pendeliakselista muodostuvaan akselilinjaan kohdistuva massa on yli 14 tonnia;

Erikoiskuljetuksen suurin sallittu nopeus on 40 kilometriä tunnissa, jos

- a) ajoneuvon neljällä renkaalla varustettuun akseliin kohdistuva massa on yli 15 tonnia;
- b) kahdeksalla renkaalla varustettuun akseliin kohdistuva massa on yli 23 tonnia; tai
- c) vähintään neljällä renkaalla varustettuun vähintään kahdesta pendeliakselista muodostuvaan akselilinjaan kohdistuva massa on yli 16 tonnia.

Edellä säädettyjen nopeusrajoitusten lisäksi erikoiskuljetuksessa ei saa ylittää ajoneuvon tai sen osan valmistajan hyväksymää suurinta sallittua ajonopeutta. Myöskään renkailla sallittua suurinta massaa ja nopeutta ei saa ylittää.

Erikoiskuljetusasetuksen 31 §:n mukaan erikoiskuljetuksen on tarvittaessa annettava vastakaisesta suunnasta tulevalle ajoneuvolle mahdollisuus ensiksi sivuuttaa kapea tiekohta, jos liikenteenohjaajan antamalla merkillä tai liikenteenohjauslaittein ei toisin osoiteta.

Kuljetettaessa tiellä yleisesti sallittua leveämpää ajoneuvoa, ajoneuvoyhdistelmää tai kuormaa on ajoneuvon, kuljetusta suorittavan auton tai vetoauton etuosaan tai välittömästi sen ohjaamon taakse kuljetuksen leveydelle asetettava esteen osuessa helposti taipuvat tai siirtyvät merkkitaango. Vaadittavat valaisimet ja heijastimet asennetaan näihin tankoihin. Yli 3,5 metrin levyisissä kuljetuksissa tässä tarkoitetut valaisimet ja heijastimet saa kiinnittää kuormaan.

Asetuksen 22 § edellyttää, että ajoneuvoon tai kuormaan on asetettava vähintään yhden metrin välein tarpeelliset lisävalaisimet, jos ajoneuvon omien etuvalaisimien ja edellä tarkoitettujen valaisimien ja heijastimien etäisyys on suurempi kuin yksi metri.

Ajoneuvon suurin sallittu mitta ja massa kuormattuna. Ajoneuvojen ja niiden yhdistelmien suurimmat sallitut mitat ja massat kuormattuna muodostavat varsin teknisluonteisen säännöskokonaisuuden. Säännöt ovat monimutkaistuneet ajoneuvotekniikan kehittyessä. Mittojen ja massojen määrien rajoituksia tarvitaan turvallisten kuljetusten mahdollistamiseksi sekä tie-

rasituksen hallitsemiseksi. Vastuu ajoneuvon kuormaamisesta on lähtökohtaisesti ajoneuvon kuljettajalla.

Kuormattujen ajoneuvojen suurimmista mitoista ja massoista säädetään EU:n lainsäädännössä tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetussa neuvoston direktiivissä 96/53/EY. Suomessa on mahdollistettu suurempia ajoneuvojen ja niiden yhdistelmien mittoja ja massoja kuin direktiivissä on säädetty. Muilla EU:n jäsenvaltioilla on mahdollisuus kieltää alueellaan ajoneuvot ja ajoneuvoyhdistelmät, jotka eivät mitoiltaan ja massoiltaan täytä mainitussa direktiivissä olevia vaatimuksia.

Näiden niin sanottujen ETA-valtioiden mittojen ja massojen lisäksi tieliikennelainsäädännössä määritellään muualla kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn ajoneuvon mitat ja massat. Näiden ajoneuvojen mitat ja massat ovat pääsääntöisesti pienempiä.

Käyttöasetuksen 4 luvun mukaan tieliikenteessä sallitaan ETA-valtiossa rekisteröidyiltä autoilta ja niillä vedettäviltä ajoneuvoyhdistelmiltä seuraavat suurimmat mitat ja massat:

Akselimassa: 10,0 tonnia. Vetävällä akselilla sallitaan kuitenkin 11,5 tonnin akselimassa.

Telimassa: telirakenteesta ja akselivälistä riippuen 11,5–27 tonnia. Tarkemmat säännökset ovat käyttöasetuksen 20 §:ssä. Perävaunujen osalta vastaava liukuma on 11–24 tonnia.

Auton massa:

Kaksiakselisen auton suurin sallittu massa on 18 tonnia. Kolmiakselisessa autossa sallitaan 26 tonnin massa, jos vetävät akselit on varustettu paripyörin eikä yhdelläkään akselille kohdistuva massa ylitä 9,5 tonnia.

Kolmiakselisen auton 25 tonnia (ilmajousitetun 26 tonnia), kolmiakselisen nivellinja-auton kuitenkin 28 tonnia. Jos kolmiakselisen auton vetävä akseli on varustettu paripyörin ja ilmajousitettu tai varustettu sitä vastaavalla jousituksella, sallitaan 26 tonnin kokonaismassa.

Neliakselisen auton suurin sallittu massa on eräin edellytyksin 32 tonnia. Neli- ja viisiakselisen auton suurin sallittu kokonaismassa riippuu kuitenkin myös auton äärimmäisten akselien välistä.

Vaihtoehtoisilla käyttövoimilla käytettävien autojen omamassa on joissain tapauksissa suurempi kuin perinteisiä käyttövoimia käyttävien autojen, jolloin niiden hyötykuorma jää pienemmäksi. Siksi vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävillä autoilla on sallittu hieman suurempi sallittu massa. Kokonaismassan lisäys ei kuitenkaan saa ylittää yhtä tonnia, eikä se saa olla suurempi kuin vaihtoehtoisen käyttövoiman edellyttämä todellinen lisäpaino. Ehdon täyttyminen arvioitaisiin ajoneuvon liikenteeseen hyväksymisen yhteydessä valmistajan toimittamien asiakirjojen pohjalta.

Yhdistelmän massa:

Auton ja puoliperävaunun muodostaman yhdistelmän suurin sallittu massa on 48 tonnia. Auton ja keskiakseliperävaunun muodostaman yhdistelmän suurin sallittu massa on 44 tonnia. Auton ja varsinaisen perävaunun yhdistelmän tai auton, apuvaunun ja puoliperävaunun tai auton, puoliperävaunun ja sen päälle kytketyn toisen puoliperävaunun yhdistelmän taikka auton, puoliperävaunun ja keskiakseliperävaunun yhdistelmän suurin sallittu massa on vastaavasti

akselien lukumäärästä riippuen 36–76 tonnia. Esimerkiksi kuusiakselisen ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on 53 tonnia ja seitsemäkselisen yhdistelmän massa 60 tonnia.

Suurin rekisteröinnissä ja käytössä sallittu akseli- tai telimassa merkitään rekisteröintitodistukseen.

Korkeus kuormineen: 4,40 metriä.

Pituus kuormineen:

Auto 12,00 metriä, linja-auto 13,50 metriä, vähintään kolmiakselisena 15,00 metriä ja nivelrakenteisena yhdellä nivelellä enintään 18,75 metriä ja useammalla nivelellä enintään 25,25 metriä.

Ajoneuvoyhdistelmä 16,50 metriä, seuraavin poikkeuksin:

a. henkilö- tai linja-auton ja perävaunun yhdistelmä sekä pakettiauton ja perävaunun yhdistelmä 18,75 metriä

b. kuorma-auton ja keskiakseliperävaunun yhdistelmä 18,75 m, josta mitasta kuormatilojen ulkopituuksien summa saa olla 15,65 m ja etäisyys vetoauton kuormatilan etupäästä perävaunun kuormatilan takapäähän enintään 16,40 m

c. kuorma-auton (N₂- ja N₃-luokka) ja kaksi- tai useampiakselisen perävaunun sekä kuorma-auton, apuvaunun ja puoliperävaunun samoin kuin kuorma-auton, puoliperävaunun ja siihen kytketyn keskiakseli- tai puoliperävaunun yhdistelmä 25,25 metriä, kuitenkin siten, että kuormatilojen ulkopituuksien summa saa olla enintään 21,42 metriä.

Käyttöasetuksen 24 §:n mukaan puoliperävaunun ja varsinaisen perävaunun pituus mitattuna vetotapin pystyakselista tai etuakseliston kääntöpuolesta perävaunun perään saa olla enintään 12,00 metriä. Muun perävaunun pituus vetoaisaa mukaan lukematta saa olla enintään 12,50 metriä.

Leveys: 2,60 metriä. Henkilöauton, linja-auton ja yli 22 metrin pituisen ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu leveys on 2,55 metriä.

Käyttöasetuksen 25 §:n mukaan auton leveyttä määrittäessä ei taustapeiliä eikä sivu- ja suuntavaloa oteta huomioon. Tienpitoon käytettävän ajoneuvon leveydessä ei oteta huomioon siihen tilapäisesti kiinnitetyjä laitteita.

Edellä olevista paino-, akselipaino-, pituus-, korkeus- ja leveysrajoituksista sallitaan seuraavat poikkeukset:

a) Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää määräajaksi yleisillä teillä luvan edellä mainitut päämitat tai sallitun massan ylittävän ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän käyttämiseen, myös sellaisen kuorman kuljettamiseen, joka sivusuunnassa ulottuu ajoneuvon korin tai kuormatilan ulkopuolelle tai joka ylittää suurimman sallitun korkeuden.

b) Poliisi voi vastaavasti kuljetusta varten myöntää edellä a-kohdassa tarkoitettua luvan.

c) Leveys- ja korkeusmääräykset eivät koske maatalouteen tai tienpitoon käytettäviä työkoneita, työvälineitä tai hinattavia laitteita. Työkone tai laite ei saa ilmeisesti vaarantaa muuta lii-

kennettä, ja kaikki kohtuudella vaadittavat toimenpiteet ylileveyden poistamiseksi on suoritettava (yli neljän metrin leveyden osalta vertaa kohta d). Milloin tällaiseen ajoneuvoon kiinnitetyn laitteen leveys ylittää vetävän ajoneuvon leveyden, on säädetyn merkkivalon ohella ajoneuvon eteen ja taakse, tai milloin laitetta vedetään, vetävän ajoneuvon eteen ja työvälineen taakse, asetettava pituudeltaan ja sijoitukseltaan ajoneuvon ja työvälineen suurinta leveyttä vastaava, vuorottaisin punaisin ja keltaisin tai punaisin ja valkoisin poikkijuovin tai vinojuovin varustettu kilpi, jonka päissä on edessä valkoiset ja takana punaiset heijastimet. Vastaavat merkinnät voivat olla ajoneuvossa tai laitteessa.

d) Siirrettäessä traktoria tai moottorityökonetta työpaikalta toiselle tai huoltotarkoituksessa leveys voi olla enintään 3,00 metriä. Traktorin suurinta leveyttä laskettaessa ei myöskään oteta huomioon siihen liitettyä työvälinettä eikä levikepyöriä. Levikepyöristä mitatulta leveydeltään yli 2,60 metriä leveää traktoria tiellä kuljetettaessa on traktoriin kiinnitettävä sekä eteen- että taaksepäin suunnatut suurinta leveyttä vastaamaan asetettavat valot ja heijastimet. Leveyttä osoittavat valot vaaditaan vain, jos traktoria kuljetetaan tiellä pimeään tai hämärän aikana taikka näkyvyyden ollessa muutoin sään vuoksi huonontunut. Traktoria ja siihen liitettyä työvälinettä saa kuljettaa yli 4,00 metriä leveänä vain, jos tielaitteet eivät rajoita liikkumista.

e) Traktoriin saa kytkeä hinattavan ajoneuvon, jonka leveys on enintään 2,60 metriä siitä huolimatta, että sen leveys ylittää traktorin leveyden.

f) Traktoriin, jonka leveys on yli 2,60 metriä, saadaan kytkeä enintään traktorin levyinen hinattava laite ehdolla, ettei hinattavaa laitetta kuljeteta tiellä muulloin kuin siirrettäessä sitä työpaikalta toiselle tai huoltotarkoituksessa.

g) Traktoriin saa kytkeä lietelannan kuljetukseen ja levitykseen käytettävän enintään 3,30 m leveän säiliöperävaunun ehdolla, että yli 2,60 metriä leveää perävaunua tiellä kuljetettaessa traktoriin on kiinnitetty edellä d-kohdan mukaisesti kuljetuksen suurinta leveyttä osoittavat valot ja heijastimet.

h) Kuorma-auton ja erikoiskuljetukseen hyväksytyn varsinaisen perävaunun yhdistelmän enimmäispituus saa ilman erikoiskuljetuslupaa olla 27,00 metriä. Erikoiskuljetuksen suurin korkeus saa olla 4,40 metriä ja leveys muussa kuin konttikuljetuksessa 4,00 metriä.

i) Kuljetettaessa henkilö- tai pakettiauton perävaunulla purjekonetta, purjevenettä mastoineen tai muuta venettä tai traktorin perävaunulla venettä saa kuljetuksen enimmäispituus olla 20 metriä.

j) Kuljetettaessa traktorin perävaunulla maatalouskonetta sallitaan 4,40 metrin korkeus, 4,00 metrin leveys ja 20 metrin kokonaispituus. Pylväitä traktorin perävaunulla kuljetettaessa hyväksytään niin ikään 20 metrin kokonaispituus. Myös venettä kuljetettaessa pätee kuitenkin 2,60 metrin leveysrajoitus.

Ylitykset pituussuunnassa. Kuorma saa pituussuunnassa ulottua edessä enintään metrin ja takana enintään kaksi metriä ajoneuvon uloimman osan ulkopuolelle. Tämä voi tapahtua vain yleisesti sallittujen kokonaispituuksien puitteissa. Kun esimerkiksi kuorma-auton suurin sallittu pituus kuormineen on 12,00 metriä, saa 11,00 metriä pitkän kuorma-auton kuorma ulottua takana enintään yhden metrin yli auton pituuden ja 10 metriä pitkän kuorma-auton vastaavasti kaksi metriä yli auton pituuden.

Tieliikennelain 87 §:n 1 momentin mukaan kuorma ei kuitenkaan voi vaarantaa henkilöitä, vahingoittaa omaisuutta, laahata maata, pudota tielle, pölytä häiritsevästi tai aiheuttaa muuta siihen verrattavaa haittaa taikka synnyttää tarpeetonta melua.

Jos kuorma ulottuu ajoneuvon etuosan tai takaosan yli säädetyn mukaisesti, on kuorman uloin osa merkittävä selvästi. Merkintään on valoisaan aikaan käytettävä punaista tai punakeltaista, vähintään 300 x 300 millimetrin suuruista merkkilippua.

Käyttöasetuksen 49 §:n mukaan pimeän, hämärän tai sääolosuhteiden rajoittaessa näkyvyyttä on edellä mainitun kaltaisen kuorman merkintään käytettävä edessä valkoista valoa eteenpäin näyttävää valaisinta ja valkoista heijastinta sekä takana punaista valoa taaksepäin näyttävää valaisinta ja punaista heijastinta.

Jos erikoiskuljetusajoneuvon rakenneosana tai varusteena on edessä yli ääriiviivojen tai takana yli yhden metrin ääriiviivojen ulkopuolelle ulottuva, ajoneuvoa oleellisesti kapeampi laite, joka voi vaarantaa liikennettä, se on merkittävä siten kuin pituussuunnassa ylittävän kuorman merkitsemisestä edellä on sanottu. Laite on lisäksi merkittävä kummallekin puolelle sivulle näkyvällä, vähintään 1 200 neliösentin suuruisella kilvellä, joka on maalattu vuoroittaisin punaisin ja keltaisin vinojuovin. Kilvissä tulee lisäksi olla hyväksytyt, vähintään 30 neliösentin ruskeankeltaiset heijastimet ja vastaavat valaisimet.

Kuorman leveys. Käyttöasetuksen 45 § kieltää ajoneuvon kuormaamisen niin, että kuorma sivusuunnassa ulottuu ajoneuvon korin tai kuormatilan ulkopuolelle. Kuorma tai kuormakori ei myöskään saa ylittää ajoneuvon etuakselin kohdalta mitattua leveyttä enempää kuin 0,35 metriä. Näitä rajoituksia ei kuitenkaan sovelleta veneen kuljetukseen.

Kuorman korkeus. Kuorman ylittäessä ajoneuvon korkeuden on huolehdittava siitä, ettei kuorma esimerkiksi kokonsa tai suuren painonsa vuoksi haittaa ajoneuvon kuljettamista.

Ajoneuvoa kuormattaessa on pyrittävä siihen, että kuorman painopiste on mahdollisimman alhaalla. Käyttöasetuksen 45 §:n 3 momentin mukaan henkilöauton katolla kuljetettavan tavaran massa ei koskaan saa ylittää 10 % auton omamassasta.

Kuorman sijoittaminen ja varmistaminen. Ajoneuvon kuormasta on pyrittävä tekemään mahdollisimman matala yhtenäinen kokonaisuus. Käyttöasetuksen 46–48 §:n mukaan ajoneuvoa kuormattaessa tulee lisäksi:

- Jakaa kuorman massa mahdollisimman tasaisesti kuormatilan pohjan alalle ja tehdä kuormasta mahdollisimman matala yhtenäinen kokonaisuus.
- Kuorman painopisteen olla mahdollisimman alhaalla ja lähellä ajoneuvon pituussuuntaista keskiviivaa.
- Tukea kuorma mahdollisuuksien mukaan kuormatilan etupäätyä vasten.
- Huolehtia siitä, ettei kuorma kuormakorissa siirry niin, että se voi haitata ajoneuvon liiketurvallista käyttöä. Kuorma ei yleensä saa oleellisesti liikkua kuormakoriin nähden.
- Kuorman varmistamiseen käyttää kuorman tuentaa, sitomista, lukitsemista tai peittämistä. Jos on olemassa vaara, että kuorma ajoviiman vaikutuksesta pölyää tai varisee tielle, kuorma on suojattava kuormapeitteellä.

- Kuljetettaessa puu- tai muuta vastaavaa pitkää tavaraa sitoa tavara ajoneuvon alustaan tai kuormakoriin vähintään yhdellä sidoksella. Jos kuljetettavan tavaran nimellispituus on suurempi kuin kolme metriä, on käytettävä vähintään kahta sidosta.

Jos kuljetettava esine tai tavaraniippu on tuettu sivutolppia vasten, sen tulee nojata vähintään kahteen saman sivun pystytolppaan.

Käyttöasetuksen 31 §:n 3 momentin mukaan puoliperävaunun perään kytkettyyn perävaunuun lastatun kuorman suuruus ei saa johtaa kuormitustilanteeseen, jossa perävaunun kytkentämassa on suurempi kuin sitä vetävän puoliperävaunuyhdistelmän massa. Vastaavasti muun yhdistelmän, puoliperävaunuyhdistelmää lukuun ottamatta, kuormaus ei saa johtaa perävaunun massa-arvoon, joka on yli kaksinkertainen vetoauton massaan nähden. Nämä rajoitukset eivät koske kuorman purkuun tai lastaukseen liittyviä lyhyitä siirtoajoja.

Perävaunun kytkeminen. Perävaunun voi pääsääntöisesti kytkeä vetoautoon niin, että kytkettäessä käytetään standardin mukaisia kytkentälaitteita. Vastuu kytkennän turvallisuudesta, samoin kuin vetävän ja hinattavan ajoneuvon paino- ja mittasuhteesta on pääsääntöisesti ajoneuvon kuljettajalla.

Perävaunun vetämiseen tarkoitetussa autossa tulee olla taustapeili korin kummallakin puolella. Autoon kytkettävän hinattavan ajoneuvon leveydestä ovat voimassa seuraavat säännöt:

a) autoon kytketyn kokonaismassaltaan enintään 3500 kilogramman varsinaisen perävaunun (O₁- ja O₂ -luokka) leveys saa ylittää vetoauton leveyden. Perävaunun sallittu leveys on kuitenkin enintään 2,60 metriä.

b) muun kuin edellä a-kohdassa tarkoitetun keskiakseli- ja varsinaisen perävaunun leveys saa ylittää vetoauton leveyden enintään 0,15 metriä.

c) puoliperävaunun leveys saa ylittää vetoauton etuakselin kohdalta mitatun leveyden enintään 0,35 metriä.

d) erikoiskuljetusperävaunu ja autoon kytkettävä hinattava laite saavat olla vetoautoa leveämpiä.

e) kiinteältä rakenteeltaan yli 22,00 metrin pituisessa yhdistelmässä käytettävän ajoneuvon suurin sallittu leveys on 2,55 metriä (lämpöeristettynä 2,60 metriä).

Henkilö- ja pakettiautoon sekä erikoisautoon saa kytkeä O₁- tai O₂ -luokan keskiakseliperävaunun. Sen massa saa jarruttomana olla enintään puolet vetoauton omasta massasta, kuitenkin enintään 750 kilogrammaa. Jos kysymyksessä on hinattava laite, kokonaismassa voi olla enintään puolet N₂- tai N₃ -luokkaan kuuluvan vetoauton todellisesta massasta.

Käyttöasetuksen 32 a §:n mukaan kaikissa edellä mainituista tilanteissa pienin asianomaisista mitoista on määräävä. Saman pykälän mukaan jarruin varustettuna hinattavan ajoneuvon massa saa enintään 3500 kilogramman painoiseen autoon kytkettäessä olla enintään vetoauton kokonaismassan suuruinen.

Maastopakettiautolla (N₁G-luokka) on mahdollista vetää työntöjarruin varustettua perävaunua, jonka kytkentämassa on 1,5 kertaa vetoauton kokonaismassan suuruinen, kuitenkin enintään 3500 kilogrammaa. Perävaunun kokonaismassa ei kuitenkaan edellä tarkoitetuissa tapauksissa saa ylittää 3500 kilogrammaa.

Kytkiessään perävaunun henkilö- tai pakettiautoon kuljettajan on varmistauduttava siitä, että auton takaosa ja perävaunun rakenteet eivät kosketa toisiinsa tavanomaisissa ajotilanteissa, perävaunun jarrut ja valaisimet toimivat määräysten mukaisella tavalla,

vetoauton ulkopuoliset taustapeilit ovat paikallaan ja tarkoituksenmukaisesti suunnatut ja autossa tarvittaessa on sellaiset lisäpeilit, että kuljettaja voi nähdä auton ja perävaunun sivuille ja seurata takaa tulevaa liikennettä sekä yksiakselinen perävaunu kuormataan mahdollisimman tasaisesti niin, ettei vetoaisa kohtuuttomasti joko nosta auton takaosaa tai paina sitä.

Takapainoisen keskiakseliperävaunun käyttö on ongelmallista, jopa vaarallista, koska hinaavan auton takapään keveneminen vaikuttaa sen ohjattavuuteen.

Moottorikäyttöiseen ajoneuvoon saa pääsääntöisesti kerrallaan olla kytkettynä vain yksi hinattava ajoneuvo. Esimerkiksi nähtävyyksiin ja yleisötilaisuuksiin käytettävissä perävaunukuljetuksissa saa autoon tai traktoriin olla kytkettynä kaksi tai useampia perävaunuja.

Jos yhdistelmän pituus on enintään 22,00 metriä, kuorma-autoon on kytkettävissä puoliperävaunu, keskiakseliperävaunu, varsinaisen perävaunu tai hinattava laite. Jos yhdistelmän pituus on suurempi kuin 22,00 metriä, kuorma-autoon on kytkettävissä varsinaisen perävaunu, apuvaunuun kytketty puoliperävaunu, puoliperävaunu ja siihen kytketty keskiakseliperävaunu.

Kytettäessä perävaunu moottoripyörään on moottoripyörän rekisterikilpi siirrettävä perävaunun taakse.

Ajoneuvoyhdistelmässä, jonka suurin pituus ylittää 15,50 metriä tulee olla taakse suunnattuina kaksi pitkän ajoneuvon merkkikilpeä. Kilpi on keltainen suorakaide, jossa on punaiset heijastavat reunat. Vaihtoehtoisesti hyväksytään yksi punaisin heijastavin tai päiväloistevärillä maalatuin reunuksin varustettu kilpi, jossa on keltaisella heijastavalla pohjalla musta ajoneuvoyhdistelmän kuva. Kuvan alla voi olla merkintä yhdistelmän pituudesta. Näitä kilpiä ei vaadita traktoriperävaunussa.

Perävaunussa, jonka hinausnopeus on erikseen rajoitettu alemmaksi kuin 80 kilometriä tunnissa, tulee takana olla suurinta sallittua nopeutta osoittava, mustin reunoin varustettu keltainen, halkaisijaltaan 240 millimetrin mittainen pyöreä kilpi, johon on mustin numeroin merkitty suurinta sallittua nopeutta osoittava luku.

Suurikokoisia ja raskaita jakamattomia esineitä kuljetettaessa voidaan käyttää erikoiskuljetusperävaunuja. Erikoiskuljetukseen hyväksytyn perävaunun kytkentä vetoautoon edellyttää aina kytkentäkatsastusta.

Raskaan ajoneuvoyhdistelmän kokonais- ja kytkentämassoista säädetään käyttöasetuksen 30 a ja 30 e §:ssä.

Traktoriin, moottorityökoneeseen, L-luokan ajoneuvoon tai maastoajoneuvoon kytkettävää perävaunua ei tarvitse katsastaa eikä rekisteröidä.

Käyttöasetuksen 29 §:n mukaan traktoriin kytketyn hinattavan ajoneuvon leveys saa 2,60 metrin rajoissa ylittää sitä vetävän traktorin leveyden. Asetuksen 34 §:ssä säädetään, että moottoripyörään kytketyn perävaunun leveys saa vastaavasti olla enintään 1,50 metriä. Traktoriin, jonka leveys on suurempi kuin 2,60 metriä, saadaan kytkeä enintään traktorin levyinen hinattava laite sillä ehdolla, ettei hinattavaa laitetta kuljeteta tiellä muulloin kuin siirrettäessä sitä työpaikalta toiselle tai huoltotarkoituksessa.

Traktorin perävaunun todellinen kokonaismassa saa pääsääntöisesti olla enintään kaksi kertaa traktorin omamassan suuruinen. Jos vetokoukkuun kohdistuu pystysuuntainen voima, jonka suuruus on vähintään 15 % hinattavan ajoneuvon kytkentämassasta, saa hinattavan ajoneuvon kytkentämassa kuitenkin olla 2,60 kertaa traktorin omamassan suuruinen. Sama pätee tapauksissa, joissa traktorin jarrujärjestelmä täyttää käyttöasetuksen 35 § 3 momentissa säädetyt vaatimukset. Jos perävaunussa on traktorin jarrupolkimesta säätävät jarrut, perävaunun kytkentämassa saa olla enintään kolme kertaa traktorin omamassan suuruinen.

Traktoriin kytkettyyn perävaunuun on mahdollista kytkeä kytkentämassaltaan pienempi perävaunu tai vastaava maatalouteen käytettävä hinattava ajoneuvo. Perävaunujen tai perävaunun ja hinattavan ajoneuvon yhteenlaskettu kytkentämassa ei kuitenkaan saa ylittää etummaisen perävaunun rakenteen perusteella määräytyvää edellisessä kappaleessa tarkoitettua massaa.

Muuhun traktoriin kuin liikennetraktoriin kytkettävän hinattavan ajoneuvon kytkentämassa saa olla enintään 10 tonnia. Käyttöasetuksen 35 §:n mukaan tätä perävaunun enimmäismassaa ei kuitenkaan sovelleta polttoainemaksusta annetun lain 7 §:ssä tarkoitettuihin maatalouden kuljetuksiin.

Käyttöasetuksen 34 §:n 1 momentin mukaan moottoripyörään, mopoon, kolmipyörään, nelipyörään ja kevyeen nelipyörään saa kytkeä yksiakselisen perävaunun, jonka kokonaismassa ei ylitä valmistajan sallimaa massaa. Kytkentämassa ei kuitenkaan saa ylittää puolta vetävän ajoneuvon kuormittamattomasta massasta. Perävaunun suurin sallittu leveys on 1,50 metriä tai enintään vetoauton leveys.

Vastuu kuormauksesta kaupallisissa kuljetuksissa. Tieliikennelain 87 a §:ssä säädetään vastuusta ajoneuvon kuormauksesta kaupallisissa kuljetuksissa. Pykälän velvoitteita ei kuitenkaan sovelleta vaarallisten aineiden kuljetukseen.

Pykälän mukaan kuljettajan on ennen matkan alkamista varmistauduttava, että ajoneuvo on kuormattu säädösten mukaisesti, jos se ei kuormatilan sinetöinnin, kuorman purkamisen tai muun vastaavan syyn vuoksi aiheuta kohtuutonta haittaa ja viivästystä kuljetustehtävälle. Lisäksi kuljettajan on ajon aikana huolehdittava, että kuorman sijoittelu ja kiinnitys pysyvät edelleen tieliikennelain 87 §:n mukaisina.

Kuorman sijoittamisen ja kiinnittämisen ajoneuvoon, konttiin tai muuhun kuormatilaan tehnyt, samoin kuin asemansa vuoksi kuorman sijoittamisesta ja kiinnittämisestä ohjeita antanut, vastaa siitä, että kuorma on oikein sijoitettu ja kiinnitetty ja muutoinkin täyttää tieliikennelain 87 §:n vaatimukset. Tämä henkilö ei kuitenkaan ole vastuussa, jos virhe johtuu olleista tiedoista tai puutteista, joiden virheellisyyttä tai puutteellisuutta hän ei ole voinut kohtuudella havaita. Tällaista vastuuta ei myöskään synny, jos henkilö on toiminut kuormaamisessa vain avustajana. Kuormaan muutoksia tehnyt vastaa siitä, että kuorman sijoittelu ja kiinnitys pysyvät edelleen tieliikennelain 87 §:n mukaisina.

Kuljetuksen suorittaja vastaa siitä, että tavarankuormaaajalla on oikeat ja riittävät tiedot ajoneuvosta. Tavarankuljettaja ja kuljetuksen toimeksiantaja vastaavat siitä, että kuormaaajalla on kuljetettavista tavaroista käytettävissään riittävät ja oikeat tiedot.

Kuljetuksen suorittaja vastaa siitä, että kuljetukseen käytetään ajoneuvoa, jossa on kuorman sitomiseen tarvittavat tavanomaiset välineet ja joka turvallisuudeltaan muutoinkin soveltuu tehtävään. Valmiiksi kuormatun perävaunun tai muun kuormatilan soveltuvuudesta vastaa kuitenkin se, joka on ennen kuormaamista ottanut perävaunun tai muun kuormatilan käyttöön tai sopinut sen käyttöön ottamisesta.

Kuormauksen ja kuljetuksen suorittajan on huolehdittava siitä, että niiden palveluksessa oleva kuormaukseen ja kuljetukseen osallistuva henkilö tuntee riittävän hyvin työtehtäviensä koskevat kuormausta sääntelevät säännökset ja määräykset.

Ajettaessa mukana pidettävät asiakirjat

Rekisteröityä tai ajokorttipakon alaista moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa on tieliikennelain 94 §:n mukaan pidettävä mukana rekisteröintitodistus tai muu asiakirja, jonka kuljettaja on velvollinen pitämään mukanaan. Jos henkilö ajaa kuljettajatutkintotodistuksen varassa, hänellä pitää olla mukana henkilöllisyyden osoittava todistus. Mopon osalta ajokorttipakko koskee 1.1.1985 jälkeen syntyneitä. Asiakirja on vaadittaessa esitettävä liikenteenvalvojalle.

Ajoneuvolain 66 a §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaa enää vain pyynnöstä ajoneuvon ensirekisteröinnistä, muutosrekisteröinnistä, liikennekäytöstä poistosta ja liikennekäyttöön otosta rekisteröintitodistuksen. Muutos ajoneuvolakiin tuli voimaan vuonna 2015. Käytettäessä ajoneuvoa kansainvälisessä liikenteessä on viimeksi saadun rekisteröintitodistuksen I osa kuitenkin pidettävä mukana ajoneuvossa ajon aikana.

Jos ajoneuvon kuljettajalla ei ole mukanaan edellä tarkoitettua asiakirjaa, poliisimies voi sallia ajon jatkamisen, jos kuljettajan henkilöllisyys voidaan todeta. Kuljettaja voidaan tällöin velvoittaa esittämään asiakirja poliisille määräjassa.

Moottoriajoneuvon hinaaminen

Moottoriajoneuvojen hinauksesta on säädetty useissa säädöksissä. Selvää on, että hinattaessa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tulee myös hinattavan ajoneuvon kuljettajalla olla ajokortti. Käyttöasetuksen 14 §:ssä on lisäksi säädetty, että hinattavana saa olla vain yksi ajoneuvo kerrallaan, hinaukseen käytetty ajoneuvo voi olla vain pakottavissa tilanteissa hinattavaa kevyempi, hinausköyden tai -tangon pituus on sovittava siten, että ajoneuvojen väli on vähintään kolme metriä ja enintään kuusi metriä, hinausköyden tai -tangon keskiosaan on kiinnitettävä selvästi näkyvä lippu ja hinauksessa on käytettävä tankoa tai puomia tai apuvaunua, jos hinattavan ajoneuvon jarrut ovat epäkunnossa.

Käyttöasetuksen 3 §: mukaan suurin sallittu nopeus on 60 kilometriä tunnissa, jos hinaavalle tai hinattavalle ajoneuvolle ole määrätty vieläkin alhaisempaa nopeutta.

Tieliikenneasetuksen 4 §:n 2 momentin mukaan ajoneuvon hinaaminen moottori- tai moottoriliikennetiellä käyttäen köyttä, vaijeria tai uuta sellaista välinettä on kielletty. Moottori- tai moottoriliikennetiellä rikkoutuneen auton saa kuitenkin tällä tavoin hinata seuraavaan poistumiskohtaan saakka.

Radion ja puhelimen käyttö

Tieliikennelain 24 a §:n mukaan radio- tai televisiovastaanotinta tahi muuta äänentoistolaitetta (esimerkiksi korvakuulokkein varustettua nauhuria) tai viestintälaitetta (esimerkiksi puhelinta) ei saa ajon aikana käyttää siten, että laitteen käyttö voi haitata ajoneuvon hallintalaitteiden käyttöä tai muuten häiritä kuljettajan keskittymistä liikenteeseen. Sääntö koskee myös pyöräilijöitä.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja ei saa ajon aikana käyttää matkapuhelinta siten, että pitää sitä kädessään. Matkapuhelinta saa ajon aikana käyttää niin sanottua handsfree-laitteistoa

hyödyntäen. Laitteisto voi olla kiinteä tai irrallinen, jopa langan päässä roikkuva nappikuuloke- tai korvantauskiinnitys on hyväksytty. Ilmaisulla "ajon aikana" tarkoitetaan sitä, että ajoneuvo on liikkeessä tai pysäytettynä esimerkiksi liikennevalojen, muun liikenteen tai liikenne-esteen takia, jolloin kuljettajan tulee olla valmiina lähtemään liikkeelle millä hetkellä hyvänsä.

Matkapuhelimen käyttörajoitus ei sen sijaan koske tilanteita, joissa ajoneuvo on pysäytetty pysähtymiselle sallittuun paikkaan niin, että pysähtyminen ei estä tai häiritse muuta liikennettä. Jos kuljettaja haluaa käyttää puhelinta, on hänen valittava siihen sopiva paikka – pääsääntöisesti ajoradan ulkopuolelta. Matkapuhelimeen saa puhua – vaikka sitä pitää kädessään – myös siinä tapauksessa, että liikenne on täysin pysähtynyt esimerkiksi liikenneonnettomuuden takia.

Käyttöasetuksen 8 §:n 2 momentin mukaan radio- ja televisiovastaanottimen sekä muun ääntöistolaitteen käyttö taksissa ja linjaliikenteessä olevassa linja-autossa on kielletty, jos laitteen käyttö häiritsee yhtäkin matkustajaa. Navigaattorin käyttö ei lähtökohtaisesti ole kiellettyä.

Moottorikäyttöisten ajoneuvojen käyttöä koskevat rajoitukset

Tieliikennelain 86 §:n mukaan moottorikäyttöistä ajoneuvoa on käsiteltävä siten, ettei sen moottorista ja muista laitteista aiheudu kohtuutonta melua, ilman pilaantumista tai muuta haittaa ajoneuvossa matkustaville tai ympäristölle.

Käyttöasetuksen 4 §:n mukaan taajamassa on tarpeetonta ja häiritsevää ajaminen kielletty. Ajoneuvon reitti ja ajotapa on taajamassa sovitettava sellaiseksi, etteivät muut tarpeettomasti häiriinny.

Käyttöasetuksen 5 §:ssä säädetään, että moottorikäyttöisen ajoneuvon seistessä muusta syystä kuin pakollisen liikenne-esteen vuoksi, ajoneuvon moottoria ei saa käyttää enempää kuin kaksi minuuttia. Lämpötilan ollessa alle – 15 C saa moottoria ennen ajoon lähtemistä kuitenkin käyttää enintään neljä minuuttia.

Joutokäynnin kieltö ei koske kiireellisessä tehtävässä olevaa hälytysajoneuvoa, poliisin virkatehtävässä käyttämää muuta ajoneuvoa eikä ajoneuvoa, jonka pääasiallisen käyttötarkoituksen edellyttämä lisälaitte, kuten jätteenpuristin, kompressori, pumppu tai nostolava, toimiakseen vaatii moottorin käyttämistä. Traktorin, moottorityökoneen ja auton alustalle rakennetun työkoneen moottoria saa vastaavasti käyttää ennen ajoneuvolla tai koneella tehtävän työn alkamista ajoneuvon toimintavalmiiksi saattamiseen tarvittavan ajan.

2.1.8. Liikenneonnettomuus ja varotoimet

Tieliikenne on niin sanotusti yleisvaarallista. Siksi tieliikennelain 4 lukuun on sisällytetty kaikkia tienkäyttäjiä koskevia yleisiä velvoitteita onnettomuustilanteita ja muitakin vaarallisia tilanteita varten.

Tieliikennelain 58 §:ssä säädetyn velvollisuuden mukaan tienkäyttäjän, joka syystä tai syyttään on joutunut osalliseksi liikenneonnettomuuteen, on heti pysähdyttävä ja kykynsä mukaan avustettava vahingoittuneita tai avuttomaan tilaan jääneitä. Hänen on muutoinkin osallistuttava niihin toimenpiteisiin, joihin onnettomuus antaa aihetta.

Lain 57 §:n mukaan jokainen ajoneuvon kuljettaja, myös myöhemmin paikalle tullut, on velvollinen kuljettamaan loukkaantuneen hoitoon, jos joku liikenneonnettomuuden johdosta on joutunut tällaiseen tilaan. Jos ajoneuvo ei sovellu turvalliseen kuljetukseen ja tarkoituksenmukaisempi kuljetus on saatavissa, kuljettajan on kuitenkin avustettava kuljetuksen järjestämisessä.

Voimassa olevan tieliikennelain 59 §:n mukaan liikenneonnettomuuteen osallisen tienkäyttäjän on toisen osallisen tai onnettomuudessa vahinkoa kärsineen vaatimuksesta ilmoitettava nimensä ja osoitteensa sekä annettava tietoja tapahtumasta.

Korkein oikeus on todennut, että tällaista ilmoitusvelvollisuutta ei kuitenkaan voida asettaa. Ratkaisussa KKO:2014:67 A oli ollut liikenneonnettomuudessa osallisena törmäämällä kuljettamaansa henkilöautoa pysäköidessään toiseen henkilöautoon, johon on törmäyksen seurauksena tullut ainakin naarmuja. Tämän jälkeen A oli poistunut vahinkopaikalta ilmoittamatta tapahtumasta vahinkoa kärsineelle tai poliisille. Asiassa olisi kysymys siitä, oliko A laiminlyömällä tieliikennelaisissa säädetyn velvollisuuden ilmoittaa liikenneonnettomuudesta syylis-
tynyt liikenne rikkomukseen.

Tieliikenteessä aiheutuneita onnettomuuksia koskevien ilmoitusten tekemisestä säädetään siis lain 59 §:ssä. Pykälän 3 momentin mukaan onnettomuuteen osallisen on viipymättä ilmoitettava tapahtumasta vahinkoa kärsineelle tai poliisille. Ilmoittamisvelvollisuuden rikkominen on säädetty rangaistavaksi lain 103 §:ssä liikenne rikkomuksena.

Korkein oikeus totesi ratkaisussaan, että menettelemällä 59 §:n 3 momentissa tarkoitettulla tavalla A olisi siten saattanut itsensä syytteen vaaraan. Hän ei ollut voinut sulkea pois sitä mahdollisuutta, että ilmoituksen perusteella saatuja tietoja voitaisiin käyttää häntä vastaan mahdollisesti nostettavassa rikosoikeudenkäynnissä, kun laissa ei ole sellaisen menettelyn estävää säännöstä. Tuomioistuimen mukaan se, että kysymyksessä olevan kaltaisesta liikenne rikkomuksesta yleensä tuomitaan hyvin lievä rangaistus, ei ole peruste syrjäyttää itsekriminointisuoja.

Tapauksessa ei ollut käsillä sellaisia seikkoja tai olosuhteita, joiden johdosta itsekriminointisuojan olisi voitu perustellusti katsoa kaventuvan tai väistyvän jonkin sitä tärkeämpänä pidettävän oikeuden turvaamiseksi. Näin A vapautettiin rikosoikeudellisesta vastuusta sen perusteella, että hänellä oli oikeus olla ilmiantamatta itseään.

Itsekriminointisuoja ei kuitenkaan ulotu korkeimman oikeuden mukaan vakaviin liikenneonnettomuuksiin. Korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1996:101 oli kyse itsekriminointisuojan ja tieliikennelain 58 §:n suhteesta. Lain 58 §:n mukaan tienkäyttäjän, joka syyttään tai syyttään on joutunut osalliseksi liikenneonnettomuuteen, on heti pysähdyttävä ja kykynsä mukaan avustettava vahingoittuneita ja avuttomaan tilaan jääneitä sekä muutoinkin osallistuttava niihin toimenpiteisiin, joihin onnettomuus antaa aihetta. Korkeimman oikeuden mukaan säädöksen noudattamisesta ei seuraa se, että liikenneonnettomuuteen osallisella ja rikokseen syylliseksi epäillyllä ei olisi niitä oikeuksia, jotka epäillylle on taattu kansalaisoikeuksia ja poliittisia oikeuksia koskevassa kansainvälisessä yleissopimuksessa ja Euroopan ihmisoikeussopimuksessa.

Tieliikennelain 58 §:n keskeinen tarkoitus on turvata henkilövahinkoja kärsineen oikeus nopeaan avunsaantiin. Lain 59 §:n 3 momentin tarkoituksena on puolestaan liikenneonnettomuuksien syiden ja vastuukysymysten selvittämisen turvaaminen. Korkein oikeus totesi tapauksessa KKO:2014:67, että säännökset (58 ja 59 §) koskevat erilaisia tilanteita. Näin tapaukseen KKO:1996:101 sisältyvät kannanotot eivät sovellu ratkaisuun KKO:2014:67.

Tieliikennelain 59 §:n 2 momentin mukaan liikenneonnettomuuteen osallisen on heti ilmoitettava onnettomuudessa kuolleesta tai vaikeasti loukkaantuneesta poliisille. Ilmoituskynnystä voidaan pitää melko matalana loukkaantumisen astetta arvioitaessa.

Tieliikennelain 60 §:ssä säädetään onnettomuusajoneuvon siirtämisestä ja onnettomuusjälkien säilyttämisestä. Onnettomuuteen osallisen on huolehdittava ajoneuvon siirtämisestä mahdollisimman pian sopivaan paikkaan, jos ajoneuvo on jäänyt paikkaan, jossa pysäyttäminen ja pysäköinti on kiellettyä. Vakavassa liikenneonnettomuustilanteessa ei kuitenkaan poliisin luvata saa siirtää ajoneuvoa tai muuten muuttaa olosuhteita, joilla voi olla merkitystä onnettomuuden selvittämisen kannalta. Sääntö ei kuitenkaan ole ehdoton: siirtäminen on mahdollista muun liikenteen turvaamiseksi ja henkilöiden tai arvokkaan omaisuuden suojaamiseksi.

On tärkeää, että toisia tienkäyttäjiä varoitetaan onnettomuuspaikasta. Tämä tieliikennelain 61 §:n sääntö on yleinen siinä mielessä, että toisia on varoitettava aina, jos ajoneuvo on pysähtynyt taajaman ulkopuolelle ajoradalle sellaiseen paikkaan, että se voi riittämättömän näkyvyyden vuoksi tai muusta syystä olla vaarana liikenteelle.

Näissä tilanteissa kuljettajan on, jollei ajoneuvoa heti voida siirtää sopivaan paikkaan, asetettava tielle varoituskolmio, jos sellainen on ajoneuvossa pakollisena varusteena. Henkilöautoissa varuste on paikallinen. Tarvittaessa on ryhdyttävä muihinkin tarpeellisiin toimenpiteisiin tienkäyttäjien varoitamiseksi. Jos on käynyt niin, että ajoneuvo on jäänyt rautatie- tai raitiotiekiskoille, kuljettajan on ryhdyttävä junan tai raitiovaunun kuljettajan varoittamiseksi tarpeellisiin toimiin.

Varoituskolmio on sijoitettava riittävän etäälle pysähtyneestä ajoneuvosta niin, että muut kuljettajat voivat hyvissä ajoin huomata varoituksen. Tielle asetetun varoituskolmion luvaton poistaminen tai siirtäminen on kielletty.

Tieliikennelain 62 § täydentää yleistä varoittamisvelvollisuutta. Tiellä olevasta mistä tahansa esteestä, joka voi aiheuttaa vakavaa vaaraa, on varoitettava toisia tienkäyttäjiä tai este on poistettava. Jos esteen poistaminen ei olisi kohtuullista, on asiasta ilmoitettava poliisille.

2.1.9. Liikenteenvalvonta

Tieliikenteen valvonnasta säädetään tieliikennelain 7 luvussa. Luvun säännöksissä on pääsääntöisesti kyse viranomaisten tai niiden valtuuttamien tahojen toimivaltuuksista.

Tieliikennelain 93 §:ssä säädetään ajoneuvon pysäyttämisestä ja tarkastuksesta. Kuljettaja on velvollinen noudattamaan poliisimiehen ajoneuvon kunnan, varusteiden ja kuormituksen tarkastamiseksi antamia määräyksiä sekä sallimaan ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamisen. Lain 94 §:ssä säädetään erinäisten asiakirjojen esittämisvelvollisuudesta. Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan on vaadittaessa esitettävä poliisimiehelle todistus ajoneuvon rekisteröinnistä tai muu asiakirja, jonka mukana pitämisen hän on velvollinen. Pykälän 2 momentissa on poikkeussäännös, jonka mukaan poliisi voi sallia ajon jatkamisen, jos kuljettajan henkilöllisyys on todettu. Kuljettaja voidaan kuitenkin velvoittaa esittämään asiakirja poliisille määräjassa.

Tieliikennelain 96 §:ssä on viittaussäännös ajoneuvolakiin, jossa säädetään ajoneuvon käytön estämisestä ja ajoneuvon määräämisestä katsastettavaksi. Pykälä sisältää myös toimivaltuussäännöksen väärin kuormatun ajoneuvon kuorman purkamisesta, kuormauksen korjaamisesta ja ajon estämisestä. Poliisi voi myös estää ajon jatkamisen ajoneuvolla, jossa on enemmän kuin sallittu määrä henkilöitä. Jos erikoiskuljetusluvan haltija ei noudata erikoiskuljetuksesta

annettuja säännöksiä ja määräyksiä sekä erikoiskuljetusluvassa asetettuja ehtoja, poliisi-, tullitai rajavartiomies voi keskeyttää kuljetuksen lähimpään tarkoituksenmukaiseen paikkaan kuljetuksessa esiintyneiden puutteiden korjaamiseksi.

Suojakypärän käytön ja maastoajoneuvon käytön valvontatoimivallasta on säännös tieliikennelain 96 a ja 96 b §:ssä. Pykälän mukaan rajavartiomiehellä ja tullimiehellä on liikenteen valvontaan liittyvässä virkatehtävässään sama oikeus kuin poliisilla valvoa suojakypärän käyttämistä ja maastoajoneuvon käyttöä koskevien säännösten noudattamista.

Tieliikennelain 97 §:ssä on säännökset muista liikenteenvalvojista kuin edellä on mainittu. Liikenne- ja viestintäministeriölle on säädetty toimivalta määrätä virkamies valvomaan liikennettä samoin valtuuksin kuin poliisille on säädetty lain 93–96 §:n mukaan. Myös Liikenneviraston ajoneuvojen mittoja, massoja ja kuormituksia valvomaan määräämällä virkamiehellä on näissä virkatehtävissään sama toimivalta kuin poliisimiehellä 93, 94 ja 96 §:n mukaan. Sama toimivalta on tullitai rajavartiomiehellä liikenteen valvontaan liittyvässä virkatehtävässään.

Liikennevalvonta on keskeinen yleisen järjestyksen ja turvallisuuden tehtäväalue. Tulli ja Rajavartiolaitos suorittavat liikenteenvalvontaa omalla tehtäväalueellaan. Työsuojeluviranomaiset suorittavat muun muassa ajo- ja lepoaikasäännösten valvontaa yrityksissä.

Liikennevalvontaan sisältyy myös muiden tieliikenteeseen liittyvien säännösten valvonta. Näitä on muun muassa ajoneuvolaissa (1090/2002), ajokorttilaissa (386/2011), rikoslaissa (39/1889), autoverolaissa (1482/1994), laissa liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä (546/1998) ja liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017).

Poliisin liikennevalvonta on johdettua ja suunnitelmallista. Valvonnassa otetaan huomioon myös muut poliisin tehtäväkenttään liittyvät tehtävät, kuten esimerkiksi rikostorjunnan tekeminen liikennevalvonnan yhteydessä. Esimerkiksi raskaan liikenteen valvonnan yhteydessä huomioidaan kuljetusrikollisuuteen ja harmaan talouden torjuntaan liittyviä seikkoja. Valvonta kohdistetaan toimintaympäristöanalyysin perusteella siten, että valvonta on mahdollisimman vaikuttavaa. Puuttumiskynnys ja seuraamuskäytäntö pidetään yhtenäisenä poliisin sisäisillä ohjeilla.

Liikennevalvontaa toteutetaan poliisimiesten toimesta ja automaattilaitteistoilla. Nämä eri valvontatavat täydentävät toisiaan. Poliisin suorittaman liikennevalvonnan osuus on noin seitsemän prosenttia poliisin kokonaistyöajasta ja työtunteja liikennevalvontaan käytetään vuosittain keskimäärin noin miljoona. Henkilötyövuosina tämä on keskimäärin noin 610.

Poliisien toteuttaman nopeusvalvonnan osuus on noin 25 prosenttia ja automaattisen nopeusvalvonnan osuus noin yhdeksän prosenttia liikennevalvontaan käytetyistä työtunneista. Rattijuopumusvalvonnan osuus on noin 22 prosenttia, ajotapavalvonnan osuus noin 19 prosenttia, raskaan liikenteen valvonnan osuus noin kahdeksan prosenttia ja turvalaitevalvonnan osuus on noin kolme prosenttia liikennevalvontaan käytetyistä työtunneista. Poliisi tekee vuosittain keskimäärin noin 1,6 miljoonaa puhalluskoetta moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajille ja useita tuhansia huumepikatestejä.

Liikenne-rikkomuksista ja -rikoksista epäiltyjä tulee poliisin tietoon myös muun kuin liikennevalvonnaksi merkityn työn yhteydessä. Esimerkiksi epäillyistä rattijuopumuksista merkittävä osa tulee poliisin tietoon esimerkiksi liikenneonnettomuuksien tai kansalaisten ilmoitusten johdosta sekä poliisin muun partioinnin yhteydessä.

Poliisin, Tullin ja rajavartiolaitoksen tietoon tuli vuonna 2016 noin 456 000 liikenne rikkomusta ja -rikosta. Näistä liikenne rikkomuksia⁷ oli noin 335 000 ja liikenne rikoksia⁸ 121 000 kappaletta. Näiden lisäksi poliisi antoi automaattisessa valvonnassa noin 313 000 kirjallista huomautusta pienistä ylinopeuksista. Poliisin, Tullin ja rajavartiolaitoksen tiedoksi antamista liikenteeseen liittyvistä rikesakoista tai sakoista noin 71 prosenttia liittyy ylinopeustapauksiin.

Muita tieliikenteeseen liittyviä rikoksia ja rikkomuksia⁹ tuli vuonna 2016 poliisin, Tullin ja rajavartiolaitoksen tietoon noin 8000 kappaletta.

2.1.10 Liikenne rikokset

Yleistä

Tieliikennelain mukaan rangaistavista rikoksista on säädetty rikoslain 23 luvussa ja tieliikennelaisissa.

Suomessa ja Pohjoismaissa liikenne rikokset ovat niin sanottuja rikosoikeus rikoksia. Esimerkiksi Ranskassa, Hollannissa ja Espanjassa liikenteen vähäiset rikkomiset käsitellään niin sanotun hallinnollisen seuraamusjärjestelmän piirissä. Kyse on tässä rajanvedossa siitä, millaisessa menettelyssä, luonteeltaan rikosoikeudellisessa vai hallinto-oikeudellisessa, seuraamus määrätään. Hallinnollisesti sanktioituja tekoja pidetään yleensä moitittavuudeltaan vähäisempinä kuin rikosoikeudellisia.

Liikenne rikokset ovat niin sanottuja vaarantamis rikoksia, joissa rikosoikeudellinen vastuu ei edellytä vahingon syntymistä. Vaarantamis rikoksissa teon tunnusmerkistön mukaisuuteen kuuluu teon vapaaehtoisuuden lisäksi käytännössä vain huolellisuusvelvollisuuden rikkominen. Se tarkoittaa liikenne rikoksissa liikenteen käyttäytymistä sääntelevän säännön rikkomista huolimattomuudella tai varomattomuudella.

Joissakin tunnusmerkistöissä riittää sääntöjen rikkominen sellaisenaan rangaistavuuden perusteeksi. Tällaisesta tekorikoksesta tyypillinen esimerkki on rattijuopumus, jossa rangaistus vastuu perustuu vain tiettyyn veren alkoholipitoisuuteen tai uloshengitysilman alkoholipitoisuuteen. Myös liikenne rikkomus on tekorikos.

Rikoslain 23 luvun 1 §:ssä säädetty liikenne rikostunnusmerkistö – liikenneturvallisuuden vaarantaminen – on määritelty niin, että menettely on rangaistavaa, jos se on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistö rikoslain 23 luvun 2 §:ssä täyttyy vain, jos kuljettajan menettely on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle ja terveydelle.

⁷ Ajokorttirikkomus, ajoneuvorikkomus, liikenne rikkomus, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomus

⁸ Liikenneturvallisuuden vaarantaminen, törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, rattijuopumus, törkeä rattijuopumus, ilmaliiikennejuopumus, junaliiikennejuopumus, vesiliiikennejuopumus, liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla, kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle, kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta, liikennepako tieliikenteessä

⁹ Ajoneuvoverorikkomus, luvaton tavaraliikenteen harjoittaminen, kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain säännösten rikkominen, vaarallisten aineiden kuljetusrikos, vaarallisten aineiden kuljetusrikkomus, paljastinlaiterikkomus, luvaton taksiliikenteen harjoittaminen, luvattoman linja-autoliikenteen harjoittaminen, liikenneluparikkomus, kuljettajan ammattipätevyys säännösten rikkominen

Oikeuskäytännössä esimerkiksi yli 50 kilometriä tunnissa ylinopeuden on katsottu olevan omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa, jos liikenneolosuhteet ovat olleet sellaiset, että ajo olisi voinut johtaa liikenneonnettomuuteen. Korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO 1981-II-67 syytetty oli kuljettanut henkilöautoa valtatiellä kymmenen kilometrin matkan nopeudella 155 kilometriä tunnissa, vaikka sallittu nopeus olisi ollut 80 kilometriä tunnissa. Matkalla oli ollut kaarteita, mäenharjanteita ja risteyksiä. Ajo tapahtui sunnuntaina päivällä ja kuljettaja ohitti matkan aikana muun muassa kaksi pyöräilevää lasta. Kuljettaja tuomittiin törkeästä varomattomuudesta liikenteessä.

Tieliikennelaki määrittelee liikenneturvallisuuden vaarantamisrikoksen sisällön. Tyypillisiä sääntöjen rikkomisia ovat väistämisvelvollisuuden rikkominen, ylinopeus, suuntamerkin antamisen laiminlyönti, varomaton ajo suojatielle, huolimaton ohitus, varomaton peruuttaminen tai pysäköinti, edellä ajavan ajoneuvon perään ajaminen ja sääntöjen vastainen ajoneuvon kuormaaminen.

Liikenneturvallisuuden vaarantamisena rangaistavaa on toisen ihmisen turvallisuuden vaarantaminen. Itselle aiheutettu vaara rangaistaan liikenne rikkomuksena. Siksi esimerkiksi suojakypärän tai turvavyön käyttämättä jättämisestä ei rangaista liikenneturvallisuuden vaarantamisena.

Tieliikennelaki ja sen nojalla annetut säännökset koskevat lähtökohtaisesti tienkäyttäjiä eli jokaista, joka on tiellä taikka sillä olevassa ajoneuvossa tai raitiovaunussa. Esimerkiksi jalan- kulkija voi syyllistyä liikenne rikkomukseen tai liikenteen vaarantamiseen. Suuri osa liikenne säännöistä koskee kuitenkin vain tiettyä tienkäyttäjryhmää, esimerkiksi ajoneuvon kuljet tamista, mutta yhteisiä, kaikkia tienkäyttäjiä koskevia sääntöjä on myös.

Rangaistusasteikko liikenneturvallisuuden vaarantamisesta on sakosta kuuteen kuukauteen vankeutta, mutta käytännössä rikoksesta tuomitaan sakkoa. Törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta voidaan tuomita sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Liikenne rikkomus

Tieliikenteen rikkomuksista säädetään tieliikennelain 103 §:ssä (liikenne rikkomus) ja 105 a §:ssä (tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkominen).

Tieliikennelain 103 §:n on kyse niin sanotusta *blanko*-rangaistussäännöksestä, joka merkitsee, että mikä tahansa tieliikennelain tai sen nojalla annetun säännösten tai määräysten mukainen tekeminen tai laiminlyöminen on säännöksen perusteella rangaistavaa. Tästä aiheutuu, että moitittava käyttäytyminen on vaikeasti hahmotettavissa.

Suomen perustuslain 8 §:ään ja rikoslain 3 luvun 1 §:ään sisältyvä rikosoikeudellinen laillisuusperiaate edellyttävät, että tieliikennelain nykyisenkaltainen *blanko*-sääntely on uudistettava. Laissa on selvästi ja tarkkarajaisesti ilmettävä, millainen tieliikenteessä tapahtuva tekeminen tai laiminlyöminen on rangaistavaa.

Liikenne rikkomuksista ja niiden seuraamuksista säädetään rikesakkorikkomuksista annetussa laissa (756/2010). Lakia sovelletaan muun muassa liikenne rikkomuksiin, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta. Laissa eri tienäyttäjryhmien rikkomukset on eroteltu toisistaan. Rikkomuksen seuraamuksena voi olla rahamäärältään kiinteä rikesakko.

2.1.11. Seuraamukset

Sakko

Sakosta säädetään rikoslaissa ja sen määräämisestä sakon ja rikesakon määräämisestä annetussa laissa (754/2010; sakkomenettelylaki).

Sakkomenettelylain mukaan poliisimies, tullimies tai rajavartiomiehen voi antaa rangaistumääräyksen (sakon) enintään 20 päiväsakon rangaistukseen johtavissa tapauksissa, jos kysymyksessä on muun muassa liikenteen liittyvä rikos. Muut rikkomukset ja yli 20 päiväsakolla rangaistava rikkomus ratkaistaan syyttäjän antamalla rangaistumääräyksellä, jota edeltää valvontaa suorittavan virkamiehen antama vaatimus. Sakkomääräyksellä muutoin ratkaistava asia menee virallisen syyttäjän ratkaistavaksi, jos rikkomuksesta epäilty on pyytänyt päiväsakon rahamäärän määrätymisperusteen tarkistamista.

Asian käsitteleminen ja ratkaiseminen edellyttävät asianomistajan ja rikkomuksesta epäillyn suostumuksen. Jos epäilty ei anna suostumusta, hänelle kuitenkin annetaan tiedoksi sakkoa koskeva rangaistusvaatimus. Suostumus voidaan siinä tapauksessa antaa vielä erikseen maksamalla sakko tai rikesakko 30 päivän määräajassa. Jos suostumusta ei anneta silloinkaan, asian käsittelyä jatketaan tavallisessa rikosasioiden käsittelyjärjestyksessä.

Sakkomääräykseen ja rangaistumääräykseen saa hakea muutosta varsinaisin ja ylimääräisin muutoksenhakukeinoin.

Rikesakko

Eräiden helposti todettavien ja määriteltävien vähäisten tieliikenne rikkomusten pääsääntöisenä seuraamuksena on kiinteä hintainen rikesakko. Rikesakosta säädetään rikesakkorikkomuksista annetussa laissa (756/2010) ja se määrätään sakkomenettelylain mukaan.

Rikesakkomääräyksen voi valvontaa suorittavien virkamiesten lisäksi antaa eräissä tapauksissa virallinen syyttäjä. Myös tuomioistuin voi tuomita rikesakon rikkomuksesta, joka on saatettu sen käsiteltäväksi tavallisessa rikosasioiden käsittelyjärjestyksessä. Rikesakkoonkin voidaan liittää enintään 1 000 euron suuruinen menettämisseuraamus.

Rikesakkoa ei määrätä vähäisestäkään rikkomuksesta, jos asianomainen on osoittanut piittaamattomuutta tai välinpitämättömyyttä tieliikennesäännöksiä ja määräyksiä kohtaan. Perimättä jäänyttä rikesakkoa ei ole mahdollista muuntaa vankeudeksi.

Rikesakkoon pätee samat suostumukseen edellytykset kuin sakkoonkin. Suostumukseen perustuvan järjestelmän ulkopuolella ovat kuitenkin automaattisessa liikennevalvonnassa havaituista liikenne rikkomuksista määrätty rikesakot, joita voi edelleen vastustaa.

Rikesakkojen rahamäärät vaihtelevat tekotyypeittäin 200 eurosta 20 euroon. Rahamäärältään suuret rikesakot määrätään moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajalle. Esimerkiksi 200 euron rikesakko voidaan määrätä nopeusrajoituksen rikkomisesta 15–20 kilometrillä tunnissa alueella, jolla suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa.

Polkupyöräilijälle ja muulle moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron rikesakko. Jalankulkurikkomuksesta voidaan määrätä 20 euron rikesakko.

Huomattava osa tieliikenteessä yleisesti esiintyvistä rikkomuksista on jätetty rikesakkojärjestelmän ulkopuolelle. Rikesakkojärjestelmän ulkopuolella ovat kaikki nopeusrajoituksen ylitykset, milloin ylitys on enemmän kuin 20 kilometriä tunnissa.

Ylinopeuksista määrättyt rikesakot rekisteröidään ajoneuvoliikennerekisteriin ja ne voivat johtaa ajokortin peruuttamiseen.

Ehdollinen rikesakko

Automaattisessa liikenteenvalvonnassa havaitusta ylinopeusrikkomuksesta tai liikennemerkin vastaisesta ajosta linja-auto- tai raitiovaunukaistalla voidaan kuljettajaa selvittämättä määrätä niin sanottu ehdollinen rikesakko ajoneuvon rekisteriin merkitylle omistajalle tai haltijalle. Ehdollisesta rikesakosta säädetään sakkomenettelylain 3 luvussa.

Ehdollinen rikesakko voidaan määrätä vain luonnolliselle henkilölle. Rikesakkomääräys voidaan lähettää ajoneuvon omistajan, haltijan tai tilapäisen käyttäjän osoitteeseen tavallisella kirjeellä.

Jos omistaja tai haltija kiistää syyllisyytensä rikesakkomääräyksessä tarkoitettuun rikkomukseen, hänen tulee 30 päivän kuluessa rikesakon tiedoksisaamisesta vastustaa rikesakkomääräystä sen kihlakunnan poliisilaitoksen kansliaan, jonka alueella rikkomus on tehty. Vastustamisilmoitukseen on liitettävä rikesakkomääräys. Tämän jälkeen asiassa tulisi suorittaa esitutkinta ajoneuvon kuljettajan selvittämiseksi ja rikesakko määrätä hänelle. Jos sitä vastoin rikesakkomääräystä ei määräajassa vastusteta, rikesakko on maksettava ja se voidaan panna täytäntöön lainvoimaisen tuomion tavoin.

Jos omistaja tai haltija ei ole voinut määräajassa vastustaa rikesakkomääräystä, hän voi hakea käräjäoikeudelta määräajan palautusta yhdeksän kuukauden kuluessa rikkomuksen tekopäivästä.

Ehdollisen rikesakon pohjalta määrättyyn rikesakkoon liittyvät samanlaiset ajokorttiseuraamukset kuin tavalliseen rikesakkoon tai sakkoon.

Huomautusmenettely

Jos rikkomusta on olosuhteet huomioon ottaen pidettävä kokonaisuudessaan vähäisenä, poliisi voi luopua rangaistusvaatimuksen tiedoksi antamisesta tai rikesakon määräämisestä ja tyytyä huomautukseen.

Huomautus annetaan pääsääntöisesti kirjallisesti, mutta se voidaan tarvittaessa antaa myös suullisesti. Huomautuksia ei merkitä ajokorttirekisteriin.

Muita tieliikennelain nojalle määrättäviä seuraamuksia

Pysäköintivirhemaksu. Pysäköinninvalvonnasta annetun lain (727/2011) mukaan tieliikennelaissa säädettyjen ajoneuvon pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevien kieltojen ja rajoitusten rikkomisesta määrätään sakon sijaan yleensä pysäköintivirhemaksu. Maksun määrästä säädetään pysäköintivirhemaksusta annetussa sisäministeriön asetuksessa (225/2016).

Yksityinen valvontamaksu. Suurimpien kaupunkien katualueilla on yksityistä pysäköinninvalvontaa. Elinkeinoharjoittajat ja asuntoyhtiöt ovat tehneet hallitsemiensa ja omistamiensa pysäköintialueiden valvonnasta sopimuksen yksityisen pysäköinninvalvontayrityksen kanssa. Pysäköintialueilla on kerrottu, että pysäköinti on alueella maksullista ja maksun laiminlyömisestä peritään valvontamaksu.

Valvontamaksun saajat ovat riitauttaneet saamiaan valvontamaksuja. Korkein oikeus katsoi ratkaisussaan KKO 2010:23, että auton pysäköimisellä alueelle on syntynyt pysäköinnin valvontaa harjoittavan yhtiön ja auton alueelle pysäköineen kuljettajan välille sopimus, joka on sisältänyt velvoitteen suorittaa valvontamaksu siinä tapauksessa, että pysäköinti on ollut alueelle ajettaessa nähtävissä olleiden ehtojen vastainen.

Ylikuormamaksu. Ylikuorman kuljettamisesta tavarankuljetukseen tarkoitetussa moottorikäyttöisessä ajoneuvossa tai sen perävaunussa voidaan määrätä ajoneuvon omistajan tai, jos rekisteriin on merkitty haltija, sen haltijan maksettavaksi erityinen ylikuormamaksu. Maksu määrätään ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän sallitun kokonaismassan taikka sallitun akseli- tai telimassan ylittävältä painosta siltä osin, kuin ylitys on enemmän kuin 5 % sallitusta kokonaismassasta taikka enemmän kuin 10 % sallitusta akseli- tai telimassasta. Jos määrättyä kuljetuksessa erityisen luvan varassa ylitetään yleisesti sallitut massat, määrätään ylikuormamaksu koko siltä osalta, jolla massa mahdollisesti ylittää lupaan merkityn vastaavan massan.

Ylikuormamaksu on 30 euroa jokaiselta edellä mainitulla tavalla lasketun ylityksen täydeltä sadalta kilolta. Jokaiselta 2000 kilogrammaa ylittävältä sadalta kilolta maksu on kuitenkin 90 euroa ja jokaiselta 4000 kilogrammaa ylittävältä sadalta kilolta 120 euroa.

Tuomioistuimen määräämä ajokielto. Jos moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja tuomitaan rangaistukseen törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, rattijuopumuksesta, törkeästä rattijuopumuksesta tai vaarallisten aineiden kuljetusrikoksesta, määrää tuomioistuिन hänet ajokorttilain 64 §:n mukaan samalla määräajaksi ajokieltoon.

Ajokorttilain 6 §:n mukaan ajokielto merkitsee, että ajokortti otetaan pois eikä asianomainen saa ajokieltoaikana kuljettaa mitään sellaista ajoneuvoa, jonka kuljettamiseen vaaditaan ajokortti. Ajokiellot rekisteröidään.

Käräjäoikeus voi ajokorttilain 67 §:n mukaan määrätä ajokiellon myös ehdollisena, jos ajo-oikeus on ajokieltoon määrättävälle ammatin takia välttämätön tai jos siihen on muu erityisen painava syy eikä teosta ole aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle. Jos asianomainen ajokiellon, väliaikaisen ajokiellon tai ehdollisesti määrätyn ajokiellon koetusajaksi syyllistyy edellisessä kappaleessa tarkoitettuun rikokseen, ajokieltoa ei enää voida määrätä ehdollisena ja vastaavasti määrätään ehdollinen ajokielto pantavaksi täytäntöön.

Poliisin määräämä ajokielto. Myös poliisilla on mahdollisuus ajokorttilain 70 §:n mukaan liikenne rikosten ja -rikkomusten yhteydessä puuttua syyllisen ajo-oikeuteen. Tämä voi tapahtua asettamalla hänet joko ajokieltoon, väliaikaiseen ajokieltoon tai antamalla ajo-oikeuden haltijalle varoitus.

Ajokorttilain 65 §:n mukaan poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeuden haltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan:

1) tieliikennelain 103 §:ssä tarkoitettuun liikenne rikkomukseen, lukuun ottamatta muita rikesakolla rangaistavia tekoja kuin:

a) tieliikennelain 24 a §:n 2 momentissa tarkoitettua matkapuhelimen kiellettyä käyttöä ajon aikana;

b) tieliikennelain 25 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettua nopeusrajoituksen rikkomista moottorikäyttöisellä ajoneuvolla;

- 2) tieliikennelain 105 a §:ssä tarkoitettuun tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen;
- 3) rikoslain 23 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai 11 §:ssä tarkoitettuun liikennepakoon tieliikenteessä;
- 4) ajoneuvolain 96 §:n 1 momentissa tarkoitettuun ajoneuvorikkomukseen;
- 5) kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 24 §:ssä tarkoitettuun kuljettajan ammattipätevyyssäännösten rikkomiseen;
- 6) liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä annetun lain (546/1998) 3 §:n 1 kohdassa tarkoitettuun paljastinlaiterikkomukseen;
- 7) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 19 §:n 3 momentissa tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukseen.

Auton ajo-oikeuden haltija on kuitenkin 1 momentista poiketen määrättävä ajokieltoon, jos hän auton ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana syyllistyy kolmasti kahden vuoden tai kahdesti yhden vuoden sisällä 1 momentissa tarkoitettuun tekoon. Sama koskee myös moottoripyörän ajo-oikeuden haltijaa, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, kahden vuoden ajan moottoripyörän ajo-oikeuden alkamisesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto lähettää ajo-oikeuden haltijalle ajoneuvoliikennerekisterin tietojen perusteella muistutuksen ajokiellon määräämisperusteista. Muistutus lähetetään siinä vaiheessa, kun seuraava teko johtaa poliisin ajokieltoharkintaan.

Ajokorttilain 65 §:n mukaan mikä tahansa, esimerkiksi yhdellä kilometrillä tunnissa tapahtunut ylinopeus voi olla toistuvana rikkomuksena ajokieltoon määräämisen perusteena. Poliisi on omalla ohjeistuksellaan määritellyt rikesakon määräämisen kynnykseksi seitsemällä kilometrillä tunnissa tapahtuneen ylityksen. Käytännössä poliisi määrää rikesakon 10 kilometrillä tunnissa tapahtuvan ylityksen jälkeen, koska mittaamisessa käytetään lisäksi kolme kilometriä tunnissa teknistä vähennystä. Tätä pienemmistä rikkomuksista määrätään kirjallinen huomautus.

Ajokorttiseuraamuksilla on ennalta estävää vaikutusta kuljettajakäyttäytymisen kannalta. Voimassa oleva järjestelmä on hyvin tunnettu.

Alkolukolla valvottu ajo-oikeus. Ajokorttilaissa säädetään alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta, sen määräämisestä, kestosta, ajokortin luovuttamisen edellytyksistä, ohjelmassa käytettävästä ajoneuvosta, alkolukosta sekä alkolukolla valvotun ajo-oikeuden peruuttamisesta.

Alkolukolla valvottua ajo-oikeutta voi pyytää rikoslain (39/1889) 23 luvun 3 §:n 1 momentin tai 4 §:n 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua rattijuopumuksesta epäilty, jolla on vakinainen asuinpaikka Suomessa ja joka ei olisi muusta syystä ajokiellossa. Rattijuopumuksesta epäilty voi pyytää esitutinnan aikana poliisilta alkolukolla valvottua ajo-oikeutta ennen kuin käräjäoikeus päättää asiasta. Käräjäoikeus ei määrää ajokieltoa ehdollisena ilman valvottua ajo-oikeutta, jos poliisi on jo esitutinnan perusteella määrännyt alkolukolla valvotun ajo-oikeuden.

2.1.12. Tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö ja tieliikenteen valvontalaitteet

Vuonna 2005 tehdyllä lainmuutoksella tieliikennelakiin säädettiin uusi 6 a luku, johon koottiin tieliikennelaissa hajallaan olleet tieliikenteen sosiaalilainsäädännön valvontaa ja ajopiirturin käyttöä koskevat säännökset. Lisäksi lukuun sisällytettiin kuorma- ja linja-autoihin vaadittavan digitaalisen ajopiirturin käyttöön ottamiseksi tarvittavat säännökset. Ajopiirturi tallettaa tiedot kuljettajien nimistä ja heidän ajo- ja lepoajoistaan. Tallettavat tiedot ovat henkilötietoja, joiden käsittely kuuluu henkilötietojen suojaa koskevan lainsäädännön soveltamisalaan. Siksi tieliikennelaissa on myös näiden henkilötietojen suojaamista koskevia säännöksiä.

Tieliikenteen valvontalaitteesta eli ajopiirturista säädetään EU-lainsäädännössä tieliikenteen valvontalaitteista annetulla Euroopan unionin neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3821/85 (ajopiirturiasetus). Ajopiirturilla valvotaan kuorma- ja linja-autonkuljettajien ajo- ja lepoaikoja, joista on säädetty tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3820/85, (ajo- ja lepoaika-asetus). EU:n ulkopuolelle tapahtuvissa kuljetuksissa on voimassa eurooppalainen sopimus kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työstä (AETR-sopimus), joka on sisällöltään jokseenkin identtinen mainittujen asetusten kanssa.

Ajoneuvojen käyttöasetuksen 7 §:ään sisällytettiin EU-lainsäädännön mahdollistamat poikkeukset ajopiirturin käyttövelvoitteesta.

Tieliikennelain 6 a luku sisältää säännökset muun muassa ajopiirturikorttien myöntämisestä ja peruuttamisesta, velvollisuudesta ajopiirturin käyttöön, työnantajan, yrityksen ja kuljettajan velvollisuuksista ajopiirturin käytössä, ajopiirturin tietojen käsittelystä yrityksessä ja korjaamossa, valvontaviranomaisten tiedonsaantioikeudesta, sosiaalilainsäädännön noudattamisen pakkokeinoista sekä tietojen vaihdosta eri valtioiden kesken. Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomisesta sakkorangaistuksineen säädetään lain 105 a §:ssä.

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön sisällyttäminen tieliikenteen käyttäytymistä koskevaan tieliikennelakiin on arvioitu lakihankkeen aikana. On tarkoituksenmukaista, että sosiaalilainsäädäntö sisällytettäisiin liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteilla olevaan liikennekaarilakikokonaisuuteen, joka tulee sisältämään tieliikenteen kuljetusmarkkinoihin liittyvän sääntelyn.

2.1.13 Koululais- ja päivähoitokuljetusten kuormitus- ja turvallisuussäännökset

Tieliikennelain 108 §:n nojalla on annettu koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus (553/2006; jäljempänä kuormitus ja turvallisuusasetus).

Kuormitus ja turvallisuusasetuksen 1 §:n soveltamisalasäännöksen mukaan asetusta sovelletaan päivähoitokuljetuksiin ja esiopetukseen, perusopetukseen ja lisäopetukseen osallistuvien oppilaiden sekä toisen asteen koulutukseen osallistuvien opiskelijoiden kuljetuksiin, jos kuljetuksen järjestää kunta, kuntayhtymä, koulu tai laitos tilausliikenteenä ja kuljetukseen saadaan kunnan tai valtion tukea. Asetuksessa säädetään muun muassa henkilökuormituksesta henkilö- ja linja-autossa, matkustajaluettelosta, ajoneuvon merkitsemisestä, ajoreiteistä ja pysäkeistä, ovien lukituksesta ja kuljetusauton nopeudesta.

Kuormitus ja turvallisuusasetuksella on pitkä historia Suomessa. Kansallinen koululaisten ja päiväkotilasten kuljetussääntely on vähentänyt kuntien taloudellista taakkaa ja se on synnyttänyt ajoneuvojen varusteluun liittyvää kansallista liiketoimintaa.

Kuormitus ja turvallisuusasetuksen 2 § mahdollistaa henkilöauton, käytännössä taksin, rekisteriin merkitty istumapaikkaluvun ylittämisen maksimissaan viidellä koululaisella tai päivähoidolapsella. Ylikuormituksen edellytyksenä on auton varustaminen hyväksytyillä lisäturvavöillä. Vierekkäisillä istumapaikoilla ei kuitenkaan voi kuljettaa kolmea matkustajaa enempää.

Asetuksen 2 §:n 3 momentin mukaan kuljettajalle ja kahdeksalla matkustajalle rekisteröidyssä henkilöautossa saa kullakin vähintään 70 senttimetrin levyisellä istumapaikalla, kuljettajan viereistä paikkaa lukuun ottamatta, kuljettaa kahta siihen sopivaa matkustajaa. Matkustajien kokonaismäärä saa tällöin olla 13, jos kaikki matkustajat ovat lukuvuoden alkaessa alle 13-vuotiaita, muutoin määrä voi olla enintään 12.

Edelleen asetuksen 2 §:n 4 momentin mukaan lasketaan koulu- ja päivähoidokuljetukseen käytettävien istumapaikkojen enimmäiskuormitus muita matkustajilta vapaaksi jäävän istumapaikkaluvun mukaan, jos kuljetuksessa on myös muita kuin asetuksen soveltamisalaan kuuluvia matkustajia.

Kuormitus ja turvallisuusasetuksessa tai muussa lainsäädännössä ei ole otettu huomioon henkilöauton kuormituksesta johtuvia ajokortti- ja ammattipätevyysvaatimuksia. Ajokorttilain (386/2011) 4 §:n mukaan D1- tai D-luokan ajokortilla kuljetetaan ajoneuvoa, joka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enemmän kuin kahdeksan henkilöä. Suomessa kuormitus ja turvallisuusasetuksessa tarkoitetuissa kuljetuksissa kuljetetaan lapsia usein B-luokan ajo-oikeudella. D-luokan ajo-oikeuden edellyttämä kaupallinen kuljetus edellyttää myös erityistä ammattipätevyyttä.

Liikenteen turvallisuusviraston 29.6.2009 antaman ajoneuvojen hyväksyntään liittyvän ohjeen mukaan koululaiskuljetuksiin käytettävien henkilöautojen kuormitus kirjataan ajoneuvon rekisteritietojen erityisehdoksi. Henkilöauto voidaan tällöin hyväksyä käytettäväksi henkilöautona vaikka sen kuljetuskapasiteetti vastaa linja-autoa.

Kuormitus ja turvallisuusasetuksen mukaisella henkilökuormauksella ei ole ollut turvallisuusvaikutuksia. Lapsille tarkoitetut henkilöautojen istumapaikat on varustettu asianmukaisilla ja testatuilla turvavöillä.

Kansallisesti tyyppihyväksytyjä tässä muistiossa tarkoitettuja erikoisvarusteltuja ajoneuvoja on Suomessa käytössä yli 2000 kappaletta.

Hallituksen näkemyksen mukaan asetus on sisällöllisesti monilta osin vanhentunut. Esimerkiksi 80 kilometriä tunnissa nopeusrajoitusta ei ole enää merkityksellinen ajoneuvojen turvallisuuskehityksen myötä. Kuljetuksen tilaaja ja liikenteenharjoittaja voivat kuljetussopimuksessa sopia matkustusluettelon pitämisestä ja ajoreiteistä.

Koululais- ja päivähoidokuljetukseen käytettävän ajoneuvon merkitsemistä ulkoapäin tunnistettavien merkein on arvioitu edelleen tarpeelliseksi.

2.2. Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

2.2.1. Sääntelyn tausta

Tieliikennelainsäädännön alkuperä juontuu kansainväliseen moottoriliikenteen sopimukseen, joka solmittiin Pariisissa vuonna 1909. Moottoriliikenteen kehittyminen johti Pariisissa vuonna 1926 tehtyyn loppupäätelmään, jonka mukaan tulisi laatia kaksi uutta sopimusta, jotka

muuttaisivat ja parantaisivat vuoden 1909 sopimusta. Näin syntyivät kansainvälinen sopimus tieliikenteestä ja kansainvälinen sopimus moottoriliikenteestä.

Sopimukset eivät käsitelleet kattavasti tiemerkkejä ja -opasteita. Siksi solmittiin erillinen sopimus tiemerkkien yhtenäistämistä Genevessä vuonna 1931.

Vuonna 1948 YK:n talous- ja sosiaalineuvosto (jäljempänä ECOSOC) huomautti, että vuoden 1926 ja 1931 sopimukset olivat vanhentuneet ja se kutsui koolle YK:n konferenssin. Konferenssin lopputulos vuonna 1949 oli sopimus tieliikenteestä ja pöytäkirja tiemerkeistä ja -opasteista, niin sanottu Geneven sopimus.

Vuonna 1964 sekä sopimusta että pöytäkirjaa oli tarkoitus muuttaa sopimusvaltioiden kahden kolmasosan enemmistöllä, mutta muutos onnistui vain pöytäkirjan osalta. Samana vuonna ECOSOC huomautti, että kansallisten tieliikennettä ja moottoriajoneuvoja koskevien säännösten tulisi olla yhtenäisempiä ja muutettua pöytäkirjaa tulisi muuttaa laajemmin kuin alun perin oli tehty.

ECOSOC päätti vuonna 1965, että konferenssi tulisi kutsua uudelleen koolle, jotta vuoden 1949 sopimus saataisiin korvattua uudella tieliikennesopimuksella. Lisäksi haluttiin laatia uusi sopimus tai vapaavalintainen pöytäkirja tiemerkeistä ja -opasteista. Konferenssi pidettiin Wienissä vuonna 1966 ja sen tuloksena syntyi tieliikennettä koskeva yleissopimus sekä liikennemerkkejä ja -opasteita koskeva yleissopimus. Sopimukset korvasivat voimaan tullessaan vuoden 1949 tieliikennettä koskevan yleissopimuksen ja liikennemerkkejä koskevan pöytäkirjan.

2.2.2. Tieliikenteen kansainvälinen yleissopimus

Tieliikennettä koskeva yleissopimus sekä Wienin liikennemerkkejä ja -opasteita koskeva yleissopimus (SopS 31/1986) solmittiin Wienissä 8 päivänä marraskuuta 1968.

Tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentää Genevessä tehty Wienin tieliikennettä koskevaa yleissopimusta täydentävä eurooppalainen sopimus (SopS 32/1986) ja vastaavasti Wienin liikennemerkkejä ja -opasteita koskevaa yleissopimusta täydentävä eurooppalainen sopimus (SopS 33/1986). Jälkimmäiseen on liitetty Wienin liikennemerkkejä ja -opasteita koskevaa yleissopimusta täydentävään eurooppalaiseen sopimukseen liitettävä tiemerkintöjä käsittelevä pöytäkirja (SopS 34/1986).

Kaikki sopimukset sekä pöytäkirja ovat tulleet Suomessa voimaan 1 päivänä huhtikuuta 1986. Ratifioinnin yhteydessä Suomi on tehnyt varauksia sekä tieliikennettä koskevaan että liikennemerkkejä ja -opasteita koskevaan yleissopimukseen.

YK:n Euroopan talouskomission alaisuudessa toimiva liikenneturvallisuustyöryhmä pyrkii pitämään edellä mainitut sopimukset ajan tasalla. Työryhmä tapaa Genevessä kaksi kertaa vuodessa käydäkseen läpi ajankohtaiset muutostarpeet. Työryhmä pyrkii muun muassa huomioimaan teknologian kehityksen ja yhteiskunnan kasvavat vaatimukset suhteessa tieturvallisuuteen ja ympäristön suojeluun. Työryhmä on esittänyt useita päivitysehdotuksia, jotka ovat johdaneet sopimuksen muutoksiin.

Kansainväliset tieliikennettä koskevat sopimukset ovat tärkeitä oikeudellisia instrumentteja, jotka sekä helpottavat kaupankäyntiä ja kuljetuksia harmonisoitujen sääntöjen avulla että kehittävät tieturvallisuuden käytäntöjä, joiden avulla pyritään vähentämään tiellä tapahtuvien onnettomuuksien ja uhrien määrää. Mitä suurempi määrä maita noudattaa kansainvälistä tieliikennettä koskevia sopimuksia, sitä turvallisempia tiet globaalisti ovat.

Tieliikennettä koskevan yleissopimuksen tarkoitus on helpottaa kansainvälistä tieliikennettä ja lisätä sen turvallisuutta hyväksymällä yhdenmukaiset liikennesäännöt. Yksi sopimuksen suurimmista hyödyistä autoilijoille on allekirjoittajavaltioiden velvollisuus tunnustaa muista allekirjoittajavaltioista tulevien ajoneuvojen laillisuus. Sopimuksen on allekirjoittanut 36 maata ja ratifioinut 73 maata. Muun muassa Yhdysvallat ja Kiina eivät ole allekirjoittaneet sopimusta.

Tieliikennettä koskevassa yleissopimuksessa on kuusi lukua, jotka sisältävät yleiset määräykset (I luku), liikennesäännöt (II luku), ehdot moottoriajoneuvojen ja perävaunujen hyväksymiseksi kansainväliseen liikenteeseen (III luku), moottoriajoneuvojen kuljettajat (IV luku), ehdot polkupyörien ja mopojen hyväksymiseksi kansainväliseen liikenteeseen (V luku) sekä loppumääräykset (VI luku).

Ensimmäinen luku sisältää yleissopimuksen kannalta merkitykselliset määritelmät (1 artikla), yleissopimuksen liitteet (2 artikla), sopimuspuolten velvollisuudet (3 artikla) ja liikennemerkkit (4 artikla). Sopimuksen 3 artiklan mukaan sopimuspuolilla on velvollisuus ryhtyä tarpeellisiin toimenpiteisiin varmistaakseen, että niiden alueilla voimassa olevat liikennesäännöt vastaavat asiasisällöltään yleissopimuksen II luvun määräyksiä ja että niiden alueella voimassa olevat moottoriajoneuvoja ja perävaunuja koskevat teknilliset vaatimukset ovat yleissopimuksen 5 liitteen mukaiset. Lisäksi 3 artikla edellyttää, että sopimuspuolet hyväksyvät alueelleen kansainväliseen liikenteeseen moottoriajoneuvot ja perävaunut, jotka täyttävät yleissopimuksen III luvussa mainitut ehdot ja joiden kuljettajat täyttävät IV luvussa mainitut ehdot. Sama edellytys koskee polkupyöriä ja mopoja, jotka täyttävät niille yleissopimuksen V luvussa asetetut teknilliset vaatimukset ja joiden kuljettajat asuvat vakituisesti jonkin toisen sopimuspuolen alueella.

Sopimuksen toinen luku sisältää liikennesäännöt sekä poikkeussäännön. Kolmas luku sisältää säännöt rekisteröinnistä, tunnistusmerkeistä, teknillisistä vaatimuksista ja väliaikaismääräyksistä. Neljäs luku sisältää säännöt ajokortin kelpoisuudesta ja väliaikaismääräykset. Viides luku sisältää edellytykset kansainvälisessä liikenteessä olevalle polkupyörälle ja kuudes luku loppumääräykset.

2.2.3. Liikennemerkkejä ja -opasteita koskeva yleissopimus

Sopimuksen tarkoitus on ollut helpottaa tieliikennettä ja lisätä liikenneturvallisuutta yhtenäistämällä kansainvälisesti liikennemerkkit ja niissä olevat tunnukset sekä liikenneopasteet ja tiemerkinnot. Sopimuksen on allekirjoittanut 35 valtiota ja ratifioinut 63 valtiota.

Sopimus heijastaa konsensusta tieliikennemerkkeistä, jotka kehittyivät pääasiassa Euroopassa 1900-luvun puolessa välissä. Jotta mahdollisimman moni maa hyväksyisi sopimuksen, se sallii joitakin poikkeamia liikennemerkkeissä. Esimerkiksi tiemerkinnot voivat olla tehty joko valkoisella tai keltaisella värillä.

Liikennemerkkejä ja -opasteita koskevassa yleissopimuksessa on niin ikään kuusi lukua, jotka sisältävät yleiset määräykset (I luku), liikennemerkkit (II luku), liikennevalo-opasteet (III luku), tiemerkinnot (IV luku), erinäisiä säännöksiä (V luku) ja loppumääräykset (VI luku).

Ensimmäinen luku sisältää yleissopimuksen kannalta merkitykselliset määritelmät (1 artikla), yleissopimuksen liitteet (2 artikla), sopimuspuolten velvollisuudet (3 ja 4 artikla). Sopimuksen 3 artiklan mukaan sopimuspuolten pääasiallinen velvollisuus on hyväksyä sopimuksessa määritellyn liikennemerkki-, liikenneopaste-, tunnus- ja tiemerkinjärjestelmän ja sitoutua ottamaan se käyttöön mahdollisimman pian. Sopimusta ei kuitenkaan tule tulkita niin, että sopimuspuolilla olisi velvollisuus ottaa käyttöön kaikki yleissopimuksessa määrätty merkki- ja

merkintätyypit. Päinvastoin sopimuspuolten tulisi rajoittaa käyttämiensä merkki- ja merkintätyyppien määrää välttämättömiin.

2.2.4. Euroopan unionin lainsäädäntö

Tieliikenteessä käyttäytymiseen vaikuttavaa sääntelyä on laajasti EU:n lainsäädännössä. Eri-tyisesti kyse on tällöin ajoneuvojen käyttöön ja tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöön liittyvästä lainsäädännöstä.

Ajoneuvojen mittoja massoja kansainvälisessä liikenteessä ja mittoja kansallisessa liikenteessä säännellään tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetussa neuvoston direktiivissä (96/53/EY, annettu 25 päivänä heinäkuuta 1996). Direktiivi on pantu täytäntöön Suomessa pääosin ajoneuvojen käytöstä tiellä annetulla asetuksella.

Tieliikenteen valvontalaitteesta eli ajopiirturista säädetään EU-lainsäädännössä tieliikenteen valvontalaitteista annetulla Euroopan unionin neuvoston asetuksella ((ETY) N:o 3821/85, annettu 20 päivänä joulukuuta 1985). Ajopiirturilla valvotaan kuorma- ja linja-autonkuljettajien ajo- ja lepoaikoja, joista on säädetty tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetulla Euroopan unionin neuvoston asetuksella ((ETY) N:o 3820/85, annettu 20 päivänä joulukuuta 1985). EU:n ulkopuolelle tapahtuvissa kuljetuksissa on voimassa eurooppalainen sopimus koskien kansainvälisessä maantieliikenteessä toimivien ajoneuvojen miehistöjen työstä (AETR-sopimus, SopS 66/1999), joka on sisällöltään jokseenkin identtinen mainittujen asetusten kanssa.

Edellä mainitun lainsäädännön lisäksi tieliikennelakiin vaikuttavaa EU-lainsäädäntöä ovat muun muassa:

- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2007/46/EY, annettu 5 päivänä syyskuuta 2007) puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle. Kyse on niin sanotusta puittedirektiivistä
- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus ((EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013) kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten hyväksynnästä ja markkinaavalvonnasta. Asetuksessa säännellään muun ohella L-luokan ajoneuvojen kuormituksesta.
- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus ((EU) N:o 167/2013, annettu 5 päivänä helmikuuta 2013) maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinaavalvonnasta. Asetuksessa säännellään muun ohella traktorien kuormituksesta.
- Neuvoston direktiivi (91/671/ETY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991) turvavöiden ja lasten turvalaitteiden pakollisesta käytöstä ajoneuvoissa.
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2004/54/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004) Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista. Direktiivissä on sääntelyä tunneleiden liikennesäännöistä.

2.2.5 Liikennesääntöjä eräissä Euroopan valtioissa

Euroopan valtioiden lainsäädännössä on jossain määrin eroavaisuuksia sen suhteen, millä tavalla kansainvälisten tieliikennesopimusten säännöksiä on saatettu voimaan.

Sääntelyssä on vähäisiä eroavaisuuksia, koska sopimukseen liittyneet valtiot ovat sitoutuneet siihen, että kansalliset liikennesäännöt vastaavat sisällöltään sopimuksessa esitettyjä määräyksiä. Kansallisesti on tietysti mahdollista antaa sääntöjä, josta sopimuksessa ei ole määräystä. Vastaavasti, jos sopimuksessa on määritelty liikenteenohjauslaite tiettyyn tarkoitukseen, sitoutuvat sopimuspuolet olemaan käyttämättä mitään muuta laitetta samaan tarkoitukseen. Sopimusvaltiot voivat kuitenkin käyttää haluamaansa merkkiä, tunnusta tai merkintää edellyttäen, ettei tälle ole sopimuksessa annettu muuta merkitystä.

Useat sopimukseen liittyneet valtiot ovat tehneet varauksia poiketa kansallisesti yksittäisistä sopimuksen määräyksistä.

Jalan kulkeminen

Heijastimen käyttö. Kansainvälisissä sopimuksissa sekä useimpien Euroopan valtioiden lainsäädännössä ei ole mainintaa jalankulkijan heijastimen käytöstä. Suomessa on pimeää aikaa koskeva heijastimen käyttösuositus. Virossa on ehdoton heijastimen käyttövelvollisuus huonon näkyvyyden aikaan tai yöllä.

Polkupyöräily

Väistäminen pyörätien ja ajoradan risteyksessä. Tieliikennesopimuksissa ei ole erityistä säännöstä pyörätien ja ajoradan risteämisestä. Suomessa pyörätieltä ajoradalle tullessaan polkupyöräilijän ja mopoiijän on väistettävä muuta liikennettä, jollei liikennemerkki, liikennevalo tai kääntyvän ajoneuvon sääntö velvoita muuta ajoneuvoa väistämään pyöräilijää tai mopoiijaa. Vastaava sääntö on voimassa Ruotsissa, Tanskassa ja Virossa. Norjassa pyörätieltä ajoradalle tuleva väistää myös risteyksessä kääntyvää ajoneuvoa. Saksassa ja Hollannissa pyörätien ja ajoradan risteyksessä sovelletaan vastaavia väistämissääntöjä kuin kahden ajoradan risteyksessä. Norjassa, Tanskassa, Hollannissa ja Saksassa pyörätien jatketta vastaava tiemerkinä käytetään vain, jos liikennemerkki tai liikennevalo velvoittaa muuta ajoneuvoa väistämään pyöräilijää.

Pyörätien käyttö. Liikennemerkillä osoitetun pyörätien käyttövelvollisuus perustuu Suomessa kansainväliseen liikennemerkkisopimukseen. Pyöreällä sinipohjaisella merkillä osoitettu pyörätie on velvoittava myös Ruotsissa, Virossa, Tanskassa, Saksassa ja Hollannissa.

Tien vasemmalle puolella sijaitsevan pyörätien käyttövelvollisuutta on kuitenkin lievennetty useissa valtioissa. Hollannissa on velvoittavan pyörätiemerkin lisäksi käytössä tekstillinen vapaaehtoisen pyörätien liikennemerkki. Norjassa käytetään vain nelikulmaista vapaaehtoisen pyörätien liikennemerkkiä.

Suojakypärä. Kansainvälisissä sopimuksissa ei ole mainintaa suojakypärän käytöstä. Käyttö-säännökset vaihtelevat Euroopan valtioissa, useimmissa Euroopan valtioissa ei ole kypärän käyttöä koskevaa säännöstä lainkaan.

Suomessa on voimassa kypärän käyttösuositus. Sloveniassa on aikuisia koskeva käyttösuositus, mutta alle 14-vuotiailla on käyttövelvollisuus. Ruotsissa ja Islannissa alle 15-vuotiailla ja Itävallassa alle 12-vuotiailla on käyttövelvollisuus. Slovakiassa taajaman ulkopuolella on kaikkia pyöräilijöitä koskeva käyttövelvollisuus, mutta taajamissa käyttövelvollisuus koskee alle 15-vuotiaita. Espanjassa on taajaman ulkopuolella kaikkia pyöräilijöitä koskeva käyttö-

velvollisuus. Säännös ei kuitenkaan koske pyöräilyä kuumen sään aikana tai ylämäessä, taikka ammatikseen pyöräileviä. Taajamassa käyttövelvollisuus koskee alle 16-vuotiaita.

Moottorikäyttöinen ajoneuvoliikenne

Pysäyttäminen ja pysäköinti. Suomessa ajoneuvon saa pysäköidä kaksisuuntaisella ajoradalla vain sen oikealle puolelle. Vastaava sääntö on Ruotsissa ja Saksassa. Virossa ja Norjassa saa tietyin edellytyksin pysäköidä myös ajoradan vasemmalle puolelle.

Suomessa ajoneuvon saa erityistä varovaisuutta noudattaen pysäyttää lyhyeksi ajaksi jalkakäytävälle ja pyörätielle ajoneuvon nousemista, siitä poistumista, sen kuormaamista tai kuorman purkamista varten tietyin edellytyksin. Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa jalkakäytävää ja pyörätietä ei saa käyttää pysäyttämiseen, ellei liikennemerkeillä niin osoiteta.

Väistämisvelvollisuus. Kansainvälisen tieliikennesopimuksen mukaan tiehen liittyvältä kiinteistöltä, polulta ja tilustieltä muulle tielle tulevalla on väistämisvelvollisuus. Käsitteet ”polku” ja tilustie” voidaan määritellä kansallisesti.

Useimmissa valtioissa väistämisvelvollisuus koskee myös pihakadulta, kävelykadulta, pysäköintialueelta ja muulta vastaavalta alueelta tulevia. Suomessa, Ruotsissa, Norjassa, Tanskassa ja Virossa myös pyörätieltä ajoradalle tulevalla on väistämisvelvollisuus edellä polkupyöräilijöiden liikennesääntökohdassa kerrotuin poikkeuksin. Ruotsissa, Tanskassa ja Saksassa jalkakäytävän tai pyörätien ylittävä on väistämisvelvollinen tullessaan ajoradalle.

Poikkeussäännökset. Kansainvälisen sopimuksen mukaan erityisiä ääni- ja valomerkkejä antavalle hälytysajoneuvolle on annettava esteetön kulku. Vastaava säännös on Suomessa, Ruotsissa ja Saksassa. Virossa ja Norjassa esteetön kulku on annettava pelkästään valomerkkejä antavalle hälytysajoneuvolle.

Liikenteenohjaus

Liikenteenohjauksen etusijajärjestys. Kansainvälisen tieliikennesopimuksen mukaan liikennevalo-opasteet ovat ensisijaisia väistämisvelvollisuutta säänteleviin liikennemerkkeihin nähden. Suomessa valo-ohjaus on ensisijainen kaikkiin liikenteen ohjauslaitteisiin nähden, mutta käytännössä säännöstä sovelletaan vain väistämisvelvollisuutta osoittaviin liikennemerkkeihin.

Liikennemerkit. Kansainvälisen sopimuksen mukaan varoitusmerkkien, etuajo-oikeus- ja väistämismerkkien sekä kielto- ja rajoitusmerkkien pohjaväri voi olla valkoinen tai keltainen. Lähes kaikissa Euroopan valtioissa merkkien pohjaväri on valkoinen. Suomessa, Ruotsissa ja Islannissa pohjaväri on keltainen. Eräissä valtioissa väliaikaiset varoitus-, kielto- ja rajoitusmerkit ovat keltapohjaisia.

Tiimerkinnät. Kansainväliset liikennemerkkisopimuksen mukaan ajoradan pituussuuntaiset ajokaistaviiva, varoitusviiva ja sukuviiva ovat valkoiset. Suomi on tehnyt varauman vastakaiset liikennesuunnat erottavan keltaisen sulkuviivan ja varoitusviivan käyttöön.

Ajoneuvojen käyttö

Ajoneuvojen renkaat. Kansainvälisen tieliikennesopimuksen peruseriaate on, että jostakin sopimukseen liittyneestä valtiosta lähtöisin oleva ja kyseisen valtion kansalliset vaatimukset sekä sopimuksessa mainitut tietyt vähimmäisehdot täyttävä ajoneuvo saa tilapäisesti liikkua

toisissa sopimusvaltioissa ilman, että nämä valtiot asettavat ajoneuvolle teknisiä lisävaatimuksia. Renkaiden osalta määrätään, että moottoriajoneuvon ja perävaunujen pyörissä tulee olla ilmarenkaat, joiden tulee olla kunnoltaan sellaiset, että ne takaavat turvallisuuden ja pitävyyden myös määrällä tiellä.

Sopimuksen liitteessä 1 ja sitä täydentävässä eurooppalaisessa sopimuksessa on lueteltu poikkeukset velvollisuudesta hyväksyä ajoneuvot kansainväliseen liikenteeseen. Yksi poikkeus sallii lumiketjujen vaatimisen yli 3,5 tonniin kokonaispainoisissa moottoriajoneuvoissa talvisen sääolosuhteiden aikana.

Sopimusmääräyksistä huolimatta useissa Euroopan valtioissa voimassa olevat henkilö- ja pakettiautojen renkaiden käyttöä talviaikana koskevat vaatimukset koskevat myös ulkomaisia ajoneuvoja. Samoin useissa valtioissa on kuorma- ja linja-autojen ja niiden perävaunuissa talviaikana tai talviolosuhteissa käytettävälle renkaalle vaatimuksia, jotka liittyvät yleensä joko renkaiden urasyvyyteen, talviominaisuuksiin tai näihin molempiin.

2.2.6. Liikenteen seuraamukset ja niiden järjestelmät eräissä Euroopan valtioissa

Tieliikenteen seuraamusjärjestelmien luonne, sanktiot ja niiden määräämismenettelyt vaihtelevat Euroopassa. Seuraavassa kuvataan yleisesti Ruotsin, Saksan, Viron, Englannin ja Walesin sekä Hollannin järjestelmiä.

Ruotsi

Ruotsissa liikenteen perussäädös on liikenneasetus (trafikförordning). Tavallisimmista liikennenerikkomuksista rangaistaan liikenneasetuksen nojalla. Vakavimmista liikennenerikoksista säädetään laissa eräiden liikennenerikosten rangaistuksista (lag om straff för vissa trafikbrott, liikennenerikoslaki), minkä lisäksi rikoslain (brottsbalk) säännökset esimerkiksi vamma- tai kuolemantuottamuksesta voivat tulla kyseeseen. Liikenneasetuksen mukainen vastuu syrjäytyy, jos teosta voidaan rangaista rikoslain tai liikennenerikoslain nojalla.

Liikennenerikkomusten seuraamusjärjestelmä on Ruotsissa rikosoikeudellinen.

Tieliikennenerikkomuksista rangaistaan pääasiassa tuomioistuinten ulkopuolella joko järjestys-sakkomenettelyssä (föreläggande av ordningsbot) tai rangaistusmääräysmenettelyssä (strafföreläggandet), joista molemmista säädetään oikeudenkäymiskaassa (rättegångsbalken). Yleisimmin liikennenerikkomusten seuraamuksena on kiinteämääräinen järjestyssakko. Järjestyssakkojen suuruus määräytyy valtakunnansyyttäjän määräyksellä vahvistaman järjestyssakkoluettelon (ordningsbetskatalog) mukaan.

Rangaistusmenettely. Järjestyssakkomääräyksen (föreläggande av ordningsbot, oikeudenkäymiskaari 48 luku) voi antaa poliisimies, syyttäjä, tullimies ja rannikkovartiostoon kuuluva virkamies menettelyn ollessa pääosin vastaava kuin rangaistusmääräysmenettelyssä. Määräys voidaan kuitenkin myös antaa, ja tulisikin pyrkiä antamaan, valvontatehtävien yhteydessä, jolloin epäilty voi sen välittömästi hyväksyä. Järjestyssakkomenettelyssä voidaan käsitellä sellaisia lieviä rikoksia, joista voidaan tuomita vain kiinteämääräinen sakkorangaistus ja jotka sisältyvät valtakunnansyyttäjän vahvistamaan listaan.

Järjestyssakkoa ei voida antaa, jos epäilty kiistää teon. Epäillyn hyväksymä järjestyssakkomääräys vastaa vaikutuksiltaan lainvoimaista tuomiota. Järjestyssakkomenettelyssä käsitellään lähinnä liikennenerikkomuksia.

Rangaistusmääräyksellä (rättegångsbalken 48 luku) voidaan määrätä sakko ja ehdollinen tuomio (villkorlig dom) sekä muu erityinen oikeusseuraamus kuten menettämisseuraamus tai oikeushenkilölle määrättävä yhteisösakko taikka rahamääräinen korvaus asianomistajalle. Kiinteämääräisiä sakkoja (normerade böter) ei rangaistusmääräyksellä voida määrätä.

Rangaistusvaatimuksen antaa syyttäjä esitutkintapöytäkirjan tai muun aineiston perusteella. Rangaistusvaatimus annetaan vasta normaalin syyteharkinnan jälkeen. Sen jälkeen se annetaan tiedoksi epäillylle. Epäillyn on hyväksyttävä rangaistusvaatimus toimittamalla syyttäjälle selitys, jossa hän tunnustaa teon ja hyväksyy vaaditun seuraamuksen tai vaaditut seuraamukset. Tietyissä tapauksissa rangaistusvaatimuksen voi hyväksyä myös maksamalla sakon. Hyväksytyllä rangaistusmääräyksellä on lainvoimaisen tuomion oikeusvaikutukset. Hyväksymättä jättäminen johtaa pääsääntöisesti syytteen nostamiseen.

Rangaistusmääräykseen voidaan hakea muutosta alioikeudelta vain ylimääräisin muutoksenhakekeinoin kantelu- ja purkuperusteilla (menettelyvirhe tai lainvastainen ratkaisu) taikka siksi, ettei hyväksyminen ollut pätevä. Poliisi ei osallistu rangaistusmääräysmenettelyyn.

Ruotsissa tieliikenneri rikkomuksista on aina vastuussa ajoneuvon kuljettaja.

Automaattisen liikenteenvalvontalaitteen havaitseman rikkomuksen tiedot sekä järjestelmän tallentama kuva ajoneuvon rekisterikilvestä ja kuljettajasta toimitetaan poliisin automaattisen liikenteenvalvontakeskukseen. Poliisi selvittää tieliikennerekisterin (vägtrafikregister) avulla ajoneuvon omistajan ja vertaa omistajan passi- tai ajokorttikuvaa liikenteenvalvontalaitteen ottamaan kuvaan. Poliisi voi verrata liikenteenvalvontalaitteen kuvaa myös omistajan lähisukuisten passi- tai ajokorttikuviin, mikäli kuvassa ei ole omistaja.

Jos poliisi tunnistaa kuljettajan, lähetetään tälle ilmoitus häneen kohdistuvasta epäilystä. Ilmoituksessa selvitetään paitsi tiedot rikkomuksesta myös se, että rikkomuksesta on vastuussa ajoneuvoa kuljettanut henkilö. Ilmoitukseen sisältyy valvontalaitteen ottama kuva. Lisäksi pyydetään joko tunnustamaan tai kiistämään rikkomus. Jos rikkomus myönnetään, lähetetään epäillylle järjestyssakkomääräys tai rangaistusmääräys postitse. Jos tapaus kiistetään, pyydetään ilmoittamaan kiistämisen syy. Tähän ei kuitenkaan ole oikeudellista velvollisuutta. Mikäli rikkomus kiistetään tai poliisin kirjeeseen ei reagoida, voi poliisi jatkaa asian tutkimista ja siirtää sen edelleen syyttäjälle syyteharkintaa varten.

Ruotsissa on käyty useaan otteeseen keskustelua mahdollisuudesta säätää haltijavastuusta tieliikenneri rikkomuksissa (ks. Ägaransvar vid trafikbrott: betänkade av Utredningen om ägaransvar vid trafikbrott. SOU 2005:86). Toistaiseksi haltijavastuun säätämisestä on pidättäydytty.

Esimerkkejä liikenneri rikkomusten seuraamuksista Ruotsissa:

Rikkomus	Kiinteämääräinen järjestyssakko	Muu rangaistus	Ajokortin peruutus*
Ylinopeus max. 50 km/h rajoitusalueella			
1-10 km/h	2 000 kr		

HE 180/2017 vp

21–25 km/h	3 200 kr		2 kk
31–40 km/h	4 000 kr		2-3 kk
Yli 41 km/h syyttäjälle		sakkorangaistus	4 kk -
Ylinopeus yli 50 km/h rajoitusalueella			
1-10 km/h	1 500 kr		
21–25 km/h	2 800 kr		
31–35 km/h	3 600 kr		2 kk
36–50 km/h	4 000 kr		2-3 kk
Yli 51 km/h syyttäjälle		sakkorangaistus	4 kk -
Punaisia päin ajaminen	3 000 kr (kevyt liikenne 1500 kr)		1-2 kk
Ei anneta tietä jalankulkijalle suojatiellä	3 000 kr (kevyt liikenne 1 500 kr)		
Ohituskiellon rikkominen	3 000 kr		
Matkapuhelimen käyttö ajaessa		sakkorangaistus 1 500 kr**	
Huolimattomuus liikenteessä (vrt. liikenneturvallisuuden vaarantaminen)		päiväsakkoja	2-10 kk
Törkeä huolimattomuus liikenteessä (vrt. törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen)		vankeus max. 2 v	1 v - 2 v 6 kk
Rattijuopumus (yli 0,2–0,99 ‰)		sakkorangaistus tai vankeus max. 6 kk	varoitus - 1v***
Törkeä rattijuopumus (1,00–1,50 ‰)		vankeus max. 2 v	2 v

*Suuntaa antavia tietoja oikeuskäytännön mukaan, ajokortin peruuttamisesta päätetään kuitenkin aina tapauskohtaisesti. Lähde:

http://trafikjuristen.se/korkortingripande/aterkallelsepraxis/aterkallelsepraxis_start.htm.
30.1.2015.

**sääntö ollut voimassa 1.12.2013 lähtien, 1 500 kr on ensimmäisissä tuomioissa määrätty sakko

***2 v jos kuljettaja on uusija tai hänellä on diagnosoitu alkoholiongelma

Saksa

Saksan liittotasavallassa tieliikenteen perussäädös on Straßenverkehrsgesetz (tieliikennelaki), jossa säädetään myös liikenne rikkomusten seuraamuksista.

Liikennesäännöistä säädetään tieliikennelain 6 §:n nojalla annetussa tieliikenneasetuksessa (Straßenverkehrs-Ordnung).

Saksassa siirryttiin vuonna 1952 järjestelmään, jossa vähäiset tieliikenne rikkomukset käsitellään niin sanottuina järjestysrikkomuksina (Ordnungswidrigkeit). Lievät massaluonteiset liikenne rikkomukset dekriminialisointiin ja siirrettiin hallintoviranomaisten toimivaltaan. Vain törkeämmät teot kuuluvat edelleen rikosoikeudellisen järjestelmän piiriin. Tavoitteena oli saavuttaa tehokkaampi järjestelmä massaluonteisten liikenne rikkomusten käsittelyyn.

Rikosoikeudellisen rangaistuksen sijaan järjestysrikkomuksista seuraa hallinnollinen sakko (Bußgeld). Järjestysrikkomuksista ja niihin liittyvistä sakkomenettelyistä säädetään laissa järjestysrikkomuksista (Ordnungswidrigkeitengesetz). Mikäli järjestysrikkomuslaissa ei ole asiasta erityistä sääntelyä, sovelletaan kuitenkin rikosprosessilakia (Strafprozeßordnung). Vakavat liikenne-rikkomukset, erityisesti ne, joissa on vaarannettu tai vahingoitettu muita tienkäyttäjiä, käsitellään kuitenkin rikoksina. Hallinnollisessa järjestysrikkomusmenettelyssä voidaan myös määrätä ajokieltoseuraamuksia. Hallinnollisen sakon suuruus, ajokiellon pituus ja mahdollisten ajo-oikeuteen vaikuttavat virhepisteet määräytyvät asetuksen liitteenä olevan hallinnollisista sakoista annetun rangaistusluettelon (Bußgeldkatalog) mukaan.

Menettelyn aloittaminen ja päättäminen on toimivaltaisen viranomaisen harkinnassa. Esitutinnan hoitavat poliisiviranomaiset, joilla on tutkinnan suorittamisessa pitkälti samat oikeudet ja velvollisuudet kuin normaalia rikosasiaa käsiteltäessä. Vastaaja voi tutkinnan aikana ilmaista kantansa tapahtumista kirjallisesti. Viranomaisten menettelystä esitutkinnassa voidaan valittaa tuomioistuimeen.

Hallintoviranomainen voi määrätä hallinnollisen sakon (Bußgeldbescheid), joka voi liikenteen järjestysrikkomuksista olla enintään 2 000 euron suuruinen. Ennen kuin toimivaltainen viranomainen päättää sakon määräämisestä, on epäillylle varattava tilaisuus tulla kuulluksi häntä vastaan esitetystä syyteestä. Sakon määrääminen ei edellytä epäillyn suostumusta, mutta epäilty voi vastustaa sakkoa kahden viikon kuluessa, jolloin hallintoviranomainen joko itse poistaa sakon tai siirtää asian syyttäjälle, joka toimittaa asian toimivaltaiselle alioikeudelle. Jos alioikeus katsoo, että asia voidaan ottaa käsittelyyn, se voi toimittaa suullisen pääkäsittelyn ja antaa asiassa tuomion, jolloin voidaan määrätä alkuperäistä järjestyssakkoa ankarampi seuraamus.

Alioikeus voi myös ratkaista asian antamalla päätöksen (Beschluss), jos se ei pidä suullista käsittelyä tarpeellisenä eivätkä syyttäjä tai epäilty tätä vastusta. Näin toimiessaan alioikeus voi muun muassa vapauttaa epäillyn, vahvistaa sakon tai lopettaa syytteen käsittelyn, mutta ei kuitenkaan korotata sakkoa.

Lievien järjestysrikkomusten kohdalla hallintoviranomainen voi antaa varoituksen (Verwarnung) ja matalan nuhteenomaisen sakon (Verwarnungsgeld), jos asianomainen henkilö suostuu tähän heti tai viimeistään viikon kuluessa. Suostumus ilmaistaan maksamalla sakko. Tällainen nuhteenomainen sakko voi olla enintään 55 euroa. Jos maksu suoritetaan, loppuu asian käsittely, mutta jos maksua ei suoriteta, ja hallintoviranomainen on sitä mieltä, että vastaaja on syyllistynyt rikkomukseen, voi hallintoviranomainen tässäkin tapauksessa antaa sakkomääräyksen.

Kun automaattisessa liikenteenvalvonnassa havaitaan liikenne-rikkomus, on viranomaisen seuraamisen määräämiseksi selvitettävä ajoneuvon kuljettaja. Saksalainen järjestelmä ei tunne poikkeuksia syyllisyysperiaatteesta, eikä sanktioita rikkomuksesta voida koskaan langettaa muille kuin rikkomuksen todelliselle tekijälle.

Automaattisessa liikenteenvalvonnassa havaittujen tekojen kohdalla selvitetään aluksi ajoneuvon haltija valvontalaitteen ottaman kuvan ja siinä näkyvän rekisterinumeron perusteella. Tämän jälkeen poliisi jatkaa sen tutkimista, kuka autoa tekohetkellä ajoi. Haltijalle lähetetään yleensä kuulemislomake (Anhörungsbogen), jonka palauttamalla voi lausua näkemyksensä rikkomuksesta, tunnustaa järjestysrikkomuksen tai antaa tiedot ajoneuvon kuljettajasta, mikäli ajoneuvoa ajoi rikkomushetkellä joku muu kuin haltija. Epäillyllä on kuitenkin myös järjestysrikkomusmenettelyssä vaitiolo-oikeus, eikä kuulemislomakkeen palauttamiseen ole siten velvollisuutta.

Kuulemislomakkeella toteutetaan epäillyn oikeutta tulla kuulluksi sekä toisaalta annetaan tieto järjestysrikkomusmenettelyn alkamisesta epäillylle. Kun esimerkiksi valvontalaitteen ottamassa kuvassa näkyvä henkilö on eri sukupuolta kuin ajoneuvon haltija tai ajoneuvon omistaja on juridinen henkilö, lähetetään kuulemislomakkeen sijaan niin sanottu todistajan kyselylomake (Zeugenfragebogen), jolla niin ikään voi tunnustaa järjestysrikkomuksen, ilmiantaa ajoneuvoa rikkomushetkellä kuljettaneen henkilön ja lausua näkemyksensä rikkomuksesta.

Jos kuljettajan selvittäminen kuulemislomakkeen avulla ei onnistu, voidaan ajoneuvon haltija kutsua henkilökohtaisesti kuultavaksi tai viranomainen voi mennä haltijan asunnolle kuulemaan häntä asiasta. Hallintoviranomainen on myös oikeutettu tarkastamaan väestörekisteriin tallennetun passikuvan ja viimekädessä kuulemaan muita todistajia.

Jos kuljettajan henkilöllisyyttä ei ole kohtuullisin kustannuksin saatu järjestysrikkomusmenettelyssä selville, keskeytetään järjestysrikkomusmenettely.

Ajoneuvon haltija voidaan kuitenkin velvoittaa pitämään ajopäiväkirjaa yhdestä tai useammasta hallinnoimastaan moottoriajoneuvosta. Ajopäiväkirjan pitämistä ei yleensä edellytetä lievimpien liikennesrikkomusten jälkeen, eikä silloin kun sen katsottaisiin olevan kohtuutonta. Siihen, määrätäänkö haltija pitämään ajopäiväkirjaa, voi vaikuttaa myös haltijan menettely ja myötävaikuttaminen tutkinnan aikana.

Ajopäiväkirjaan on merkittävä ennen jokaista yksittäistä ajoa kuljettajan nimi ja osoite, ajoneuvon rekisterinumero sekä ajon alkamisen päivämäärä ja kellonaika. Ajon päätyttyä tulee merkitä päättymisen päivämäärä ja kellonaika sekä allekirjoittaa ajopäiväkirja.

Pysäköintivirheiden kohdalla voidaan ajoneuvon haltija järjestysrikkomuslain 25 a §:n mukaan asettaa vastuuseen järjestysrikkomusmenettelyn kuluista, jos rikkomukseen syyllistynyt kuljettaja ei voida selvittää ennen syyteoikeuden vanhentumista tai selvittämisestä aiheutuisi kohtuuttoman korkeat kustannukset. Haltijalle on annettava mahdollisuus tulla kuulluksi ajoneuvon kuljettajasta ennen kulupäätöksen tekemistä.

Haltijan vastuulle jäävät hänen omat kulunsa, 20 euron suuruinen kiinteä viranomaismaksu, tiedoksiantokulut ja mahdolliset muiden osapuolten kulut. Säännös soveltuu ainoastaan pysäköinti- ja pysähtymissäännösten vastaisiin tekoihin, eikä sitä voida soveltaa liikkuvassa liikenteessä tapahtuneisiin rikkomuksiin.

Rikos vai järjestysrikkomus? Järjestysrikkomuslain 1 §:n sisältämän legaalimääritelmän mukaan teko on järjestysrikkomus, jos siitä on säädetty seuraamukseksi vain hallinnollinen sakko. Lainsäätäjällä on siis periaatteessa vapaat kädet päättää, säätääkö se sanktiosta rikosoikeudellisen vai hallinnollisen.

Lain sisältämän muodollisen määritelmän lisäksi rajanvetoa rikoksien ja järjestysrikkomusten välillä on kuitenkin pyritty selvittämään saksalaisessa oikeustieteessä. Kvalitatiivisten teorioiden mukaan järjestysrikkomusten ja rikosten perustavaa laatua olevat olemukset eroavat toisistaan. Järjestysrikkomukset selitetään rikkomuksina ainoastaan yhteiskunnan luomia abstrakteja järjestysnormeja vastaan, kun taas rikokset ovat lisäksi tekoja jo ennestään olemassa olleita oikeushyviä vastaan ja sisältävät erityisen sosiaalis-eettisen paheksunnan elementin. Kvantitatiivisten näkemysten mukaan ainoa ero on siinä, että järjestysrikkomukset sisältävät pienemmän määrän vääryyttä.

Esimerkkejä liikennesrikkomusten seuraamuksista Saksassa:

Rikkomus	Hallinnollinen sakko	Virhepiteet	Ajokielto/ Ajokortin peruuttaminen	Tuomioistuimen määräämä sakko tai vapausrangaistus
Ylinopeus taajamassa				
1-20 km/h	15 €			
21-25 km/h	80 €			
26-30 km/h	100 €	1		
31-40 km/h	160 €	2	Ajokielto 1 kk	
41-50 km/h	200 €	2	Ajokielto 1 kk	
51-60 km/h	280 €	2	Ajokielto 2 kk	
yli 70 km/h	600 €	2	Ajokielto 3 kk	
Ylinopeus taajaman ulkopuolella				
1-20 km/h	10 €			
21-25 km/h	70 €			
26-30 km/h	80 €			
31-40 km/h	120 €	1		
41-50 km/h	160 €	2	Ajokielto 1 kk	
51-60 km/h	240 €	2	Ajokielto 1 kk	
61-70 km/h	440 €	2	Ajokielto 2 kk	
yli 70 km/h	600 €	2	Ajokielto 3 kk	
Liian pieni etäisyys edellä ajavaan 80 km/h – 100 km/h nopeuksissa	75–320 €	1		
Rattijuopumus 0,5-1,1 ‰ 1. kerta	500 €	2	Ajokielto 1 kk	
Suojatiesäännön rikkominen	80 €	1		
Matkapuhelimen käyttö ajaessa	60 €	1		
Rattijuopumus yli 1,1 ‰ (rikos)		3	Ajokortin peruuttaminen	Vapausrangaistus max. 1 vuosi tai sakko
Liikenteen vaarantaminen (rikos)		3	Ajokortin peruuttaminen	Vapausrangaistus max. 5 vuotta tai sakko
Luvaton onnettomuuspaikalta poistuminen (rikos)		3	Ajokortin peruuttaminen	Vapausrangaistus max. 3 vuotta tai sakko

Viro

Virossa rikkomukset jaetaan rikoslain (Karistusseadustik) sisältämiin rikoksiin ja hallinnollisiin rikkomuksiin, joista säädetään erityislakien yhteydessä, liikenne rikkomuksista liikenne laissa (Liiklusseadus). Hallinnollisten rikosten käsittelystä säädetään rikkomusmenettelylaissa (Väärteomenetluse seadustik). Vain tuomioistuimet voivat käsitellä rikoksia, mutta niin tuomioistuimet kuin hallintoviiranomaiset (muun muassa poliisi, tullimies, paikallisviranomaiset) voivat käsitellä hallinnollisia rikkomuksia. Tieliikenne rikkomukset ovat tyypillisiä hallinnollisia rikkomuksia.

Hallinnollisesta rikkomuksesta voidaan rangaista hallinnollisella sakolla tai lyhyellä vapaudenmenetysrangaistuksella. Hallintoviranomaiset ovat toimivaltaisia vain hallinnollisten sakkojen määräämiseen, ja vapaudenmenetyksistä päättää aina tuomioistuin. Hallintoviranomainen valitsee kuitenkin, määrääkö asiassa hallinnollisen sakon, vai viekö asian tuomioistuimen käsiteltäväksi vapaudenmenestyksen määräämiseksi.

Hallinnollisista rikkomuksista määrättävä lyhin mahdollinen vapaudenmenetys on 1 päivä ja pisin 30 päivää.

Mikäli henkilö syyllistyy samalla teolla rikokseen ja hallinnolliseen rikkomukseen, määrätään rangaistus vain rikoksesta. Jos rikoksesta ei kuitenkaan määrätä rangaistusta, voidaan henkilöä rangaista hallinnollisesta rikkomuksesta.

Liikenne rikkomukset käsitellään, kaikkein vakavimpia tekoja lukuun ottamatta, hallinnollisessa menettelyssä. Liikenne rikoksena rangaistaan hyvin harvasta teosta. Rikoksina käsitellään pääasiassa törkeitä rattijuopumuksia ja liikennesäännösten laiminlyöntejä, joiden seurauksena aiheutuu vakavia henkilövahinkoja. Myös hälytysajoneuvojen tunnusten luvaton käyttäminen on rikoslain mukainen rikos. Liikenne rikoksista säädetään Viron rikoslain 23 luvussa.

Esimerkkejä liikenne rikkomusten seuraamuksista Virossa:

Rikkomus	Varsinainen rangaistus (enimmäisrangaistukset)	Täydentävä ajokielto
Ylinopeus 1-20 km/h	120 €	
Ylinopeus 21–40 km/h	400 €/ ajokielto 6 kk	1-3 kk
Ylinopeus 41–60 km/h	800 €/ajokielto 12 kk/vapaudenmenetys*	3-6 kk
Ylinopeus yli 60 km/h	1 200 €/ajokielto 24 kk/vapaudenmenetys*	6-12 kk
Rattijuopumus 0.20–0.49 ‰	400 €/ ajokielto 6 kk	Ensikertalainen: 3-9 kk. Uusija: 3-12 kk
Rattijuopumus yli 0.50–1.49 ‰	1 200 €/ajokielto 12 kk/ vapaudenmenetys*	Ensikertalainen: 3-9 kk. Uusija: 3-12 kk
Onnettomuuspaikan jättäminen tai avunannon laiminlyönti (Liikennepako tai pelastustoimen laiminlyönti)	1 200 €/ ajokielto 24 kk/ vapaudenmenetys*	6-12 kk
Matkapuhelimen käyttö ajaessa	200 €	
Suojatiesäännön rikkominen	200 €	
Suojatiesäännön rikkominen ja siten vaaratilanteen aiheuttaminen	400 €	1-3 kk
Vammantuottamus tai kuolemantuottamus liikenteessä - yksi uhri (rikos)	Raharangaistus tai max. 3 vuotta vankeutta	Max. 3 vuotta
Vammantuottamus tai kuolemantuottamus liikenteessä - kaksi tai useampi uhri (rikos)	1-5 vuotta vankeutta	Max. 3 vuotta
Moottoriajoneuvon ajaminen päihtyneenä (rikos)	Raharangaistus tai max. 3 vuotta vankeutta	Max. 3 vuotta

*Vapaudenmenetys hallinnollisista rikkomuksista: 1-30 päivää

Englanti ja Wales

Englannissa ja Walesissa liikenneriikkomusten seuraamusjärjestelmä on pääasiassa rikosoikeudellinen. Nykytilanteessa pysäköintivirheiden ja oikeudettoman bussikaistalla ajamisen kontrolli voidaan kuitenkin järjestää vaihtoehtoisesti hallinnollisin rangaistusmaksuin, joita määräävät paikallisneuvostot (Local councils) ja Lontoon alueella Transport of London, tai yksityisen valvonnan määräämin rangaistusmaksuin. Keskeisiä säädöksiä ovat vuoden tieliikennelaki 1988 (Road Traffic Act 1988) ja tieliikenteen rikoslaki 1988 (Road Traffic Offenders Act 1988).

Useimmiten liikenneriikkomusten seuraamuksena on kiinteämääräinen sakko (fixed penalty), jossa on kyse poliisin tarjouksesta välttää tuomioistuinkäsittelyltä maksamalla kiinteämääräinen sakko ja hyväksymällä mahdolliset virhepisteet. Vakavimmat rikkomukset käsitellään tuomioistuimessa. Fixed penalty -sakkotarjouksen antaminen on poliisin harkinnan varassa, ja kaikki rikkomukset voidaan periaatteessa viedä tuomioistuimen käsiteltäväksi. Käytännössä rikkomukset viedään suoraan tuomioistuimen käsiteltäviksi vain vakavimpien rikkomusten kohdalla, tai kun on tarve määrätä ajokielto. Poliisilla ei ole toimivaltuutta määrätä henkilöä ajokieltoon. Lievimmissä liikenneriikkomuksissa valvontaa suorittava poliisi voi tyytyä antamaan suullisen varoituksen.

Ylinopeustapauksissa poliisi voi harkintansa mukaan myös tarjota mahdollisuutta osallistua ajonopeuksiin keskittyvään kurssiin (speed awareness course). Suorittamalla kurssin hyväksytysti välttyy sakon maksamiselta ja virhepisteiden merkitsemiseltä. Kurssi on kuitenkin maksettava itse, ja sen hinta on yleensä vähintään sama, minkä kiinteämääräinen ylinopeussakko olisi. Koulutukseen voi osallistua vain kerran kolmen vuoden sisällä.

Kiinteämääräinen sakko. Poliisi voi useimpien liikenneriikkomusten kohdalla tarjota mahdollisuutta kiinteämääräisen sakon (fixed penalty) maksamiseen ja virhepisteiden (penalty points) merkitsemiseen ajokortille. Liikenneriikkomusten kiinteämääräisistä sakoista säädetään tieliikenteen rikoslain 1988 osassa 3. Rikkeet, joista voidaan määrätä kiinteämääräinen rangaistusmaksu, määritellään lain liitteessä 3.

Rikkomuksesta epäilylle annetaan ensin tiedoksi ilmoitus kiinteämääräisestä sakosta (fixed penalty notice). Poliisi voi pysäyttää moottoriajoneuvon, jonka kuljettajan hän uskoo syyllistyneen rikkomukseen, ja antaa kuljettajalle ilmoituksen kiinteästä rangaistusmaksusta paikan päällä. Tavallisesti ilmoitus kiinteämääräisestä rangaistusmaksusta voidaan antaa tapahtumapaikalla kuitenkin vain, jos kuljettaja esittää ajokorttinsa ja poliisi on vakuuttunut, ettei kuljettajalle rikkomuksen seurauksena määrättäisi pistejärjestelmän mukaista ajokieltoa. Edellytys on myös se, että kuljettaja luovuttaa ajokorttinsa virhepisteiden lisäämistä varten.

Jos rikkomus havaitaan automaattisessa liikenteenvalvonnassa, annetaan ajoneuvon rekisterin mukaiselle omistajalle tiedoksi ilmoitus syyttämisaikomuksesta (Notice of Intended Prosecution). Ilmoitus syyttämisaikomuksesta on toimitettava 14 päivän kuluessa rikkomuksesta. Rikkomuksia, joihin tätä menettelyä tyypillisesti sovelletaan, ovat ylinopeudet ja punaisia päin ajaminen. Syyttämisaikomusilmoituksen tarkoituksena on ensisijaisesti selvittää kuljettajan henkilöllisyys. Kun poliisi on tunnistanut kuljettajan, ilmoitetaan varsinaisista seuraamuksista. Poliisi voi toimittaa ilmoituksen kiinteämääräisestä sakosta tai haasteen oikeudenkäyntiin. Näiden toimenpiteiden suorittamiseen poliisin on ryhdyttävä kuuden kuukauden sisällä.

Kiinteämääräinen sakko on maksettava 28 päivän määräajassa. Jos kiinteämääräinen sakko maksetaan määräajan sisällä, ei kuljettajaa vastaan voida enää aloittaa muuta prosessia kysei-

seen rikkomukseen liittyen. Kiinteämääräisen sakon saanut ajoneuvon kuljettaja voi 28 päivän kuluessa vaihtoehtoisesti vaatia asian käsittelyä tuomioistuimessa. Tällöin ilmoitukseen kiinteämääräisestä sakosta sisältynyt tarjous raukeaa, ja asian käsittely siirtyy tuomioistuimeen. Jos tuomioistuinkuulemistusta ei kuitenkaan ole vaadittu eikä maksua ole maksettu määräaikaan mennessä, sakko pannaan täytäntöön 50 % suurempana. Poliisi voi antaa kerralla enintään kolme sakkoa, joista vain yksi voi olla myös virhepisteillä sanktioitu.

Tieliikennelain 172 §:n mukaan omistajalla on velvollisuus antaa tiedot ajoneuvoa rikkomus-hetkellä kuljettaneesta henkilöstä erityisellä ilmoituksen mukana tulevalla lomakkeella. Omis-tajan tulee lähettää täytetty lomake vaadittuine tietoineen takaisin poliisille 28 päivän kuluessa; muussa tapauksessa omistaja syyllistyy erilliseen rikkomukseen, josta rangaistuksena voi olla 1000 punttaa ja 6 virhepistettä ajokortille.

Tästä voidaan poiketa, jos omistaja kykenee perustelemaan vastaamisen olleen mahdotonta. Euroopan ihmisoikeustuomioistuin on hyväksynyt kuvatun menettelyn ja vahvistanut, ettei velvollisuus ilmoittaa ajoneuvoa kuljettanut henkilö ole itsekriminointisuojan vastainen (*O'Halloran and Francis*, 2007).

Esimerkkejä liikennesrikkomusten seuraamuksista Iso-Britanniassa:

Rikkomus	Kiinteä sakko	Tuomioistuimen määräämä sakko enintään	Vankeus-rangaistus enintään	Ajokielto	Virhe-pisteet
Vaarallinen ajaminen		Rajoittamaton	2 vuotta	Vähintään 1 vuosi pakollinen*	3-11**
Kuolemantuottamus vaarallisella ajamisella		Rajoittamaton	14 vuotta	Vähintään 2 vuotta pakollinen*	
Pysähtymättä jättäminen onnettomuuden jälkeen		£ 5 000	6 kk	Harkinnanvarainen	5–10
Rattijuopumus tai rattijuopumuksen yritys		£ 5 000	6 kk	Vähintään 1 vuosi pakollinen*	3-11**
Varomaton ajaminen	£ 100	£ 5 000		Harkinnanvarainen	3-9***
Ylinopeus	£ 100	£ 1 000, moottoritiellä £ 2 500		Harkinnanvarainen	3-6***
Liikennevalo-ohjauksen noudattamatta jättäminen	£ 100	£ 1 000		Harkinnanvarainen	3
Suojatiesääntöjen rikkominen	£ 100	£ 1 000			3
Turvavyön käyttämättä jättäminen	£ 100	£ 500			
Matkapuhelimen käyttäminen ilman handsfree-laitetta	£ 100	£ 1 000			3

*Ajokoe on suoritettava uudelleen ajokiellon päätyttyä

**Virhepisteet määrätään vain jos ei ole määrätty ajokieltoa

***3 virhepistettä kiinteän sakon yhteydessä

Alankomaat

Alankomaissa tieliikenteen perussäädöksiä ovat vuoden 1994 tieliikennelaki (Wegenverkeerswet 1994) ja vuoden 1990 asetus liikennesäännöistä ja -merkeistä (Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990). Periaatteessa pääsääntö tieliikennelain vastaisten rikkomusten käsittelyssä on rikosprosessi, mutta tuomioistuinten ulkopuoliset menettelyt ovat käytännössä pääsääntö. Alankomaissa on voimassa kolme tuomioistuimen ulkopuolista menettelyä, jotka ovat osin päällekkäisiä. Vähäiset tieliikenne rikkomukset siirrettiin vuonna 1989 rikosoikeudellisen menettelyn sijaan hallinnolliseen menettelyyn lailla liikennesäännösten hallinnollisesta toimeenpanosta (Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften, Mulder-laki). Useimmat liikenne rikkomukset käsitelläänkin tässä hallinnollisessa menettelyssä. Hallinnollisen menettelyn lisäksi seuraamusvalikoimaan kuuluvat rikosoikeudelliset transaktio-menettely ja rangaistusmääräysmenettely.

Teko, joka muuten käsiteltäisiin hallinnollisena rikkomuksena, on Mulder-lain 2 artiklan mukaan rikos, mikäli sillä on aiheutettu henkilö- tai esinevahinko. Tieliikenteen rikoksista säädetään tieliikennelaissa, vakavimmat teot käsitellään edelleen aina rikosasioina. Niin rikosprosessilaki (Wetboek van Strafvordering) kuin hallinto-oikeusyleislaki (Algemene wet bestuursrecht), joka on vuodesta 2009 lähtien sisältänyt myös hallinnollisia sakkoja koskevaa yleissääntelyä, säätävät niin sanotusta una via -periaatteesta, eli rikos- ja hallinto-oikeuden välisestä ne bis in idem -periaatteesta (niin sanottu kaksoisrangaistavuuden kieltä). Rikkomus voidaan siis käsitellä ja siitä voidaan määrätä sanktio vain toisessa kahdesta mahdollisesta järjestelmästä.

Mulder-lain mukainen hallinnollinen sakko. Mulder-laki antaa poliisille toimivaltuuden määrätä enimmillään 390 euron suuruisia hallinnollisia sakkoja liikenne rikkomuksista. Rikkomukset, jotka voidaan käsitellä Mulder-lain mukaisessa hallinnollisessa menettelyssä, luetaan lain liitteessä. Mulder-lain liitteessä rikkomuksille on säädetty myös kiinteät sakkomäärät. Rikkomusta ei kuitenkaan käsitellä hallinnollisessa menettelyssä, jos siitä on aiheutunut henkilö- tai esinevahinkoja.

Poliisi määrää sakon, jonka jälkeen sakkojen keräämisestä vastaava keskusvirasto (Centraal Justitieel Incassobureau, CJIB) lähettää epäillylle määräyksen hallinnollisesta sakosta. Myös jotkut muut viranomaiset, esimerkiksi pysäköinninvalvojat ja konduktöörit, voivat määrätä hallinnollisia sakkoja Mulder-lain alaisista rikkomuksista. Kotiin lähetettävä sakkomääräys sisältää tiedot rikkomuksesta, sen ajankohdasta ja paikasta sekä Mulder-lain liitteen mukaisen rikkomuskoodin.

Hallinnollinen Mulder-sakko tulee lopulliseksi, ellei siitä valiteta kuuden viikon kuluessa syyttäjälle. Valituksen seurauksena syyttäjä kuulee epäiltyä ja tutkii poliisin määräyksen uudelleen. Syyttäjä voi päättää kumota sakon, kohtuullistaa sakkoa, muuttaa sakon perusteena olevaa teonkuvausta tai hylätä valituksen perustelemattomana. Syyttäjän päätöksestä voi valittaa kuuden viikon kuluessa alioikeuteen (kantonrechter). Alioikeuteen valitettaessa on maksettava sakkoa vastaava rahasumma takuumaksuna. Mikäli valitus hyväksytään, palautetaan summa, muuten se pidätetään maksuna sakosta. Yli 70 euron sakoista voidaan valittaa vielä alioikeuden päätöksen jälkeen Leeuwardenin valitusluottamukseen (gerechtshof). Valitusluottamustuimen päätöksen jälkeen sakosta, joka on maksettu jo alioikeusvaiheessa takuumaksuna, tulee lopullinen.

Mulder-lain 5 artiklan mukaan sakko voidaan määrätä ajoneuvon rekisteröidylle omistajalle tai haltijalle, mikäli ajoneuvon kuljettajaa ei ole voitu tunnistaa tekopaikalla. Omistaja on vastuussa ajoneuvolla sakon maksamisesta riippumatta siitä oliko hän itse vai joku toinen kuljettanut autoa. Omistaja voi 8 artiklan mukaan vapautua vastuusta ainoastaan kolmella perusteella. Ensimmäinen peruste on, että auto on ollut kaupallisesti vuokrattuna alle kolmen kuukau-

den jaksoksi. Toiseksi rekisteröity omistaja on vastuusta vapaa, jos ajoneuvo on ennen rikkomushetkeä myyty toiselle henkilölle ja tämä on antanut kirjallisen vastuusitoumuksen ajoneuvosta. Omistaja vapautuu vastuusta myös näyttämällä toteen, että joku muu on vastoin omistajan tahtoa ajanut ajoneuvolla ilman että omistaja olisi kyennyt estämään sen. Kaikissa muissa tapauksissa omistaja on vastuussa sakon maksamisesta.

Euroopan ihmisoikeustuomioistuin on ratkaisussaan Falk (19.10.2004) hyväksynyt Mulderlain mukaisen omistajan vastuun rikkomuksista. Ihmisoikeustuomioistuin ei pitänyt menettelyä Euroopan ihmisoikeussopimuksen 6 (2) artiklassa määritellyn syyttömyysolettaman vastaisena, vaikka katsoi hallinnollisin maksuin sanktioitujen vähäisten liikenne rikkomusten siinä sisältyvän 6 artiklan rikoksen käsitteeseen.

Transaktio. Ennen hallinnollisen Mulder-menettelyn säätämistä vähäiset liikenne rikkomukset ratkaistiin rikoslain mahdollistamassa (Wetboek van Strafrecht, 74 artikla) transaktiomenettelyssä, joka on edelleen voimassa ja osa liikenne rikkomusten seuraamusvalikoimaa Alankomaissa.

Transaktiomenettely on eräänlainen tuomioistuimen ulkopuolinen sovintomenettely, jossa epäilty välttää syytteeseen joutumisen maksamalla vapaaehtoisesti syyttäjän esittämän maksun (transactie) ja hyväksymällä muut mahdolliset ehdot. Muita ehtoja sovinnolle voivat olla menettämisseuraamukset, vahingonkorvaus tai yhdyskuntapalvelu.

Transaktiomenettelyä voidaan käyttää rikoksiin, joista enimmäisrangaistus on alle kuusi vuotta vankeutta, mutta on syyttäjän harkinnassa tarjota sitä rikkomuksen tekijälle. Jos epäilty ei hyväksy sovintoesitystä tai maksa maksua määräajan sisällä, jatkuu asian käsittely tuomioistuimessa. Maksun määräämisestä ei voi valittaa, vaan mikäli epäilty ei pidä sovintoehdotuksen mukaisia seuraamuksia asiallisina, asian käsittely siirtyy tavalliseen rikosprosessiin. Transaktiomenettelyyn suostuminen ei tarkoita syyllisyytensä myöntämistä, eikä siitä seuraa merkin-tää rikosrekisteriin.

Rangaistusmääräys. Transaktiomenettely on tarkoitus korvata vaiheittain vuonna 2008 rikosprosessilakiin (artiklat 257a-257h) säädetyllä rangaistusmääräyksellä (strafbeschikking). Syyttäjä voi antaa rangaistusmääräyksen ilman tuomioistuimen osallistumista rikosoikeudellisista rikoksista ja rikkomuksista, joiden enimmäisrangaistus on korkeintaan kuusi vuotta vankeutta. Yksinkertaisissa tapauksissa myös poliisi ja erikseen säädettävät muut virkamiehet ovat toimivaltaisia antamaan rangaistusmääräyksiä, joissa voidaan määrätä enintään 350 euron suuruudesta sakosta. Syyttäjän antamassa rangaistusmääräyksessä langetettava sanktio voi olla sakon lisäksi yhdyskuntapalvelua tai pakollista koulutusta, rikoksentekovälineen menettäminen, uhrimaksu tai enintään kuuden kuukauden ajokielto. Lisäksi epäillylle voidaan antaa muita erityisiä toimintaohjeita.

Vankeusrangaistusta ei voida määrätä rangaistusmääräyksellä. Ennen rangaistusmääräyksen antamista syyttäjän on kuultava epäiltyä joko henkilökohtaisesti tai puhelimitse. Rangaistusmääräyksestä voi valittaa 14 päivän kuluessa rikostuomioistuimeen, jolloin asia siirtyy tavalliseen rikosprosessiin. Rangaistusmääräys vastaa tuomioistuimen päätöstä, ja sen hyväksyminen tulkitaan syyllisyytensä myöntämiseksi.

Myös tieliikennelain rikosoikeudellisessa järjestelmässä on mahdollista asettaa rekisteröity omistaja tai haltija vastuuseen lievemmistä rikkomuksista (overtreding), joissa kuljettajaa ei ole tunnistettu paikan päällä (181 artikla). Omistaja vapautuu vastuusta kuitenkin ilmoittamalla kuljettajan nimen ja osoitteen viranomaisille. Omistajan tai haltijan vastuu ei koske vakavampia rikoksia (misdrijf).

HE 180/2017 vp

Esimerkkejä hallinnollisista ylinopeussakoista Alankomaissa:

Ylinopeus	Taajama	Maantie	Moottoritie
5 km/h	32 €	29 €	28 €
8 km/h	52 €	48 €	47 €
10 km/h	67 €	63 €	59 €
15 km/h	127 €	122 €	112 €
20 km/h	180 €	172 €	162 €
25 km/h	244 €	231 €	216 €
30 km/h	316 €	301 €	271 €
35 km/h	*	*	337 €
39 km/h	*	*	400 €
40 km/h	*	*	*

* = rangaistus määrätään tuomioistuimessa

Rikkomus	Hallinnollinen sakko
Rattijuopumus 0,22–0,53 ‰ *	360 €
Rattijuopumus 0,54–0,80 ‰	360 €
Rattijuopumus 0,81–1,00 ‰	500 €**
Rattijuopumus 1,01–1,15 ‰	600 €**
Rattijuopumus 1,16–1,30 ‰	750 €**
Suojatiesäännön rikkominen	370 €
Punaisia päin ajaminen	230 €
Matkapuhelimen käyttö ajaessa ilman handsfree-laitetta	230 €

* Koskee vain uusia kuljettajia viiden vuoden ajan ensimmäisen ajokortin myöntämisestä

** Uusien kuljettajien kohdalla rangaistus määrätään tuomioistuimessa

Rikos	Enimmäisrangaistus	Ajokielto
Rattijuopumus yli 1,31 ‰ (ilman vaaran aiheuttamista tms.)	3 kk vankeutta tai sakko 8 100 €	Max. 5 v.
Onnettomuuspaikan luvaton jättäminen	3 kk vankeutta tai sakko 8 100 €	Max. 5 v.
Liikenteen vaarantaminen	2 kk vankeutta tai sakko 4 050 €	Max. 2 v.
Onnettomuuden aiheuttaminen kun toiselle on aiheutunut vamma	1 v vankeutta tai sakko 20 250 €* ¹	Max. 5 v.
Onnettomuuden aiheuttaminen kun toinen henkilö on kuollut	3 v vankeutta tai sakko 20 250 €** ¹	Max. 5 v.

* Törkeä huolimattomuus: 3 v vankeutta tai sakko 20 250 €.

**Törkeä huolimattomuus: 6 v vankeutta tai sakko 81 000 €.

¹ Jos onnettomuus on aiheutettu alkoholin tai huumeiden vaikutuksen alaisena rangaistusta korotetaan puolella.

2.3. Nykytilan arviointi

Hallituksen mukaan tieliikennelainsäädännön uudistamiselle ja kehittämiselle on olemassa tarve ja vahvat perustelut. Sääntely on sisällöllisesti pääosin ajantasaista, mutta se on hajallaan ja jossain määrin jäsentymätöntä. Kokonaisuus ei ole kaikilta osin johdonmukainen. Tielii-kennelain nojalla annettuun alemmanasteiseen sääntelyyn liittyy rakenteellisia ja normitasoon liittyviä ongelmia. Lainsäädäntökokonaisuuden arvioiminen perustuslain kannalta on välttämätöntä.

Edellä mainitut ongelmat ovat seurausta muun ohella siitä, että tieliikennelakia on pidetty perussäädöksenä, johon on sisällytetty laajasti sen soveltamisalaan vain löyhästi liittyvää normistoa. Tällainen sääntelymalli ei ole tarkoituksenmukainen.

Tienkäyttäjryhmien ja asiakokonaisuuksien ryhmittely omiksi kokonaisuuksiksi mahdollistaa liikenteen sääntöjen paremman hallinnan ja omaksumisen. Sääntöjen hallinta ja omaksuminen on tärkeää liikenneturvallisuuden kannalta.

Tieliikenteen lainsäädäntöön vaikuttaa nopea ajoneuvotekniikan kehittyminen. On tärkeää, että tämä otetaan huomioon kaikilla tasoilla uutta sääntelyä muodostettaessa.

Yleiset liikenteen säännöt. Liikennejärjestelmän kehittyessä on selvää, että uusien määritelmiä sisällytetään lainsäädäntöön, tarpeettomia poistetaan ja olemassa olevia käsitteitä ja määritelmiä kehitetään. Esimerkiksi tieliikenteessä keskeisten risteysten ja liikenneympyrän käsitteitä ei ole voimassa olevassa laissa. Risteys on määritelty kansainvälisessä tienliikennesopimuksessa.

Tieliikennelaissa ei ole ajoneuvon kuljettajaa koskevaa määritelmää. Lain säännöksistä ilmenee välillisesti, että kuljettaja on ihminen. Kansainväliseen tieliikennesopimuksen muutoksista huolimatta painetta kuljettaja-käsitteen sisällön laajentamiselle on olemassa. Kuljettajaa avustavat järjestelmät ovat olemassa olevaa ajoneuvotekniikkaa ja erilaisia kokeiluja autonomisten robotiajoneuvojen kehittämiseksi on käynnissä. Tämä tulee ottaa huomioon lainsäädäntöä uudistettaessa.

Tieliikennelainsäädäntöön sisältyy useita tieliikenteeseen liittyviä yleisempiä lain tulkintaa ohjaavia normeja, tieliikenteen periaatteita. Kyse ei ole tällöin liikenteen varsinaisista säännöistä, vaan yleisemmällä tasolla liikenteessä käyttäytymistä ohjaavista normeista. Periaatteiden koaminen yhteen olisi lain tulkintaa ja lainsäädännön hahmottamista helpottava tekijä.

Tieliikennelain mukaan jalankulkijan on *yleensä* käytettävä heijastinta ja polkupyörän kuljettajan ja pyörän matkustajan on *yleensä* käytettävä suojakypärää. Yleensä-sanan käyttäminen lainsäädännössä on ongelmallista. Sekä heijastimen että suojakypärän käytön velvoittavuutta on tarpeellista arvioida lainsäädäntöä uudistettaessa.

Ajoneuvoliikenne. Polkupyöräily on tärkeä liikennemuoto. Pyöräily on lisääntymässä erityisesti suuremmissa kaupungeissa. Siksi on tärkeää, että pyöräilyä koskevat säännöt ovat selkeät, ymmärrettävät ja helppoja soveltaa käytännössä. Selvitysten mukaan pyöräilyn liikennesääntöjä pidetään käytännössä hankalina soveltaa. Myös pyöräilyn liikennejärjestelyjä kritisoidaan. Pyöräily on osa ajoneuvoliikennettä, ei jalankulkua; tätä ulottuvuutta on tehtyjen havaintojen pohjalta tarpeellista korostaa.

Ajoneuvojen pysäyttämistä ja pysäköinnistä keskustellaan julkisuudessa paljon. Keskustelua käydään esimerkiksi jakelupysäköinnistä, pysäköintikiekosta ja vammaisten pysäköintiluvasta. Pysäyttamis- ja pysäköintisäännöt ovat jossain määrin hajallaan lainsäädännössä. Niiden kokoaminen yhteen ja päivittäminen eri tienkäyttäjryhmien tarpeet huomioon ottaen on tärkeää.

Raitiovaunuliikenne. Myös raitiovaunuliikennettä ohjaavat tieliikenteen säännöt ovat hajallaan lainsäädännössä. Ne on tarpeellista koota yhteen. Sääntöjen kehittäminen lain tasolla on entistä tärkeämpää, koska Tampereelle rakennetaan parhaillaan raitiotiejärjestelmää. .

Liikenteenohjaus on keskeinen tieliikennelain osa. Liikenteenohjausta koskevan sääntelyjärjestelmän on sekin hajallaan tieliikennelaissa ja -asetuksessa. Ohjauslaitteista päättämiseen ja niiden asettamiseen tulee luoda yksinkertainen ja kustannustehokas järjestelmä. Liikenteenohjauslaitetta koskeva päätös on julkisen vallan käyttämistä..

Automatisoituva liikenne hyödyntää ajoneuvojen, infrastruktuurin ja niitä ympäröivien verkkojen tietoa. Ajoneuvon kuljettamisen kannalta merkityksellistä on tietoisuus liikenteenohjauslaitteesta ja sen vaikutusalueesta.

Liikenteenohjauslaitetietoa sisällytetään tällä hetkellä tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä annetun lain (991/2003) mukaiseen Liikenneviraston tietojärjestelmään. Tieliikennelainsäädännöllä on mahdollista vaikuttaa siihen, että ohjauslaitetieto saadaan vielä kattavammin järjestelmään.

Ajoneuvojen käyttö. Ajoneuvojen käytösääntely on laaja kokonaisuus. Siihen sisältyvät suojalaitteet ja turvalaitteet, renkaat ja liukuesteet, ajoneuvojen nopeudet, ajoneuvon kuormaaminen, ajoneuvojen kytkeminen, ajoneuvojen hinaaminen sekä valaisimet ja heijastimet. Sääntely on paikoin vanhaan ja epätarkoituksenmukaista. Sääntelytaso on matala.

Suoja- ja turvalaitteiden käyttö on Suomessa melko hyvällä tasolla, vaikka parantamisen varaa edelleen on. Erityisesti suojakypärää käytetään moottoriajoneuvoja kuljettaessa ja niillä matkustettaessa hyvin. Taksinkuljettajilla ei ole turvavyön käyttövelvollisuutta. Käyttövelvollisuutta tulee arvioida lainsäädäntöä uudistettaessa.

Tietyille ajoneuvoryhmille, esimerkiksi pakettiautolle ja matkailuautolle, on asetettu erityisiä ajoneuvokohtaisia nopeusrajoituksia. Nopeusrajoitusten uudelleen arvioiminen on tullut mahdolliseksi ajoneuvojen turvatekniikan kehittymisen myötä. Nopeusrajoituksia korottamalla on mahdollista liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta, koska ohitustarve vähenee.

Ajoneuvojen renkaita ja liukuesteitä koskevat säännökset on tärkeää arvioida kokonaisuutena lainsäädäntöhankkeessa. Talvikäyttöön tarkoitettujen renkaiden määrittelemistä ja käyttöajan laajentamista tulee harkita. Niin sanottu talvirengaspakko kestää Manner-Suomessa joulukuusta helmikuun loppuun. Ahvenenmaalla käyttöpakko on sidottu talvikeliin kuten Ruotsissa. Usein on kuitenkin niin, että talvinen keli alkaa maan keski- ja pohjoisosissa lokamarraskuussa ja päättyy maaliskuuhun. Eteläisimmässä Suomessa ei ole talvisia olosuhteita välttämättä enää lainkaan. Siksi talvirenkaiden käyttövelvoitteen sitouttamista talvisiin olosuhteisiin myös Manner-Suomessa on arvioitava. Myös talvirenkaan tarkemmalle määrittelylle on selvä tarve.

Rakenteelliselta nopeudeltaan yli 60 kilometriä tunnissa luokiteltujen traktoreiden tieliikennekäyttö mahdollistui vuoden 2015 lopussa tehdyllä ajoneuvolain muutoksella. Näiden niin sa-

nottujen nopeiden traktoreiden käytösäännösten muodostaminen on tarpeen uudistuksen yhteydessä.

Liikenne rikkomukset ja niiden järjestelmä. Tieliikennelain 103 §:ssä säädettyssä liikenne-rikkomuksessa on kyse niin sanotusta blanko-rangaistussäännöksestä. Tämä merkitsee, että mikä tahansa tieliikennelain tai sen nojalla annetun säännösten tai määräysten mukainen tekeminen tai laiminlyöminen on säännöksen perusteella rangaistavaa. Sääntelymallista aiheutuu se, että rangaistavaa käyttäytymistä on mahdoton hahmottaa lakia lukemalla. Se on ongelmallista rikosoikeudellinen laillisuusperiaate kannalta.

Rikesakosta tuli käytännössä vähäisten liikenne rikkomusten seuraamus vuonna 1983, kun rikesakkolaki (66/1983) tuli voimaan. Ero varsinaiseen sakkoon selkiytyi, koska varsinaisen sakon tarkoitus oli jäädä tuntuvaksi varallisuuteen kohdistuvaksi seuraamukseksi.

Rikesakon käyttöönoton arveltiin vähentävän päiväsakkojen käyttöä. Näin ei ole kuitenkaan tapahtunut, vaan tielikenteen rangaistusten kokonaismäärä on lisääntynyt. Tämä on ollut seurausta liikenteen määrän ja liikenteen valvonnan tehostumisesta.

Rikesakkojärjestelmän toimivuutta on arvosteltu sen käyttöönoton jälkeen. Jo vuonna 1988 toiminut ylinopeustyöryhmä totesi mietinnössään, että rikesakolla rangaistavat ylinopeudet olivat menettäneet rikosluonnettaan. Työryhmän mukaan vähäisten rikkomusten menettelyltään monimutkainen käsittely tuomioistuimissa saattoi vaikuttaa rikosoikeudelliseen yleisestä vyyteen laajasti.

Oikeudenhoidon uudistamisohjelmassa vuosille 2013–2025 (oikeusministeriön julkaisuja 16/2013), joka on pääministeri Sipilän hallituksen kivijalkahanke, on todettu Suomen sanktiojärjestelmä perustuvan laajasti rikosoikeudellisten seuraamusten käyttöön. Ohjelmassa kysytään, onko rikosoikeusjärjestelmän näin laaja käyttö tarkoituksenmukaista.

Ohjelmassa todetaan, että hallitus selvittää edellytykset hallinnollisten sanktioiden käyttöalan laajentamiselle. Hallinnollisella sanktiolla tarkoitetaan tyypillisesti tietyn moitittavaksi koetun toiminnan, rikkomuksen, muuta kuin rikosoikeudellista seuraamusta, jonka määrääjänä on hallintoviranomainen. Hallinnollisten sanktioiden määräämisessä ei noudateta rikosprosessuaalista järjestystä. Tästä huolimatta kyseessä on sanktioitu teko, jonka seuraamuksena määrätävä maksu voi olla eri perustein porrastettu.

Hallinnollisten sanktioiden piiriin voidaan ajatella siirrettävän nykyisten kriminalisointien piiristä esimerkiksi tekoja, joilla ei ole asianomistajaa. Hallinnolliseen menettelyyn mahdollisesti sopivia asioita harkittaessa on kiinnitettävä huomiota siihen, millaisen oikeushyvän suojaamiseksi sanktio on säädetty. Mitä selvemmin on kysymys pelkästään julkista etua loukkaavasta teosta, sitä paremmin asia voisi sopia hallinnollisesti ratkaistavaksi.

Oikeudenhoidon uudistamisohjelmassa todetaan myös, että lievemmissä teoissa hallinnolliseen sanktiojärjestelmään siirtyminen voisi tuottaa kustannussäästöjä ilman, että rikosoikeusjärjestelmän uskottavuus tästä kärsisi. Tämä mahdollistaisi nykyistä enemmän sen, että asioita ratkaistaisiin ensivaiheessa hallinnollisen viranomaisen toimesta, syyttäjällä ei olisi näissä asioissa lainkaan roolia ja tuomioistuimen tehtävänä olisi muutoksenhakuasioiden käsittely.

Yleensä rangaistuksella tarkoitetaan kielteistä tapahtumaa, joka tuomitaan tai määrätään rikokseksi lailla säädetyn teon tehneelle. Rangaistuksella pyritään moitteen ja paheksunnan sekä kohtuullisen kärsimyksen tai haitan aiheuttamiseen. Erilaisista rikosoikeudellisista rangaistus-

keinoista on säädetty pääosin rikoslaissa. Näiden rangaistusten lisäksi erityislainsäädännössä on runsaasti erilaisia hallinnollisia seuraamuksia.

Näillä *hallinnollisilla sanktioilla* on myös rankaisullinen luonne. Hallinnollisen sanktioissa on kyse seuraamusten lajityypistä, joiden käytön taustalla on joko viranomaisratkaisu tai lain säännökset. Rikkomuksia on siirretty rikosoikeusjärjestelmästä hallinnollisen seuraamusjärjestelmän piiriin erityisesti massarikkeiden, esimerkiksi pysäköintivirheiden osalta. Myös joillakin erityisaloilla käytettävä rahamaksu määrätään hallinnollisessa menettelyssä, esimerkiksi kilpailunrikkomismaksu, jolloin seuraamuksen suuruus on sidottu asian taloudelliseen intressiin. Tieliikenteessä käytössä olevia hallinnollisia sanktioita ovat pysäköintivirhemaksu ja ylikuormamaksu.

Rikosoikeudellista rangaistusta on luonnehdittu sosiaalisesti leivaammaksi muun muassa niiden rekisteröinnin vuoksi. On katsottu, että seuraamusjärjestelmän yleisestävän tehon varmistamiseksi seuraamusjärjestelmän tulee olla eriytynyt ja seuraamusten teon vakavuuden perusteella porrastettuja. Kaikkein lievimpien rikkomusten, vain vähän yhteiskunnalle haittaavien tekojen ei tulisi rasittaa rikosoikeusjärjestelmää.

Voimassa olevassa tieliikennelaissa on kriminalisoitu kaikenlainen lain säännösten vastainen tekeminen ja laiminlyöminen. Muut liikenne rikokset kuin rattijuopumustapaukset ovat viime vuosina muodostaneet noin puolet kaikista poliisin tietoon tulleista rikoksista. Suurin osa liikenne rikoksista tilastoidaan liikenne rikkomuksiksi.

Tieliikenteen vähäisten rikkomusten seuraamusjärjestelmän uudistamiselle on tarve. Uudistamisella olisi laajoja kriminaalipoliittisia vaikutuksia, koska satojatuhansia rikkomuksia luokiteltaisiin rikosoikeusjärjestelmän ulkopuolelle.

3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1. Tavoitteet

Esitettävä laki kokoa yhteen tieliikenteessä käyttäytymistä koskevan lainsäädännön. Sen tavoitteena on poistaa lainsäädäntöä rasittavaa tulkinnanvaraisuutta ja puutteellisuuksia sekä saattaa lainsäädäntö johdonmukaisemmaksi kokonaisuudeksi. Näin toimien voidaan ylläpitää ja edistää liikenneturvallisuutta, liikenteen sujuvuutta, tienkäyttäjien yhdenvertaisuutta, vaikuttaa ympäristön tilaan myönteisesti sekä mahdollistaa tieliikenteen automaatiota.

Säädöksiä yleisesti purkamalla on vähennetty byrokratiaa ja lisätty tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta liikenneturvallisuudesta ja ympäristöstään. Sen lisäksi, että käyttäytymistä koskeva normisto kootaan tiiviimmin yhteen, yksittäisten säännösten määrää vähennetään. Säännösten kirjoitustapaa täsmennetään, yksinkertaistetaan ja nykyaikaistetaan. Sääntely uudistetaan vastaamaan perustuslain vaatimuksia.

Esitys tukee hallitusohjelman mukaista säädösten sujuvoittamisen kärkihanketta ja norminpurkua: useita asetuksia ja päätöksiä kumottaisiin. Muutokset selkeyttäisivät sääntelyä ja käytäntöjä sekä vähentäisivät jossain määrin hallinnollista taakkaa.

Uusi lainsäädäntö on valmisteltu teknologista kehitystä silmällä pitäen. Se perustuu sääntelymalliin, jossa eri tienkäyttäjryhmät - ikään ja sukupuoleen katsomatta - toimivat yhdenvertaisesti, erityistä suojelua tarvitsevien ryhmien tarpeet huomioon ottaen. Esityksen reunaehtoina tässä merkityksessä ovat kansainväliset tieliikenteen sopimukset ja Euroopan unionin lainsäädäntö.

3.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Tieliikennelainsäädäntö muodostuu tienkäyttäjän käyttäytymistä koskevasta sääntelystä. Se sisältää lähes yksinomaan tienkäyttäjälle tai tienpitäjälle asetettavia oikeuksia ja velvollisuuksia. Se tarkoittaa perustuslain 80 §:ää silmällä pitäen, että lailla säättäminen korostuu. Muiden yhteiskunnallisten keinojen käyttäminen käyttäytymisen sääntelyn ohjaamisessa, esimerkiksi viestintä ja kampanjointi, on myös tärkeää.

Esitystä laadittaessa on joiltain osin arvioitu vaihtoehtoisia toteuttamisvaihtoehtoja ja sääntelymalleja.

3.2.1 Ajoneuvon kuljettaja

Voimassa olevassa tieliikennelaissa ei ole määritelty ajoneuvon kuljettajaa. Säännöksistä kuitenkin ilmenee välillisesti, että ajoneuvon kuljettaja on ihminen ja ajoneuvon tulee olla kuljettajan hallinnassa. Tällä hetkellä ajoneuvon kuljettajaa avustavat erilaiset tekniset järjestelmät. Osa niistä toimii ilman kuljettajan myötävaikutusta. Erilaisia kokeiluja ja testejä tehdään kansainvälisessä liikenteessä autonomisilla ajoneuvoilla. Testauksessa edellytetään, että ajoneuvolla on kuljettaja joko ajoneuvon sisällä tai sen ulkopuolella. Vastuun määrittelyn kannalta kuljettaja on se, joka päättää ajoneuvon liikkumisesta.

Kansainväliset tieliikenteen sopimukset ja Suomen lainsäädäntö mahdollistavat tyyppihyväksyttyjen kuljettajaa avustavien ja ilman kuljettajan myötävaikutusta toimivat järjestelmät ajoneuvoissa.

Lainvalmistelussa on arvioitu kuljettaja-käsitteen sisällyttämistä lakiin. Toinen vaihtoehto on, että säännöksistä ei lainkaan ilmene, ohjaako ajoneuvoa ihminen vai tietokone tai -järjestelmä. Kumpikaan sääntelymalli ei ole ristiriidassa kansainvälisen tieliikennesopimuksen kanssa, koska kuljettajalla on vastuu ajoneuvonsa käyttämisestä tiellä.

Erityisesti auton ohjaukseen liittyvä tekniikka kehittyy kovalla vauhdilla. Kuljettajan määrittelyn avoimeksi jättävä sääntelymalli mahdollistaa paremmin ajoneuvojen teknisen kehityksen.

3.2.2. Ajoneuvon pysäyttäminen ja pysäköinti

Jakelupysäköinti ja –pysäyttäminen. Tieliikennelain 27 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä sellaiseen paikkaan eikä siten, että siitä aiheutuu vaaraa tai että liikenne tarpeettomasti estyy tai häiriytyy. Ajoneuvon pysäyttäminen ja pysäköinti muun muassa jalkakäytävällä ja pyörätiellä on pääsäännön mukaan kielletty.

Ajoneuvon pysäyttäminen ja pysäköinti jalkakäytävälle ja pyörätielle on kuitenkin tieliikennelain 27 §:n 3 momentin mukaan mahdollista erityistä varovaisuutta noudattaen. Pysäyttäminen ja pysäköinti ovat mahdollisia lyhyeksi ajaksi ajoneuvon nousemista, siitä poistumista, sen kuormaamista tai kuorman purkamista varten. Edellytyksenä on lisäksi, että läheisyydessä ei ole käytettävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottavia syitä. Pysäytetty ajoneuvo ei saa haitata kohtuuttomasti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kulkemista. Kuljettajan on pysyteltävä ajoneuvonsa läheisyydessä ja tarvittaessa siirrettävä ajoneuvonsa paikkaan, jossa se ei häiritse muuta liikennettä.

Tieliikennelain 27 §:n 3 momentin poikkeussäännös on sanamuodoltaan monitulkintainen. Säännöksen säilyttämistä sellaisenaan laissa on esitetty. Myös sen kumoamista on esitetty,

koska poikkeuksesta (rajatusta mahdollisuudesta pysäköidä tai pysäyttää jalkakäytävälle tai pyörätielle) on paikoin muodostua jakelupysäköinnin pääsääntö. Perusteluna on tällöin esitetty, että jalkakäytävä- ja pyörätiepysäköinti saattaa haitata ja vaarantaa jalankulkua ja pyöräilyä. Säännöksen säilyttämistä laissa puoltaa se, että se helpottaa tavaroiden jakamista kauppa-liikkeisiin.

Hallitus on päättänyt esittämään, että hetkellinen pysäyttäminen ja pysäköinti jalkakäytävälle ja pyörätielle edelleen sallittaisiin tavara- ja henkilökuljetusten sujuvuuden varmistamiseksi.

Esitettävän poikkeussäännöksen ohella jakelupysäköintiä ja pysäyttämistä on myös mahdollista kehittää jakelupysäköintiin ja –pysäyttämiseen soveltuvia lastauspaikkoja kaupunkien keskustoihin suunnittelemalla ja rakentamalla. Jakelupysäköinnin ja -pysäyttämisen kehittämiselle katutilassa ei ole koettu riittävää tarvetta, koska lainsäädännössä on pysäköinnin jalkakäytävälle ja pyörätielle mahdollistava säännös. Säännöksen monitulkintaisuus ei myöskään ole mahdollistanut tehokasta valvontaa. Jakelupysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä on Suomessa yleistä suurien kaupunkien keskusta-alueilla, joissa myös jalankulku ja pyöräily on vilkasta.

Esimerkiksi Tukholmassa, Osllossa ja Kööpenhaminassa pysäyttäminen ja pysäköinti jalkakäytävälle tai pyörätielle on kielletty. Siksi muissa Pohjoismaissa jakeluun soveltuvaa tilaa on suunniteltu ja rakennettu jo pitkään.

Helsingissä on järjestetty kokeiluja jakelupysäköinnin kehittämiseksi ja järjestetty erityisiä lastauspaikkoja. Hyvin suunnitellut jakeluliikenteen ratkaisut vähentävät jakeluketjun kaikkien osapuolien kustannuksia ja poistavat huoltoliikenteen häiriöitä. Jakelun ohjausta tukevat tietojärjestelmät mahdollistavat jakelun tehokkaamman suunnittelun ja toteuttamisen. Katutilaa kyetään hyödyntämään tehokkaasti ja voidaan ottaa huomioon kauppaliikkeiden erityispiirteet, kuten jakeluajat ja tarvittava kalusto.

Riittävien lastauspaikkojen varmistaminen ja jakelun toiminta-aikojen ja kaluston laadun säätely lisäävät jakelun turvallisuutta ja sujuvuutta ja helpottavat samalla jakelu- ja huoltotoimintoja. Suurimmat hyödyt saadaan eriyttämällä jakeluliikenne ajallisesti ja tilallisesti muusta liikenteestä. Toiminta-aikojen säätelyllä vähennetään jossain määrin myös liikenteen ruuhkautumista ja liikennemelua.

Jalkakäytävällä tai pyörätiellä olevat suurikokoiset ajoneuvot aiheuttavat näkemäesteitä ja supistavat jalankulun ja pyöräilyn tilaa, mikä voi aiheuttaa liikenneonnettomuuksia tai vaaratilanteita. Tällaiset ajoneuvot ovat hankalia näkövammaisille ja muillekin liikuntarajoitteisille. Tilastollista tietoa tai muuta tutkimustietoa onnettomuuksista ei kuitenkaan ole saatavilla.

On myös selvää, että jakeluun käytettävä aika on pidempi, jos jakeluajoneuvo joutuu pysäköimään tai pysäyttämään kovin kauas kauppaliikkeestä verrattuna tilanteeseen, jossa pysäköinti tai pysäyttäminen voi tapahtua liikkeen välittömässä läheisyydessä. Siksi jakelupysäköinti ja –pysäyttämisaikojen verkoston tulisi olla tiivis. Jakelupysäköinti ja -pysäyttämisaikojen voisivat hyödyntää myös esimerkiksi sosiaali- ja terveydenhuollon toimijat ja ruokajakelu.

Lainsäädäntöä valmisteltaessa järjestettiin Ota kantaa.fi –palvelussa kysely siitä, miten liikennesääntöjä näiltä osin pitäisi kehittää. Kansalaisilta kysyttiin, tulisiko jakelupysäköinti järjestää ajoradalla vai jalkakäytävällä tai pyörätiellä. Vastaajista (381) 71 % kannatti jakelupysäköinnin järjestämistä ajoradalla ja 21 % jalkakäytävällä tai pyörätiellä.

Avoimissa vastauksissa moni vastaaja painotti, että jakelupysäköinti jalkakäytävällä tai pyörätiellä aiheuttaa häiriötä ja vaaraa kaikkein suojattomimmille tienkäyttäjille kuten esimerkiksi lastenvaunujen, pyörätuolin tai rollaattorin kanssa kulkeville. Vaaratilanteita syntyy, kun jalankulkija tai pyöräilijä joutuu väistämään jakeluautoa ajoradan puolelle. Kävelijä saattaa tulla jakeluauton takaa yllättäen autojen tai pyörän eteen, mistä aiheutuu vaaraa ja sekaannusta. Usea mainitsi ajoradalla tapahtuvan jakelupysäköinnin toimivan hyvin muissa valtioissa ja kysyy, miksi ei Suomessakin. Moni korosti lastausta varten tarkoitettujen pysähtymis- ja pysäköintipaikkojen tarvetta.

Vastauksissa tuotiin myös esille, että jakelupysäköinti ajoradalla saattaa ruuhkauttaa koko ajoneuvoliikenteen. Pyörällä tai jalan on huomattavasti helpompaa väistää jakelua varten pysähtynyttä autoa. Lisäksi kuljettajan on turvallisempi työskennellä ajoradan ulkopuolella.

Pysäköinti vasemmalle puolelle kaksisuuntaisella tiellä. Tieliikennelain 26 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvo on pysäytettävä ja pysäköitävä tien oikealle puolelle.

Lainvalmistelussa on arvioitu vaihtoehtona oikealle pysäköinnin lisäksi, että myös Suomessa pysäköinti sallittaisiin kaksisuuntaisella tiellä vasemmalle puolelle.

Kaksisuuntaisella tiellä pysäköinti tien vasempaan reunaan on sallittua muun muassa Norjassa, Virossa ja useissa Keski-Euroopan valtioissa. Kansainvälinen tieliikennesopimuksen mukaan vasemmalle puolelle pysäköinti on mahdollista.

Vasemmalle pysäköinnin etuina on se, että sen avulla voidaan helpottaa jakeluliikennettä ja sen on arvioitu olevan jakeluliikenteen kuljettajalle turvallisempi vaihtoehto. Se voi vähentää autoilua kaupunkien keskustoissa. Sähköajoneuvoissa latauspistoke sijaitsee missä tahansa osassa ajoneuvoa; vasemmalle pysäköinnillä voisi helpottaa latauspisteen saavutettavuutta.

Vasemmalle pysäköinnin haittana voi ennen käytäntöjen muodostumista olla liikenneonnettomuuksien lisääntyminen. Tutkimusta asiasta ei kuitenkaan ole.

3.2.3. Polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan suojakypärä

Voimassa olevan tieliikennelain 90 §:n mukaan polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana *yleensä* käytettävä asianmukaista suojakypärää. Kyseessä on kypärän käyttöä koskeva suosituksen luonteinen säännös, johon ei perustu rangaistusuhkaa.

Säännöstä on arvioitu laajasti hallituksen esitystä valmisteltaessa, koska kypärä on tärkeä pyöräilijän suojavaruste. Esillä on ollut myös kypärävelvoitteesta säätäminen ilman rangaistusuhkaa taikka sen kanssa. Neljäs vaihtoehto on ollut poistaa käyttösuositus kokonaan laista.

Selvitysten mukaan pyöräilyn terveyshyödyt ylittävät pyöräilyn riskit ja pyöräilevän ihmisen elinajanodote on selvästi korkeampi kuin ei-pyöräilevän. Käyttösuosituksen poistaminen laista voisi tukea mielikuvaa pyöräilystä helppona, normaalina ja turvallisena liikennemuotona, joka ei vaadi erityistä pukeutumista tai henkilökohtaisia suojavälineitä. Se voisi lisätä pyöräilyn houkuttelevuutta.

Pyöräilyä on monenlaista. Onnettomuusriski on erilainen kovavauhtisessa urheilupyöräilyssä kuin leppoisassa liikennepyöräilyssä. Esimerkiksi Tanskassa ja Hollannissa, joissa pyöräilyn kulkutapaosuus on Euroopan suurin, polkupyöräilijän suojakypärän käytöstä ei ole mainintaa lainsäädännössä, kuten ei myöskään tieliikenneturvallisuudeltaan Euroopan huippuvaltiossa Norjassa. Ruotsissa kypärän käyttövelvollisuus koskee alle 15-vuotiasta lasta.

Eräiden tutkimusten mukaan kypärän käyttöpakko saattaa vähentää pyöräilyä. Tämä ei olisi sopusoinnussa pyöräilyn edistämistavoitteen kanssa.

Sanktioitu tai sanktioimaton kypärävelvoite olisi käytännössä hankala yhteiskäyttöpolkupyöräen eli niin sanottujen kaupunkipyöräiden käytön kannalta. Kaupunkipyöräiden käyttö perustuu helppouteen ja spontaaniuteen, eivätkä käyttäjät pidä mukanaan kypärää siltä varalta, että saataisivat käyttää kaupunkipyörää. Huhtikuussa 2016 Helsingissä käyttöön otetulla 500 kaupunkipyörällä tehtiin lokakuun loppuun mennessä lähes 400 000 matkaa ja ajettiin yli 740 000 kilometriä.

Kaupunkipyörät tekevät pyöräilyn näkyväksi osaksi liikennettä, mikä parantaa kaikkien pyöräilijöiden turvallisuutta. Myös esimerkiksi Espoossa ja Tampereella on suunnitelmat kaupunkipyöräistä. Hallitus pitää kaupunkipyöräilyn lisääntymistä tärkeänä liikennepoliittisena tavoitteena.

Sanktioitu tai sanktioimaton pakottava kypärän käyttösäädös voisi vaikuttaa onnettomuuden osapuolten vahingonkorvausoikeudelliseen asemaan. Liikennevakuutuslakiin perustuvassa korvauskäytännössä vahinkoa kärsineen pyöräilijän voitaisiin katsoa myötävaikuttaneen vahinkoon, koska hän olisi liikkunut tiellä ilman kypärää.

Kypäräsäännöksen poistaminen saattaisi vähentää kypärän käyttöä, mikä todennäköisesti lisäisi päävammojen riskiä pyöräonnettomuuksissa. Toisaalta pyöräilyn uusilla suunnitteluperiaatteilla ja esitettävillä muilla säännösmuutoksilla pyritään selkeyttämään pyöräilyn järjestelyjä ja sen myötä tekemään pyöräilyä turvallisempaa.

Hallituksen näkemyksen mukaan suojakypärän käyttösuositus on tarpeellista sisällyttää myös esitettävään uuteen tieliikennelakiin. Kypärän käytöllä on pyöräilijöiden henkilökohtaista turvallisuutta edistäviä vaikutuksia ja siksi sen käyttöä tulee pyrkiä edistämään myös lainsäädännöllä.

Henkilökohtaisten suojavarusteiden käyttöä on lainsäädännön lisäksi mahdollista edistää lisäämällä positiivisen viestinnän keinoin ymmärrystä niiden käytön merkityksestä ja vaikutuksista. Esimerkiksi laskettelukypärän käyttö on nopeasti yleistynyt Suomen hiihtokeskuksissa ilman velvoitteita. Vaikka suojavarusteet lisäävät onnettomuuksissa suojaa, Suomessa ja ulkomailla tehtyjen selvitysten ja tutkimusten johtopäätökset kuitenkin vaihtelevat niiden käytön pakollisuuden vaikutuksista liikenneturvallisuuteen ja onnettomuusriskiin.

Hyvällä liikennekasvatuksella, valistuksella ja viestinnällä voidaan vaikuttaa asenteisiin, jotka luovat pohjaa liikenneturvallisuudelle. Tärkeä rooli tässä on myös lasten vanhemmilla, päiväkodeilla, kouluilla, urheiluseuroilla ja muilla yhdistyksillä sekä erilaisilla viranomaisten kampanjoilla ja ohjeistuksilla. Esimerkiksi Liikenneturva seuraa vuosittain heijastimen ja pyöräilykypärän käyttöastetta valtakunnallisesti ja tiedottaa seurannastaan säännöllisesti. Se myös tuottaa toiminnallisia ohjeita opettajien käyttöön. Liikenneturvan aineistot ovat sen verkosivuilla jokaisen hyödynnettävissä.

3.2.4. Jalankulkijan heijastin

Voimassa olevan tieliikennelain 42 §:n mukaan jalankulkijan on pimeän aikana tiellä liikkueensa yleensä käytettävä asianmukaista heijastinta. Heijastimen käyttösuositus on luonteeltaan samanlainen käyttösuositus kuin polkupyöräilijän suojakypärän käyttösuositus.

Samalla tavalla kuin suojakypärän osalta, lainvalmistelussa on arvioitu heijastinsuosituksen sisällyttämistä nykymuodossaan laissa.

Käyttösuosituksen vaihtoehto on sanktioida heijastimen käyttämättömyys. Käytön sanktioiminen voisi jossain määrin edistää heijastimen käyttämistä, mutta käytön valvonta jäisi todennäköisesti heikoksi. Lasten kohdalla heijastimen käyttämättömyyteen ei olisi mahdollista puuttua sanktioin. Lasten talviajan vaatetuksessa on usein valmistajan kiinnittämiä heijastimia. Käyttövelvollisuus voisi myös rajoittaa kohtuuttomasti liikkumista, jos aina pimeällä edellyttäisiin heijastinta. Neljäs vaihtoehto on jättää käyttösuositus pois laista.

Hallitus esittää, että myös heijastimen käyttösuositus sisällytettäisiin esitettävään uuteen lakiin. Heijastimen käyttäminen on hämärän ja pimeän aikana erittäin tärkeää. Suosittava lainsäädäntö ei kuitenkaan riitä, vaan heijastimen käyttöä tulee edistää liikennekasvatuksessa, valistuksessa, kampanjoinnissa ja viestinnässä. Heijastimen käyttämistä tulee edelleen seurata esimerkiksi Liikenneturvan seurantatutkimuksilla.

3.2.5. Ajoneuvojen talvirenkaat

Ajoneuvojen talvirenkaiden käyttövelvoite on Manner-Suomessa sidottu kalenteriin. Voimassa olevan käyttöasetuksen 16 §:n mukaan talvirenkaita on käytettävä joulukuusta helmikuun loppuun.

Vaihtoehtoisena sääntelymallina on esitetty talvirengasmääräysten uudistamista vastaamaan paremmin Suomen vaihtuvia keliolosuhteita niin, että käyttövelvoite koskisi talvikeliä. Malli vastaisi Ahvenanmaalla ja Ruotsissa käytössä olevaa sääntelyä. Samalla talvirenkaan käyttöaikavelvoitetta laajennettaisiin marraskuuhun ja maaliskuuhun.

Toteuttamisvaihtoehtona on myös arvioitu säännöstä, jossa voimassa olevaan talvirenkaan käytösääntöön (joulu-, tammi- ja helmikuu) yhdistettäisiin talvikeliin sidottu jakso, esimerkiksi marraskuussa ja maaliskuussa.

Hallitus esittää, että talvirenkaiden käyttövelvoite laajennettaisiin koko Suomessa marraskuuhun ja maaliskuuhun. Velvoite laajenisi marraskuulle ja maaliskuulle kuitenkin niin, että käyttövelvoite koskisi talvikeliä. Sääntelymalli vastaisi paremmin vaihteleviin Suomen sääoloihin ja toteuttaisi esityksen tavoitetta tienkäyttäjien omasta vastuullisuudesta liikenneturvallisuudesta.

Muutos tiukentaisi talvirengasvaatimuksia marras- ja maaliskuun välisenä aikana. Myös marraskuussa ja maaliskuussa olisi käytettävä talvirenkaita, jos sää tai keli sitä edellyttäisi. Säällä tai kelillä, jolloin talvirenkaiden käyttöä edellytettäisiin, tarkoitettaisiin tieolosuhteita, joissa alueen tieverkolla, myös pienemmät tiet huomioon ottaen, olisi tarve käyttää talvirenkaita olemassa olevan tai mahdollisen liukkauden vuoksi. Liikenteenvalvoja määrittäisi yksittäistapauksessa, olisiko olosuhde sellainen, että talvirengasta olisi käytettävä.

Uuden sääntelyn tarkoituksena olisi kohdentaa talvirengasvaatimus olosuhteisiin, joissa talvirenkaiden käytöstä on hyötyä. Uudella sääntelymallilla vältettäisiin tilanteet, joissa esimerkiksi Etelä-Suomessa joulukuussa voisi olosuhteiden perusteella käyttää kesärenkaita, mutta voimassa oleva säännös kieltäisi niiden käytön. Muutos voisi parantaa liikenneturvallisuutta tilanteissa, joissa maalisi- tai marraskuussa keli edellyttäisi talvirenkaiden käyttöä, mutta joissa nyky säännösten mukaan voisi käyttää kesärenkaita. Toisaalta esimerkiksi syksylle ja alkutalvelle

tyypillisellä määrällä asfaltilla hyväkuntoinen kesärengas on pitokyvyltään talvirengasta parempi.

Esitettävän muutoksen ei arvioida johtavan merkittäviin muutoksiin suomalaisten autoilijoiden talvirenkaiden käytössä. Ruotsissa jo pitkään voimassa olleesta väljemmästä sääntelystä huolimatta talvirenkaita käyttää Ruotsin Liikenneviraston mukaan 99,2 % autoilijoista.

3.2.6. Tiemerkintöjen värit

Suomessa ajosuunnat erottava sulkuviiva ja varoitusviiva ovat väriltään keltaisia. Ajosuunnat erottava keskiviiva ja muut ajokaistaviivat ovat valkoiset. Lähes kaikissa muissa EU-valtioissa on käytössä yksivärijärjestelmä, jossa ajoradan kaikki pysyvät keskilinjän tiemerkinnät tehdään valkoisella värillä. Norjassa ja USA:ssa kaikki ajosuunnat erottavat pituussuuntaiset merkinnät ovat keltaisia.

Toteuttamisvaihtoehto tieliikennelakia uudistettaessa on, että sulkuviivan ja varoitusviivan väri vaihdetaan keltaisesta valkoiseksi.

Kaksivärijärjestelmä oli 1950–60 luvuilla käytössä useissa Euroopan maissa. Kansainvälisen liikennemerkkisopimuksen myötä 1970-luvulta lukien suositeltiin valkoista väriä pysyvissä tiemerkinnöissä. Yksivärijärjestelmä yleistyi tämän jälkeen nopeasti. Viimeksi siihen ovat siirtyneet 2000-luvun alkupuolella Italia, Itävalta ja Islanti.

Suomi on tehnyt varauman keltaisen värin käytöstä kansainvälistä liikennemerkkisopimusta täydentävään eurooppalaisen sopimuksen tiemerkintäpöytäkirjaan.

Keltaisen värin käyttöä puoltaa se, että kuljettaja erottaa keltaisen sulkuviivan valkoisten tiemerkintöjen joukosta helpommin. Päivänvalossa keltainen tiemerkintä koetaan kirkkaampana kuin valkoinen ja talvella tietyissä oloissa keltainen näkyy lumen alta valkoista paremmin. Kahden värin käyttö viestii kuljettajalle viereisen kaistan ajosuunnasta: sulkuviiva on keltainen, kun se erottaa vastakkaiset ajosuunnat toisistaan ja muulloin valkoinen. Voidaan otaksua, että kuljettajat kunnioittavat keltaista sulkuviivaa enemmän kuin valkoista sulkuviivaa. Värikoodi on myös tehokas tunnistin: kuljettajat ovat oppineet, että keltainen sulkuviiva tarkoittaa ohituskieltoa.

Valkoisen värin käyttöä keltaisen sijaan puoltavat valkoisen värin parempi paluuheijastavuus erityisesti märkänä. Keltaista väriä on myös vaikea tunnistaa keltaiseksi pimeällä. Lähes kaikki Euroopan valtiot ovat siirtyneet yksivärijärjestelmään tien keskilinjän merkinnöissä, jolloin keltainen väri on varata tilapäismerkintöjä varten. Yhtä väriä käyttämällä voidaan tiemerkintöjen kustannuksia alentaa.

Hallitus esittää, että Suomessa ajosuunnat erottava sulkuviiva ja varoitusviiva olisivat jatkossa valkoiset. Vuonna 2003 tehtyjen asiantuntija-arvioiden mukaan keskialueen merkintöjen värin vaikutusta liikenneturvallisuuteen on vaikea arvioida luotettavasti. Keltainen tiemerkintämateriaali on arvioiden mukaan kalliimpaa kuin valkoinen. Kustannuksia lisää se, että kahta materiaalia käytettäessä joudutaan materiaalitäyttöä tekemään kaksi kertaa useammin tai työkohteella käymään kaksi kertaa.

3.2.7. Liikenne rikkomus, sen seuraamus ja järjestelmä

Voimassa olevassa tieliikennelain 103 §:ssä säädetty liikenne rikkomus tunnusmerkistö on todettu ongelmalliseksi rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen kannalta, siksi se on uudistettava.

Käsillä on tällöin kolme vaihtoehtoa: hallintosanktiot, rikosoikeudelliset seuraamukset sekä sanktioinnista luopuminen. Liikenne rikkomusten seuraamusvaihtoehtoja ovat tällöin nykyisen rikesakon käyttöalan kattaminen hallintosanktiolla tai voimassa olevan kiinteän maksujärjestelmän, rikesakkojärjestelmän, edelleen kehittäminen.

Kolmas vaihtoehto, rangaistusluonteisista seuraamuksista luopuminen kokonaan, ei pääosin ole realistinen vaihtoehto.

Voimassa olevan tieliikennelain mukaan kaikenlainen lain säännösten vastainen tekeminen ja laiminlyöminen on rikoksena rangaistavaa. Liikenne rikokset, rattijuopumukset pois lukien, ovat viime vuosina muodostaneet noin puolet kaikista poliisin tietoon tulleista noin miljoonasta rikoksesta. Suurin osa liikenne rikoksista tilastoidaan liikenne rikkomuksiksi. Siksi sääntelymallin muuttamisella olisi merkittäviä kriminaalipoliittisia vaikutuksia: sen myötä Suomessa siirrettäisiin rikosoikeusjärjestelmän ulkopuolelle eli dekriminisoitaisiin satojatuhansia tapahtuneita rikoksia.

Rikesakko ja sen järjestelmä säädettiin vuonna 1983. Se on ollut tehokas väline vähäisten liikenteen rikkomusten kontrollissa. Rikesakkojärjestelmää 1970-luvun lopulla valmisteltaessa arvioitiin, että rikesakon käyttöönotto vähentäisi päiväsakkojen käyttöä. Käytännössä rangaistusten kokonaismäärä on kuitenkin lisääntynyt rikesakon käyttöönoton jälkeen, mikä on ollut seurausta liikenteen määrän lisääntymisestä sekä liikenteen valvonnan, erityisesti automaattisen liikenteenvalvonnan laajentumisesta ja tehostumisesta.

Lainvalmistelussa on ollut rikesakon käytön laajentamisen ohella tarkasteltavana hallintosanktion toteutettava liikennevirhemaksu sekä ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu. Ne määrättäisiin liikenteenvalvojan, useimmiten poliisin, toimesta. Muutoksenhaun esiasteena olisi maksun määränneelle viranomaiselle tehtävä kirjallinen oikaisuvaatimus. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen olisi mahdollista hakea muutosta hallintotuomioistuimelta. Rikesakko käsitellään muutoksenhakuasiana aina käräjäoikeuden suullisessa pääkäsittelyssä.

Ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu olisi mahdollista määrätä samalla tavalla kuin ehdollinen rikesakko: se määrättäisiin automaattisessa liikennevalvonnassa ajoneuvoa pysäyttämättä ajoneuvon omistajalle, haltijalle, tilapäiselle käyttäjälle tai käyttövastaavalle. Rikesakosta määräämisestä säädetään sakkomenettelylain 3 luvussa.

Lainvalmistelussa on ollut tarkasteltavana myös niin sanottu haltijan vastuu, jolloin liikenne rikkomuksesta olisi vastuussa käyttövastaavan lisäksi ajoneuvon omistaja, haltija tai tilapäinen käyttäjä. . Haltijan vastuuta käsitellään enemmän esityksen säätämisyjärjestystä koskevassa jaksossa.

Samassa yhteydessä on arvioitu kaikkien tieliikenteen rikkomustyyppisiä tunnusmerkkistöjä, joiden seuraamuksena on rikesakko rikkomuksista annetussa laissa säädetty seuraamukseksi rikesakko. Näistä säädetään ajoneuvolaissa, liikenteen palveluista annetussa laissa sekä ajokorttilaissa. Tieliikenteen vähäisten rikkomusten järjestelmän toimivuuden ja koherenssin kannalta on tarkoituksenmukaista ja perusteltua, että kaikista tieliikenteen vähäisimmistä rikkomuksista olisi seuraamuksena liikennevirhemaksu.

Hallinnollisen seuraamusjärjestelmän yleiset kriteerit

Hallinnollinen seuraamusjärjestelmä ei kuulu rikosoikeudellisen oikeusturvajärjestelmän piiriin. Siitä huolimatta hallinnolliseen sanktioon sovelletaan tärkeimpiä rikosoikeudellisen järjestelmän oikeusturvatakeita. Seuraamuksista säättäminen ei voi muutenkaan tapahtua ilman rikosoikeudellisen järjestelmän tiedostamista ja tuntemista. Rikosoikeuden vähäisimpänä vaikutuksena muihin sanktiotyyppeihin ei voi pitää sitä, että tieliikenteen rikosoikeudellisella seuraamusjärjestelmällä on paitsi pitkä ja tunnettu historia, se on myös yleisesti hyväksytty sääntelytapa.

Hallinnollinen sanktiomalli ei ole uusi tieliikenteessä. Sen valintaan on vaikuttanut historiassa yleensä kaksi seikkaa: Hallinnollista mallia on käytetty ensinnäkin silloin, kun sillä on ollut tarkoitus täydentää rikosoikeudellista järjestelmää, jolloin tavoitteena on ollut lisätä valvonnan tehokkuutta. Tehokkuusnäkökohdat painoutuivat esimerkiksi tieliikenteen ylikuormamaksusta säädettäessä (HE 20/1981 vp).

Toiseksi hallinnollisen sanktion valinta on voinut johtua joko ei-toivotun käytöksen yleisyydestä ja moitittavuuden vähäisyydestä aiheutuneesta prosessiekonomisesta tarpeesta tai yksinomaan pyrkimyksestä tehostaa tietynlaiseen käyttäytymiseen puuttumista. Tällöin rikosoikeus on arvioitu liian tehottomaksi ja joustamattomaksi. Esimerkki tällaisesta on tieliikenteen pysäköintivirhemaksu, jota koskeva sääntely oli seurausta 1960-luvun autoistumisesta ja sen myötä tapahtuneesta pysäköintivirheiden lisääntymisestä (HE 130/1969 vp).

Hallinnollista maksuseuraamusjärjestelmää muodostettaessa tulee kiinnittää huomiota muutosten vaikutuksiin seuraamusjärjestelmän kokonaisuuteen ja yleispreventioon, yhteiskunnallisiin vaikutuksiin, taloudellisiin vaikutuksiin sekä vaikutuksiin eri viranomaistoimiin.

Huomioon otettavia seikkoja ovat erityisesti vaikutukset kansalaisten toimintaan ja heidän oikeusturvaansa. Järjestelmän laajemmat vaikutukset, erityisesti liikenneturvallisuusvaikutukset, tulee pyrkiä ottamaan erityisellä tavalla huomioon. Tienkäyttäjien yhdenvertaisuus tulee varmistaa. Tienkäyttäjien oikeusturvasta ei ole mahdollista tinkiä loputtomasti järjestelmän tehokkuustavoitteen varjolla.

Hallinnollisen maksun määrääminen hallintomenettelyssä on julkisen vallan käyttöä: lainsäädäntöä sovelletaan yksipuolisesti tienkäyttäjään niin, että toimella on yksityisen oikeusasemaa määrittävä vaikutus. Sanktio määrättäisiin tutkimatta henkilön, jolle maksu määrätään, syyllisyyttä. Liikenteenvalvoja määräisi tienkäyttäjälle maksun liikennetrikkomuksen objektiivisten seikkojen arvioinnin perusteella. Syyllisyyden tutkiminen jäisi mahdollisen muutoksenhaun, oikaisuvaatimuksen tai valituksen, varaan. Muutos olisi näiltä osin rikesakkomenettelyyn verrattuna merkittävä.

Selvää on, että maksun saaneella olisi muutoksenhakuoikeus hallintopäätökseen. Perustuslain 21 §:n mukaan yksilöllä on oikeus saada asiansa käsitellyksi ja ratkaistuksi tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa ja hänen oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi.

Eduskunnan perustuslakivaliokunta on korostanut, että tuomiovaltaa hallintoviranomaisille siirrettäessä on siirron tarpeellisuutta harkittava huolellisesti (PeVL 12/1993 vp, 46/2005 vp). Kansalaisten yhdenvertaisuuden ja oikeusturvan takaamiseksi tuomiovallan käytön tulee olla riippumatonta.

Oikeusvaltion periaatteisiin kuuluu, että valtion oikeudesta puuttua yksilön oikeuksiin säädetään lailla. Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate sisältää vaatimuksen rangaistavien tekojen määrittelemisestä laissa. Koska hallinnollinen maksuseuraamus on rikosoikeudellisen rangaish-

tuksen kaltainen, on selvää, että lailla säätämisen vaatimusta noudatetaan. Hallintoviranomaiselle tulee lailla säätää toimivalta määrätä asiallisesti rangaistukseen verrattava seuraamus.

Hallinnollista seuraamusjärjestelmää suunniteltaessa on ratkaistava kysymys siitä, erotetaanko seuraamusjärjestelmät täysin toisistaan, vai onko hallinnollinen seuraamus joissakin tapauksissa, esimerkiksi tekojen uusimistapauksissa, mahdollista siirtää rikosoikeudelliseen järjestelmään. Tällöin tulee kiinnittää huomiota myös rikkomusten mahdolliseen rekisteröintitarpeeseen. Jos yksittäinen rikkomus ei johda rangaistusseuraamukseen, on ratkaistava kysymys siitä, voidaanko rikkomuksia rekisteröidä uusimistapauksissakaan. Rekisteröinnistä luopuminen yksinkertaistaisi seuraamuksen määräämistä.

Arvioitavaksi tulee myös hallinnollisen seuraamusjärjestelmän vaikutukset ajo-oikeusseuraamuksiin. Tällä hetkellä toistuvista liikenne rikkomuksista määrättävien ajokieltojen määrä on noin 7 000 vuodessa. Kysymys on tällöin se, voidaanko hallinnollisen sanktion ohessa määrätä ajokieltoseuraamus?

Huomiota tulee kiinnittää myös maksuseuraamuksen rahamäärän määrittelyyn. Kuten jo vuonna 1975 Rikesakkotyöryhmä totesi, erilaisessa varallisuusasemassa oleville samansuuruisen seuraamuksen teho voi olla erilainen. Kiinteämääräinen maksu voi kuitenkin olla tarkoituksenmukaisin menettelyn yksinkertaisuustavoitteen kannalta.

Perustuslain 124 §:n mukaan viranomaisen toimivalta perustuu täsmälliseen, laissa määrättyyn säännökseen. Jos hallinnollisen maksun vaihtoehdoksi jätetään rikosoikeudellinen rankaiseminen, nousevat ongelmaksi rajanvetokysymykset siitä, milloin tietty teko kuuluu hallinnolliseen ja milloin rikosoikeudelliseen seuraamusjärjestelmään. Tämä edellyttää valvontaviranomaisten kouluttamista vakiintuneiden tulkintalinjojen luomiseksi sekä poliisin seuraamuskäsikirjan kehittämistä.

Rikesakkomääräyksen saaneelle tulee ilmoittaa muun muassa, että hänelle voi menettelystä aiheutua myös muita seuraamuksia, kuten ajokielto. Erityisesti silloin, kun rikesakkomääräys annetaan ajoneuvon omistajalle, haltijalle tilapäiselle käyttäjälle tai käyttövastaavalle, on tärkeää, että henkilö on tietoinen siitä, että säännökset ajokiellon määräämisestä soveltuvat esimerkiksi myös automaattisessa liikennevalvonnassa havaittuihin ylinopeuksiin (HE 16/2005 vp). Myös hallinnollisessa järjestelmässä on kiinnitettävä huomiota maksumääräyksen ohessa kansalaiselle annettaviin tietoihin ja menettelyohjeisiin.

Seuraamuksen soveltamisalan määritteleminen

Sekä rikosoikeudellinen että hallinnollinen kiinteä maksuseuraamus ovat mahdollisia liikenne rikkomusten seuraamustyyppejä.

Automaattista liikennevalvontaa 2000-luvun puolella välissä käyttöön otettaessa harkittiin valvonnan ulottamista myös muihin rikesakkorikkomuksiin kuin ylinopeuksiin ja joukkoliikennekaistarikkomuksiin (HE 16/2005 vp). Muun muassa ajoneuvoetäisyyksiä ja turvalaitteiden käyttöä oli mahdollista valvoa automaattisesti. Tiedossa myös oli, että automaattivalvonta soveltuu liikennevalvojen noudattamisen valvontaan.

Punaista liikennevaloa päin ajaminen ei edelleenkään ole rikesakkorikkomuksista annetussa laissa tarkoitettu rikkomus, vaan säännön rikkomisesta voi ajoneuvon kuljettajalle seurata vain päiväsaakkorangaistus. Päiväsaakkorangaistusta ei voi määrätä ajoneuvojen omistajalle tai haltijalle ellei tämä ole toiminut kuljettajana.

Ehdollista rikesakkomenettelyä valmisteltaessa todettiin, että uuden menettelyn käyttöala oli aluksi tarpeellista rajata tarkoin harkittuihin tapauksiin. Muiden kuin ylinopeuden ja luvattoman joukkoliikennekaistalla ajamisen käsittelyn ehdollisessa menettelyssä ei ollut liikennepoliittisista tai -turvallisuuskohdista johtuvia erityisiä perusteita. Uudesta menettelystä ja myös valvonnan teknisistä toteuttamistavoista saatujen kokemusten pohjalta säännösten soveltamisalaa esitettiin myöhemmin laajennettavaksi muihin liikenneriikkomuksiin, jos siihen ilmeni tarvetta. Keskustelua soveltamisalan laajentamisesta on ollut, mutta hallituksen esitystä ei ole annettu.

Hallinnollista sääntelymallin mahdollisuutta arvioitaessa virhemaksujärjestelmän tavoitteena tulee olla se, että automaattisen liikennevalvonnan on mahdollista kohdentaa laajasti ja monipuolisesti eri liikennesääntöjen valvontaan. Prosessin kehittäminen mahdollistaa myös liikennevalvonnan teknisen kehittämisen. Hallinnolliset sanktiojärjestelmät tieliikenteen kontrollissa ovat Euroopassa yleisiä ja tekniikka on monipuolista. Suomen prosessuaalinen järjestelmä vaikuttaa siihen, että automaattista liikennevalvontaa ei ole esitetty laajennettavaksi muihinkin kuin ylinopeus- ja bussikaistarikkomuksiin, koska valvontatekniikkaa ei ole saatavilla tai se on selvästi kalliimpaa.

Poliisin fyysisen liikennevalvonnan määrä ei ole tulevaisuudessa lisääntymässä. Valvontaa edelleen automatisoimalla mahdollistetaan fyysisen valvonnan painopisteen kohdentaminen vakavimpiin liikenneriikoksiin ja ajotapavalvontaan.

Hallinnollisen sääntelymallin myötä automaattisen valvonnan piiriin voisivat tulla rekisteröidyt kaksipyöräiset ajoneuvot. Automaattista liikenteenvalvontaa olisi mahdollista kohdistaa monipuolisesti useiden liikennesääntöjen valvontaan. Poliisin hallinnollisia prosesseja olisi mahdollista automatisoida nykyistä enemmän.

Edellä mainitut perustelut puoltavat vahvalla tavalla lievien liikenteen rikkomusten sisällyttämistä hallinnollisen sanktiojärjestelmän piiriin.

3.3. Keskeiset ehdotukset

3.3.1 Tieliikennelaki

Yleiset säännökset

Lain soveltamisalaa uudistettaisiin. Tieliikennelaki olisi voimassa lähtökohtaisesti tiellä. Turva- ja suojavälineitä, moottorikelkan hätäkatkaisimen käyttöä ja henkilökuljetusta koskevia käytösääntöjä sanktioineen sovellettaisiin myös maastossa tapahtuvaan moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttöön.

Tiellä tarkoitettaisiin maantietä, katuja, yksityistä tietä, moottorikelkkailureittiä taikka muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta.

Tienkäyttäjäksi määriteltäisiin myös henkilö, joka ohjaisi tiellä olevaa ajoneuvoa tai raitiovaunua. Tienkäyttäjä olisi myös ajoneuvoa muualta kuin auton sisältä tai tieltä ohjaava henkilö. Ajoneuvon ohjaaminen muualta kuin ajoneuvon sisältä on teknisesti mahdollista uusimissa automalleissa.

Uudessa laissa määriteltäisiin risteys ja tasoristeys. Risteyksen määritelmä olisi yhdenmukainen kansainvälisen tieliikennesopimuksen määritelmän kanssa. Risteys olisi samassa tasossa oleva teiden risteämä, liittymä tai haarautuma mukaan luettuina tällaisten risteämien, liittymi-

en tai haarautumien muodostamat alueet. Tasoristeyksellä tarkoitettaisiin liikennemerkillä aina merkittyä samassa tasossa olevaa tien ja erillisen rautatien tai raitiotien risteämää.

Liikenneympyrä määriteltäisiin. Liikenneympyrä olisi liikennemerkillä osoitettu kahden tai useamman risteyksen muodostama kokonaisuus. Liikenneympyrä merkittäisiin liikennemerkillä B5 ja D2.

Tieliikenteen periaatteet

Lain toiseen lukuun esitetään koottavaksi tieliikennelainsäädännön yleiset periaatteet. Osa periaatteista ohjaisi kaikkia tienkäyttäjiä, osa vain ajoneuvon kuljettajia. Liikenteen periaatteille olisi ominaista yleisemmällä tasolla tapahtuva tienkäyttäjien ohjaaminen. Liikennesäännöissä on kyse yksiselitteisemmistä ja ehdottomista käyttäytymisen normeista.

Liikennesäännöt

Liikennesäännöt koottaisiin tarkoituksenmukaisiksi kokonaisuuksiksi. Säännöt jaettaisiin 1) yleisiksi, kaikkia tienkäyttäjiä koskeviksi säännöiksi, 2) jalan kulkua koskeviksi säännöiksi, 3) ajoneuvoliikenteen säännöiksi sekä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä koskeviksi säännöiksi. Liikennesäännöt ryhmiteltäisiin nykyistä koherentimmalla tavalla.

Yleisissä säännöissä määrättäisiin, että hälytysajoneuvon ja kulkueen lisäksi raitiovaunulle olisi annettava esteetön kulku. Suojatiellä raitiovaunun kuljettajan olisi kuitenkin annettava jalankulkijalle esteetön kulku.

Jalan kulkeminen

Jalankulkijan olisi käytettävä tien ylitykseen ali- tai ylikulkua, jos sellainen olisi lähellä.

Ajoneuvon ajaminen

Ajoneuvoille annettaisiin mahdollisuus käyttää suojatietä, jos se tapahtuu vaaraa ja estettä jalankulkijoille aiheuttamatta. Ajoneuvo olisi suojatiellä väistämisvelvollinen.

Ajoneuvolle annettaisiin mahdollisuus poistua risteyksestä sopivinta ajokaistaa käyttäen muuta liikennettä vaarantamatta ja haittaamatta, jos risteävällä ajoradalla on kaksi tai useampia kaistoja. Käytännössä toimiva sääntö otettaisiin ajoneuvon kuljettamista koskevien liikennesääntöjen joukkoon.

Pyöräillä voisi yksisuuntaisella ajoradalla ajosuuntaa vastaan, jos tästä olisi ilmoitettu liikennemerkillä. Sääntely edistäisi pyöräilyä.

Hajallaan olevat ajoneuvon väistämissäännöt koottaisiin yhteen. Uusi sääntö olisi se, että jalkakäytävän tai pyörätien ylittävän ajoneuvon olisi väistettävä jalankulkijaa, pyöräilijää sekä jalkakäytävän tai pyörätien takana olevan ajoradan liikennettä. Tällä hetkellä väistämisvelvollisuus on vain jalankulkijaa kohtaan, ellei liikennemerkillä muuta osoiteta.

Kaistanvaihtoa täsmennettäisiin. Kuljettaja ei saisi nopeutta lisäämällä eikä muulla tavalla vaikeuttaa kaistanvaihtoa, jos toisen ajoneuvon kuljettaja osoittaisi suuntamerkillä vaihtavansa kaistaa.

Ajoneuvon pysäköinti kulkusuunnassa myös vasemmalle puolelle tietä sallittaisiin, jos se tapahtuisi muita tienkäyttäjiä vaarantamatta ja haittaamatta. Sääntö sujuvoittaisi pysäköintiä kaupunkien keskustoissa.

Pysäyttäminen olisi aina sallittua pakollisen liikenne-esteen, väistämisvelvollisuuden noudattamisen taikka hätätilanteen vuoksi. Linja-autopysäkillä saisi pysähtyä näissä tilanteissa laissa erikseen säädetystä kielloista huolimatta.

Myös tieliikennelaissa säädettäisiin pelastuslain ohella, että pysäköinti olisi kielletty pelastuslaissa säädetyllä pelastustiellä.

Vammaispysäköinti-käsitteestä luovuttaisiin. Sen sijaan tulisi käsite liikuntaesteisen pysäköinti. Liikuntaesteisen pysäköintitunnuksella pysäköintiä hieman tarkennettaisiin. Pysäköintitunnuksella ei saisi pysäköidä sellaiselle alueelle tai paikalle, joka olisi osoitettu liikennemerkillä vain tiettyjen ajoneuvojen pysäköintiin.

Jos liikennemerkki velvoittaa ilmoittamaan pysäköinnin alkamisajan, alkamisaika voitaisiin ilmoittaa pysäköintikiekon tai vastaavan laitteen asemasta myös muulla selvästi havaittavalla tavalla. Pysäköinnin alkamisajan voisi ilmoittaa esimerkiksi digitaalisella näytöllä.

Raitiovaunun kuljettaminen

Raitiovaunun kuljettamisen sääntöjä täsmennettäisiin. Suojatietä lähestyvän raitiovaunun olisi ajettava sellaisella nopeudella, että vaunun voisi tarvittaessa pysäyttää ennen suojatietä. Jalan-kulkijalla olisi annettava esteetön kulku, joka on suojatiellä tai menossa sille.

Pihakadulla tai kävelykadulla raitiovaunun nopeus olisi sovitettava jalankulun mukaiseksi eikä se saisi ylittää 20 kilometriä tunnissa.

Raitiovanuna kuljettaessa olisi lisäksi noudatettava seuraavia ajoneuvon kuljettamiseen liittyviä liikennesääntöjä: kuljettajaa koskevia yleisiä vaatimuksia kykyisyydestä, velvollisuutta ajoneuvojen välisestä etäisyydestä, velvollisuutta väistämisen osoittamisesta ja ajamisesta ris- teykseen, velvollisuuksia ohitettaessa ja pysäyttämiseen liittyvistä toimista, kieltoa estää tai haitata liikennettä, velvollisuutta jalkakäytävän ylittamisestä ja pysähtyneen raitiovaunun tai linja-auton ohittamisesta, kuljettajan suojatiesääntöä, velvollisuutta tunnelissa ajamisessa, vel- vollisuutta ääni-, valo- ja suuntamerkin käyttämisessä sekä velvollisuutta käyttää valoja.

Liikenteenohjaus

Liikenteenohjaaja

Toimivaltaisten liikenteenohjaajien määrää hieman lisättäisiin. Kuten nytkin, poliisi ja sotilaallisen harjoituksen aikana sotilas olisivat liikenteenohjaajia. Näiden lisäksi oh- jaaja olisi pelastusviranomainen, joka on keskeinen toimija esimerkiksi liikenneonnet- tomuuspakalla. Lautta-aluksella sekä lossilla ja railolossilla olisi liikenteenohjaa sen kuljettaja. Rajavartiomies ja tullimies voisivat ohjata liikennettä omilla toimialoillaan liikennetilanteen niin edellyttäessä.

Erikoiskuljetusten liikenteen ohjaajien kelpoisuudesta, oikeuden myöntämisestä, oikeuden voimassaolosta ja oikeuden peruuttamisesta säädettäisiin laissa.

Liikenteenohjauslaitteet

Liikenteenohjauslaitteita olisivat liikennevalot, liikennemerkit, tiemerkinnot ja muut liikennemerkit. Valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarpeelliset säännökset liikenteen ohjauslaitteiden käyttämisestä tiestöllä.

Liikenteen turvallisuusvirastosta tulisi keskeinen toimija tieliikennelain mukaisessa liikenteenohjausjärjestelmässä. Virasto voisi kokeilutarkoituksessa myöntää luvan poiketa ohjauslaitteen käyttämisestä annetuista säännöksistä. Nykyisin luvan myöntää liikenneministeriö. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi kokeilutarkoituksessa myös vahvistaa käytettäväksi laissa säädetystä liikenteen ohjauslaitteesta poikkeavan ohjauslaitteen, ei kuitenkaan velvoittavasta ohjauslaitteesta. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi lisäksi antaa tarkempia määräyksiä liikenteen ohjauslaitteiden väreistä, rakenteesta ja mitoituksista.

Päätöksentekoa liikenteenohjauslaitteissa tarkennettaisiin. Ohjauslaitteesta päättäisi maantielle tienpitäjä. Kadulle ja muulle vastaavalle kunnan tiealueelle laitteesta päättäisi kunta sekä muulle kuin edellä mainitulle tiealueelle muu tienpitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen. Tilapäistä käyttöä varten laitteesta voisi päättää poliisi, rajavartiolaitos, tullimies tai pelastusviranomais.

Pysyviä liikenteenohjauslaitteita koskeva päätös olisi toimitettava Liikennevirastolle ohjauslaitetta koskevan paikkatiedon tallentamiseksi. Avoin tieto mahdollistaa optimaalisten reittivaltien tekemisen ja varoitusten saamisen ajoneuvon tietojärjestelmään. Pidemmän ajan kuluessa tietoa on mahdollista hyödyntää automaattisessa ajamisessa.

Liikennevalot

Liikennevalojen lukumäärä lainsäädännössä lisääntyisi. Uusi opastin olisi joukkoliikenneopastin. Raitiovaunuille tarkoitettu valkoista valoa näyttävä liikennevalo-opastin laajennettaisiin koskemaan myös linja-autoja.

Polkupyöräopastimen ulkonäköä muutettaisiin niin, että opastimen valoaukossa olisi polkupyöräsymboli.

Liikennevaloja koskeviin säännöksiin tulisi myös muita muutoksia, jotka mahdollistaisivat nykyisin kokeiluluvilla paikallisesti käytössä olevat liikennevalosovellukset.

Liikennemerkit

Liikennemerkkien lukumäärä lisääntyisi.

Uusia varoitusmerkkejä olisivat merkit, joissa varoitettaisiin jalankulkijasta ja eläimistä.

Etujajo-oikeus- ja väistämismerkkien osalta tarkistettaisiin väistämisvelvollisuus risteyksessä ja pakollinen pysäyttäminen -liikennemerkkien sisältö niin, että merkeillä olisi sama tarkoitus kaikissa tilanteissa. Väistämisvelvollisuus risteyksessä -merkin tarkoitusta yksinkertaistettaisiin.

Uusia kielto- ja rajoitusmerkkejä olisivat ajoneuvon kolmiakseliselle telille suurin sallittu telille kohdistuva massa, nastarenkaiden käytön kieltä sekä lastauspaikka.

Uutena määräysmerkinä säädettäisiin lisäksi vähimmäisnopeutta koskeva liikennemerkki.

Ajosuunnassa vasemmalla puolella sijaitsevan pyörätien käyttövelvollisuutta lievennettäisiin.

Ohjamerkki käsitteestä luovuttaisiin, tilalle tulisivat sääntömerkit. Sääntömerkki-käsite kuvaisi sitä, että merkit sisältävät liikennesääntöjä.

Sääntömerkeissä linja-auton pysäkkimerkit yhdistettäisiin. Pyöräkatu olisi uusi liikennemerkki, jossa autoilijan tulisi muun muassa sovittaa nopeutensa pyörien liikenteen mukaiseksi. Myös pyöräkaista voitaisiin osoittaa uudelle merkillä kaistan paremman havaittavuuden mahdollistamiseksi. Liityntäpysäköintipaikan osoittamiseen tulisi vaihtoehtoinen merkki, joka helpottaisi usean kulkumuodon matkakatuksissa pysäköintipaikkojen osoittamista. Yksisuuntaisen tien liikennemerkkinä määriteltäisiin myös ajosuunnasta luettavaksi tarkoitettu merkin versio.

Opastusmerkeissä suunnistustaulujen ja muidenkin opastusmerkkien ulkonäköä tarkistettaisiin sekä määriteltäisiin uusia tauluvaihtoehtoja. Uusia opastusmerkkien symboleja olisivat muun muassa kauppakeskus, vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelupiste: sähkö, kaasua ja vettä.

Uusi lisäkilpi olisi muun muassa sähköajoneuvoa koskeva kilpi. Kaksisuuntaisesta pyörätiestä varoittavaa lisäkilpeä olisi käytettävä aina kääntökolmion yhteydessä, kun paikalla on kaksisuuntainen pyörätie. Liikennemerkin lisäkilvellä myös mahdollistettaisiin kaksisuuntainen pyöräilyn yksisuuntaisella kadulla.

Muut liikennemerkit olisi uusi merkkiryhmä. Merkit ovat tällä hetkellä Liikenneviraston määrittlemiä. Näitä liikennemerkkejä olisivat muun muassa tietyön aikaiset sulku- ja varoituslaitteet, reunapaalut, heijastinpaalut ja moottoritien erkanemismerkit.

Tiimerkinnät

Tiimerkintä pyörätien jatke merkittäisiin vain, kun autoilija olisi väistämismuuttainen liikennemerkin perusteella tai liikennevalo-ohjatussa ylityksessä. Muutos olisi tärkeä väistämismuuttamisen ymmärrettävyyden ja liikenneturvallisuuden kannalta. Muutoksella liikennesääntö ja liikennejärjestely saataisiin tukemaan paremmin toisiaan.

Voimassa olevien kokeilulupien perusteella otettaisiin käyttöön paikallisesti käytössä olevia tiimerkintöjä: risteysruudutus, jolla pyritään vähentämään risteyksen tukkimista; leveän keskialueen tiimerkinnät, jolla pyritään vähentämään kohtaamisonnettomuusriskejä; sekä lastausalue, yhteiskäyttöautopaikka ja latauspaikka, joilla tehostettaisiin liikennemerkin vaikutusta.

Ajoneuvon käyttäminen

Turvavyö

Taksinkuljettajalle ja katsastajalle tulisi turvavyön käyttövelvollisuus. Myös traktorin kuljettajille säädettäisiin velvoite käyttää turvavyötä, jos sellainen olisi traktoriin asennettu eikä vyön käyttö haittaisi traktorilla tapahtuvaa työskentelyä.

Katsastajan tulisi käyttää suojakypärää moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan. Myös invalidimoottoripyörän ja invalidimopon kuljettaja olisivat jatkossa velvollisia käyttämään kypärää.

Poikkeussäännöstä turvavyön käyttövelvoitteesta täsmennettäisiin. Velvoite ei koskisi ajoneuvoa hiljaisella nopeudella kuljettavaa postin, sanomalehtien tai muiden useaan paikkaan jaettavien tavaroiden jakajaa, taikka jätteiden tai muiden useasta paikasta kerättävien tuotteiden kerääjää, jos turvavyön käyttämisestä on kuljettajalle huomattavaa haittaa.

Tekninen laite ajon aikana

Ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettaja ei saisi ajon aikana käyttää teknistä laitetta tai järjestelmää siten, että sen käyttäminen häiritäisi tai vaarantaisi ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettamista. Moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettaja ei saisi ajon aikana käyttää viestintävälinettä siten, että pitää sitä kädessään.

Esimerkiksi matkapuhelinta voisi pitää ajossa kädessä, mutta siihen puhuminen tai laitteen näppäily kädessä pitämällä olisi kiellettyä. Ajoneuvon kuljettaja saisi käyttää ajoneuvon hallintaa tarvittavaa laitetta ajon aikana, esimerkiksi navigaattoria. Muuta kuin hallintaa tarvittavaa teknistä laitetta saisi käyttää vain, jos se ei häiritäisi ajoneuvolla ajamista.

Ajoneuvokohtaiset nopeusrajoitukset

Pakettiauton ja matkailuauton ajoneuvokohtaisesta nopeusrajoitusta luovuttaisiin. Nykyisin rajoitus on ajoneuvotyyppistä riippuen 80–100 kilometriä tunnissa. Alle 750 kilon keskiakselipe-
rävaunun vetonopeus nostettaisiin 100 kilometriin tunnissa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi määräyksellään määritellä linja-auton 100 kilometriä tunnissa nopeuden ehdot, samoin linja-autojen sammutin- ja ensiaputarvikevaatimukset.

Kun henkilöitä kuljetetaan traktorin tai moottorikelkan perävaunussa, nopeusrajoitus olisi enintään 40 kilometriä tunnissa.

Renkaat ja liukuesteet

Talvirengasmääräyksiä uudistettaisiin paremmin vastaamaan Suomen vaihtuvia keliolosuhteita. Uuden lain mukaan talvirenkaita olisi käytettävä ajoneuvoissa, jos sää tai keli sitä edellyttäisi marras-, joul-, tammi-, helmi- ja maaliskuun aikana.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä eri ajoneuvoluokkien talvirenkaista.

Nastarenkaiden käyttöaikaa yksinkertaistettaisiin. Niitä saisi käyttää marraskuun alusta maaliskuun loppuun. Nastarenkaita voisi kuitenkin käyttää milloin tahansa, jos keli niitä edellyttäisi.

Tavarakuljetukset

Avolavapakettiauton lavalla kuljetettava irrotettava matkailukori mahdollistettaisiin, vaikka sen leveys olisi auton leveyttä suurempi. Matkailukorissa ei kuitenkaan saisi oleskella matkan aikana. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa määräykset autoa leveämmän matkailukorin valaisimista ja heijastimista.

Kuormauksessa tarvittava apuväline esimerkiksi haarukkatrukki, joka ulottuisi ajoneuvon salitun pituuden ulkopuolelle, mahdollistettaisiin. Edellytyksenä olisivat asianmukaiset valaisimet ja heijastimet. Apuväline ei saisi lisätä onnettomuusriskiä mahdollisessa törmäystilanteessa.

Vaihtokuormakorien asemaa lainsäädännössä selkeytettäisiin, vaaralliset takaylitykset kielletäisiin. Ajoneuvon ääriimitat ylittävien vaihtokuormatilojen merkitseminen selkeytettäisiin.

Kuorman kiinnittämistä ja varmistamista koskevia säännöksiä selkeytettäisiin erityisesti tulkinnanvaraisen kitkanhyödyntämisen osalta.

Puoliperävaunun etumaisen akselin nosto ylös vetoauton pitokyvyn parantamiseksi liukkaalla sallittaisiin.

Henkilökuljetukset

Alle 15-vuotiaan henkilön turvalaitteiden käytösäännöksiä selkeytettäisiin. Pääsäännön mukaan lapsen holhooja tai kuljettaja olisi vastuussa laitteiden käytämisestä.

Kuljettajalle säädettäisiin vastuu pyörätuolien ja paarien kiinnittämisestä ja apuvälineiden, kuten nostimien ja ramppien käytöstä enintään 16 henkilön kuljetuksissa.

Liikennevirhemaksu

Tieliikenteen vähäisten rikkomusten seuraamusjärjestelmä uudistettaisiin.

Rikesakoista ja niiden järjestelmästä tieliikenteen käyttäytymisen sääntelyssä luovuttaisiin kokonaan ja säädettäisiin uusi, laaja-alainen tieliikenteen sanktiomaksu, liikennevirhemaksu, järjestelmineen.

Ehdotettava virhemaksu voitaisiin määrätä esitettävässä laissa määriteltyjen liikenne rikkomusten rangaistuksena tienkäyttäjälle, jos teosta ei muualla laissa säädettäisi ankarampaa rangaistusta. Liikenteen rikoksista säädetään edelleen rikoslain 23 luvussa sekä liikenteen erityislainsäädännössä. Rikkomuksina esitettävien tekotyyppien soveltamisala laajenisi hieman nykyisestä: virhemaksulla olisi mahdollista käsitellä enemmän rikkomuksia kuin mitä voimassa olevan lain mukaan rikesakolla voidaan käsitellä. Uusi virhemaksu olisi rikesakon kaltainen kiinteä maksu ja se määrättäisiin tienkäyttäjälle. Maksun määrä vaihtelisi teon moitittavuuden mukaan.

Virhemaksun määräisi liikenteenvalvoja, yleensä poliisi. Myös rajavartiomies ja tullimies voisi määrätä virhemaksun toimialallaan. Maksun saisi valtio.

Liikennevirhemaksua ei saisi määrätä, jos

- tienkäyttäjää epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa,
- tienkäyttäjälle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio,
- tienkäyttäjää epäillään samalla teolla tehdystä rikoksesta,
- rikkomus käsitellään pysäköinninvalvonnasta annetun lain mukaisessa järjestyksessä tai
- liikenne rikkomuksen tekijä ei tekohetkellä ole täyttänyt viittätoista vuotta.

Maksua ei määrättäisi, jos rikkomus on ollut omiaan aiheuttamaan muunlaista kuin vähäisenä pidettävää vaaraa tai haittaa. Vähäisestä rikkomuksesta voisi myös määrätä kirjallisen tai suullisen huomautuksen tai maksun määräämisestä voisi luopua kokonaan.

Liikennevirhemaksusta vastuussa olevan kuljettajan selvittämiseksi voitaisiin tarvittaessa suorittaa poliisilain (872/2011) 6 luvussa säädetty poliisitutkinta. Poliisitutkinta mahdollistaa muun muassa osallisen kuulustelemisen.

Liikenne rikkomustunnusmerkistöt olisi jaettu kaikkia tienkäyttäjiä koskeviin rikkomuksiin, jalankulkijoita koskeviin rikkomuksiin ja ajoneuvon kuljettajaa koskeviin rikkomuksiin. Virhemaksun suuruus vaihtelisi tienkäyttäjryhmän mukaan 20 – 200 euron välillä. Korkeimpia maksut olisivat ylinopeusrikkomuksissa.

Maksujen määrä perustuisi pääosin voimassa olevan rikesakkorikkomuksista annetun lain mukaisiin rahamääriin. Ylinopeusrikkomusten maksutasoja olisi porrastettu nykyistä sääntelyä enemmän. Erottelu tehtäisiin 5 kilometrillä tunnissa välein niin, että alle 60 kilometrillä tunnissa rajoitusalueella maksut olisi minimissään 70 euroa ja suurimmillaan 200 euroa. Yli 60 kilometrillä tunnissa rajoitusalueella virhemaksu olisi alhaisempi nousten 50 eurosta 170 euroon. Ylinopeus voisi edelleen toteutua myös ajoneuvokohtaista nopeusrajoitusta rikkomalla. Punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisestä voitaisiin määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos teko tai laiminlyönti ei ollut omiaan vaarantamaan toisen tienkäyttäjän turvallisuutta.

Liikennevirhemaksua koskevasta päätöksestä ei ensivaiheessa haettaisi muutosta valittamalla, vaan päätökseen tulisi vaatia oikaisua maksun määränneeltä viranomaiselta. Maksun määränneellä viranomaisella on paras tieto virhemaksuun johtaneista seikoista. Yksinkertaiset ja selvät asiavirheet ja muut virheet on mahdollista korjata oikaisuna nopeasti. Oikaisuvaatimuksista annettuun päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäytölaissa säädetään.

Pääsäännön mukaan virhemaksu olisi suoritettava 14 päivän kuluessa. Ajoneuvon omistajalla, haltijalla tai tilapäisellä käyttäjällä olisi oikeus saada suorittamansa virhemaksu liikenne rikkomuksen tehneeltä kuljettajalta, jollei maksua ole palautettu.

Liikennevirhemaksun ja ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädettäisiin sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

Päätöksen täytäntöönpanosta huolehtisi Oikeusrekisterikeskus. Liikennevalvojan ja tuomioistuimen olisi ilmoitettava päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle olisi ilmoitettava myös päätöksestä, jolla liikennevirhemaksua on alennettu tai maksu on poistettu.

Liikennevirhemaksu olisi mahdollista määrätä kuljettajaa selvittämättä tai muuten ajoneuvoa pysäyttämättä moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehdystä, automaattisen liikennevalvonnan yhteydessä havaitusta rikkomuksesta. Maksun määräisi tällöin vain poliisi. Menettely vastaisi monella tavalla voimassa olevaa sakkomenettelylain 3 luvussa säädettyä niin sanottua ehdollisen rikesakon määräämistä. Esitettävässä laissa sanktiosta käytetään nimitystä ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu.

Ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu voitaisiin automaattisessa valvonnassa tai muuten kuljettajaa selvittämättä määrätä 1) henkilökohtaisen turvalaitteen käyttämättä jättämisestä, 2) punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisestä, 3) etuajo-oikeutta, väistämisvelvollisuutta; kieltoa, rajoitusta tai määräystä osoittavan liikennemerkin noudattamatta jättämisestä tai sääntöliikennemerkin noudattamatta jättämisestä 4) ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen noudattamatta jättämisestä sekä häiritsevää tai tarpeetonta ajoa taikka joutokäyntiä koskevan kiellon noudattamatta jättämisestä.

Ajoneuvokohtaista liikennevirhemaksua koskeva päätös lähetettäisiin postitse tai annettaisiin sähköisenä tiedoksiantona ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään ajoneuvon omistajan, haltijan, tilapäisen käyttäjän tai käyttövastaavan osoitteeseen. Päätös olisi lähetettävä viipymättä ja viimeistään 30 päivän kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Päätökseen olisi merkittävä päivä, jolloin se annettiin postin kuljetettavaksi. Asianomaisen henkilön katsottaisiin saaneen päätöksestä tiedon seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun virhemaksu oli annettu postin kuljetettavaksi.

Liikenne rikkomuksen seurauksena määrätystä, rajattuihin tekotyyppeihin kohdentuvasta ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta vastaisi ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja, haltija, tilapäinen käyttäjä tai käyttövastaava.

Rekisteriin merkitty omistaja, haltija tai tilapäinen käyttäjä olisi kuitenkin vastuusta vapaa, jos hän saattaisi todennäköiseksi, että hän ei tehnyt liikenne rikkomusta tai että virhemaksun määräämiselle ei ollut edellytyksiä.

Käyttövastaava olisi vastuusta vapaa ilmoittamalla, kenen käytössä moottorikäyttöinen ajoneuvo oli rikkomuksen tekohetkellä taikka ilmoittamalla, että ajoneuvo tai sen rekisterikilpi oli anastettu. Menettely vastaisi nykytilannetta.

Erinäiset säännökset

Rajavartiolaitos ja Tulli säädettäisiin poliisin ohella liikenteenvalvojaksi omilla toimialoillaan.

Poikkeussäännöksiä uudistettaisiin. Tienkäyttäjä voisi poiketa liikennesäännöistä, liikenteen ohjauslaitteella osoitetusta velvoitteesta, määräyksestä, rajoituksesta tai kiellosta taikka ajoneuvon käyttöä koskevista säännöistä erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä edellyttäessä

- hälytysajoneuvon kuljettajana ja matkustajana,
- poliisitehtävässä, tullitehtävässä ja rajavartiotehtävässä,
- puolustusvoimien esitutkintatehtävässä tai sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetun lain (255/2014) 86 §:n 1 momentin tehtävässä tai
- poliisiajoneuvon tai rajavartiolaitoksen ajoneuvon vetämään saattueeseen kuuluvan ajoneuvon kuljettajana.

Enää ei säänneltäisi erityisen tarkasti hälytyslaitteiden käytöstä. Edellä mainittuihin tehtäviin käytettävissä ajoneuvossa olisi käytettävä hälytysääni- tai valomerkkejä, jos se muiden tienkäyttäjien varoittamiseksi olisi tarpeen. Hälytysajoneuvo saisi esteettömän kulun, kun se käyttäisi sekä ääni- että valomerkkejä.

Uutta sääntelyä tieliikennelaissa olisi se, että poikkeussäännöksistä koskisivat myös toisen valtion toimivaltaista viranomaista ja toiseen valtioon rekisteröidyn hälytysajoneuvon kuljettajaa, jos he suorittaisivat Suomen alueella tehtävää, josta on valtioiden välillä sovittu tai erikseen säädetty.

Tieliikennelainsäädäntöön liittyvää hallinnollista muutoksenhakua uudistettaisiin. Lain nojalla tehtyyn päätökseen haettaisiin ensin oikaisua päätöksen tehneeltä viranomaiselta. Sen teke-

mästä päätöksestä voisi valittaa toimivaltaiseen hallinto-oikeuteen. Korkeimpaan hallinto-oikeuteen edellytettäisiin muutoksenhakulupaa.

3.3.2. Laki ajokorttilain muuttamisesta

Ajokorttilain 65 §:ää muutettaisiin tieliikennelain seuraamusjärjestelmää uudistettaessa. Pykälässä säädetään ajokieltoon määräämisestä toistuvien rikkomusten perusteella. Viittaukset rikesakkorikkomuksiin poistettaisiin ja käsitteet muutettaisiin vastaamaan esitettävää tieliikennelakia.

Ajokorttiseuraamus olisi mahdollista määrätä tiettyjen liikennevirhemaksulla käsiteltävien liikenne rikkomusten oheisseuraamuksena. Nykyisin ajo-oikeuden voi menettää toistuvina tekoina rikesakolla rangaistavasta nopeusrajoituksen rikkomisesta sekä matkapuhelimen oikeudettomasta käytöstä ajon aikana.

Ajokieltoon johtavien toistuvien rikkomusten soveltamisalaa ajokorttilain 65 §:ssä kokonaisuutena supistettaisiin. Nopeusrajoituksen rikkominen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ei enää johtaisi toistuvana rikkomuksena ajo-oikeuden menettämiseen kahdessa tilanteessa, jossa ylinopeus olisi alle 10 kilometriä tunnissa alle 60 kilometriä tunnissa nopeusrajoitusalueella tai ajoneuvokohtainen nopeusrajoitus olisi enintään 60 kilometriä tunnissa. Rikkomus ei myöskään vaikuttaisi ajo-oikeuteen toistuvana tekona, jos ylinopeus olisi alle 15 kilometriä tunnissa yli 60 kilometriä tunnissa nopeusrajoitusalueella tai ajoneuvokohtainen nopeusrajoitus olisi enintään 60 kilometriä tunnissa.

Ajoneuvolain 96 §:n 1 momentissa säädetyn ajoneuvorikkomuksen seurauksena ei enää voisi menettää ajo-oikeutta. Säännöksen soveltamisala kattaa erilaisia ajoneuvon kuntoon, varusteisiin, katsastukseen ja rekisteröintiin liittyviä vähäisiä rikkomuksia. Myöskään liikenteen palveluista annetun lain II osan 2 luvun 13 §:ssä säädettyt asiakirjoja koskevat rikkomukset eivät toistuvina rikkomuksina enää vaikuttaisi ajo-oikeuteen.

Ajokorttilain 65 §:n uudistaminen suhteuttaisi tieliikenteessä tapahtuvien vähäisten liikenne rikkomusten merkitystä ja poistaisi sanktiokumulaatiota pienimmissä rikkomuksissa. Esimerkiksi voimassa olevan lain mukaan ajo-oikeuden voi menettää minkä tasoisen nopeusrajoituksen rikkomisen johdosta tahansa, mikä voi olla kohtuutonta teon tai laiminlyönnin liikenneturvallisuusvaikutusten kannalta. Ajo-oikeudella on erityistä sosiaaliekonomista merkitystä.

Ajokorttiseuraamus olisi mahdollista määrätä liikennevirhemaksun oheisseuraamuksena myös esitettävän lain 74 §:ssä tarkoitetun punaisen liikennevalo-opastimen noudattamatta jättämisestä. Voimassa olevan lain mukaan noudattamatta jättämisestä rangaistaan päiväsakolla liikenne rikkomuksena tai liikenneturvallisuuden vaarantamisena ja teosta seuraa ajokorttiseuraamus. Muutos vaikuttaisi kiinnijäämisriskiä korottavasti, koska punaisen liikennevalon noudattamatta jättämistä voitaisiin valvoa rikkomukseen syyllistynyttä ajoneuvoa pysäyttämättä ja sanktio määrätä hallinnollisessa menettelyssä.

3.3.3. Laki ajoneuvolain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Ajoneuvolakia ja liikenteen palveluista annettuja lakia muutettaisiin niin, että niiden vähäisestä rikkomisesta määrättäisiin rikesakkorikkomuksen sijaan liikennevirhemaksu. Liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja täytäntöönpanosta ajoneuvorikkomuksen tai asiakirjarikkomuksen johdosta säädettäisiin uudessa tieliikennelaissa.

4. Esityksen vaikutukset

4.1. Yhteiskunnalliset vaikutukset

Vaikutukset tienkäyttäjiin

Uudistus tavoitteena on tehdä tieliikenteen säännöistä tienkäyttäjille ymmärrettävämmät ja selkeämmät. Uudistus parantaa lainsäädäntökokonaisuuden koherenssia. Esityksessä on otettu huomioon perustuslain lainsäädännölle asettamat vaatimukset.

Tieliikennelain tehtävä on ohjata ihmisten käyttäytymistä. Sääntelyllä on tärkeä rooli yhteiskunnalle, esimerkiksi sen kansantaloudelle ja ihmisten väliselle kanssakäymiselle. Tieliikenne on yhteiskunnan kaikkien jäsenten – ihmisten ja eläinten – järjestelmä. Sen erottaminen ylimalkaan, mikä on liikennettä ja mikä ei, on hankalaa. Sillä on useita merkityksiä ja vaikutuksia muun muassa liikenteen sujumiseen, elinympäristöön ja talouteen. Liikenteen sosiaalisia vaikutuksia ei voi tässä yhteydessä unohtaa. Yksi merkityksistä on liikkumisen turvallisuus ja sen rooli kokonaisuudessa on merkittävä.

Liikenneturvallisuus on Suomessa kohtuullisella tasolla eurooppalaisiin valtioihin verrattuna. Uudistettavalla lainsäädännöllä pyritään vaikuttamaan liikenneturvallisuustilanteen paranemiseen. Sen mittaaminen, kuinka paljon uusi lainsäädäntö vaikuttaa liikenneturvallisuuteen, on kuitenkin vaikea tehtävä.

Turvallisuuden oheen tieliikenteen ympäristövaikutukset ovat nousseet liikennejärjestelmässä keskeiseksi teemaksi. Ympäristövaikutuksia ei kuitenkaan oteta huomioon systemaattisesti ja samanaikaisesti turvallisuusvaikutusten kanssa. Niillä on kuitenkin selvä kytkentä toisiinsa. Voi olla niin, että tulevaisuudessa valintoja tehtäessä näitä kahta elementtiä ei enää ole mahdollista täysin erotella toisistaan. Myös taloudellisten vaikutusten arvioiminen yhdessä turvallisuus- ja ympäristökysymysten kanssa samanaikaisesti on päätöksentekotilanteissa merkityksellistä.

Esitys on lähtökohtaisesti sukupuolivaikutuksiltaan neutraali. Liikenteen seuraamukset kuitenkin kohdistuvat noin 80 prosenttisesti miehiin.

Liikenneonnettomuuksien hinta ja yksikköarvot

Vuonna 2016 Suomen tieliikenteessä menehtyi Liikenneturvan ennakkotiedon mukaan 235 ihmistä ja loukkaantui noin 6000 ihmistä. Loukkaantuneiden määrä perustuu poliisille ilmoitettuihin tietoihin.

Tieliikenteen onnettomuuksille on määritelty niin sanotut yksikköarvot hankearvioinnin tarpeisiin.

Onnettomuuskustannukset muodostuvat reaalityaloudellisista kustannuksista, joita ovat muun muassa sairaanhoitokulut, ajoneuvovahingot ja menetetty työpanos, sekä inhimillisen hyvinvoinnin menetyksestä. Hyvinvoinnin menetystä on arvioitu Pohjoismaissa tehtyjen tutkimusten perusteella. Liikennevirasto päivittää onnettomuuksien yksikköarvoja viiden vuoden välein. Viimeisin päivitys on tehty vuonna 2016. Päivityksessä tarkistettiin reaalityaloudellisia kustannuksia koskevat lähtötiedot sekä muutettiin tiedot yhteensopiviksi nykyisen vakavan loukkaantumisen määritelmän kanssa.

Tilastokeskuksen julkistaman uudistetun henkilövahinkotilastoinnin mukaiset vakavat ja lievät loukkaantumiset sekä kuolemat maksoivat vuonna 2014 yhteiskunnan eri osapuolille arviolta yhteensä 1,3 miljardia euroa. Suurimmat kustannukset, noin puolet kokonaiskustannuksista

(634 miljoonaa euroa), johtuivat kuolemantapauksista. Noin puolet kustannuksista seuraa eriasteisista loukkaantumisista. Vakavasti loukkaantuneiden kustannukset (412 miljoonaa euroa) ovat merkittävät kun otetaan huomioon niiden lukumäärä ja kustannukset (213 milj. euroa) lievästi loukkaantuneisiin verrattuna.

Henkilövahinkojen kustannukset on tässä aliarvioitu, koska etenkin lieviä loukkaantumisia jää kirjautumatta tilastoihin. Tilastoinnin peittävyysongelma voi tarkoittaa jopa tuhansia vuosittaisia loukkaantumisia. Asiaa on selvitetty tarkemmin esityksen johdanto-osassa.

Vaikutukset tienpitoon

Ajosuunnat erottavan sulkuviivan ja varoitusviivan värin vaihtaminen keltaisesta valkoiseksi voisi säästää tienpidon kustannuksia Liikenneviraston karkean arvion mukaan vuosittain 132 000 – 1 280 000 euroa. Arvioon sisältyy merkittäviä epävarmuustekijöitä. Laskelmissa ei ole otettu huomioon yksivärijärjestelmän aiheuttamia muutoksia tuotannon tehokkuuteen. Esimerkiksi valtaosalla merkintäurakoitsijoista on käytössä kahden värin ylläpitoon kykenevät merkintäkoneet. Kun aikaisemmin keltaiselle värille varattu kapasiteetti on käytettävissä valkoiselle merkintämateriaalille, tuotannon tehokkuus voisi lisääntyä jossain määrin.

Uudistuvan lainsäädännön myötä liikenteenohjausjärjestelmän vastuut hieman muuttuisivat. Liikenteen turvallisuusvirastosta tulisi keskeinen toimija tieliikennelain mukaisessa liikenteenohjauksessa. Turvallisuusvirasto voisi kokeilutarkoituksessa myöntää luvan poiketa ohjauslaitteen käyttämisestä annetuista säännöksistä. Nykyisin luvan myöntää liikenne- ja viestintäministeriö. Virasto voisi kokeilutarkoituksessa myös vahvistaa käytettäväksi laissa säädetyssä liikenteenohjauslaitteesta, ei kuitenkaan velvoittavasta tai määräävästä ohjauslaitteesta poikkeavan ohjauslaitteen. Virasto voisi lisäksi antaa tarkempia määräyksiä liikenteenohjauslaitteiden väleistä, rakenteesta ja mitoituksista. Tehtävä sopisi hyvin Liikenteen turvallisuusviraston tehtäväpiiriin.

Lainsäädännön uudistamisella olisi vaikutuksia kuntien kadunpitoon. Kadunpidon kannalta olisi merkityksellistä, että liikenteenohjauslaitteiden käyttöä ja niiden symboliikkaa uudistettaisiin joiltain osin. Tämä tapahtuisi siirtymäaikojen puitteissa, jolloin muutoksilla olisi vähäisiä taloudellisia vaikutuksia. Sääntelyn kehittäminen parantaisi liikenneturvallisuutta ja se vaikuttaisi myönteisesti kuntien terveydenhuollon kustannuksiin.

Liikenteen ohjauslaitteen asettamisesta olisi tehtävä ilmoitus Liikennevirastolle. Tietoa olisi mahdollista hyödyntää tienpitäjien liikenteenohjauksessa. Ilmoittamisesta aiheutuisi vähäisiä hallinnointikustannuksia.

Tiemerkintä ”pyörätien jatke” merkittäisiin uuden lain myötä vain silloin, kun autoilija olisi väistämisvelvollinen liikennemerkin perusteella tai liikennevalo-ohjatussa ylityksessä. Muutos olisi tärkeä liikenneturvallisuuden kannalta. Esitettävällä muutoksella liikennesääntö ja liikennejärjestely tukisivat paremmin toisiaan.

Uudistus edellyttäisi kahden vuoden siirtymäaikaa, koska liikennejärjestelyjä jouduttaisiin arvioimaan laajasti koko Suomessa uudelleen. Uudistus aiheuttaisi kustannuksia lähes kaikille kunnille. Kustannuksia ei kuitenkaan ole mahdollista arvioida, koska tiemerkintöjen määrästä ei Suomessa ole tietoa. Kustannuksia vähentäisi se, että liikennejärjestelyt olisi mahdollista toteuttaa lain mahdollistamassa siirtymäajassa normaalien katu- ja tietöiden yhteydessä.

4.2. Liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmän uudistaminen

Hallinnolliseen maksuseuraamusjärjestelmään siirtymistä tieliikenteessä on arvioitu Suomessa 1970-luvun puolesta välistä lähtien.

Hallinnollinen seuraamusjärjestelmä merkitsisi sitä, että tieliikenteen vähäiset rikkomukset siirretään pois rikosoikeudellisesta järjestelmästä, mikä muuttaisi tekojen moitittavuuden asteen ja luonteen.

Myös voimassa olevan rikesakkojärjestelmän uudistamisella on pyritty tehostamaan viranomaisresurssien käyttöä sekä luomaan yksinkertainen ja toimiva sanktiojärjestelmä. Muun muassa automaattisessa liikennevalvonnassa käytössä oleva yksinkertaistettu, niin sanottu ehdollinen rikesakkomenettely, on tehostanut liikennevalvontaa.

Rikesakkojärjestelmän toimivuutta on arvosteltu. Sakkojen kokonaismäärä on lisääntynyt järjestelmän käyttöönoton jälkeen, vaikka sen alkuperäinen tavoite oli päinvastainen. Tähän on vaikuttanut liikennevalvonnan automaatio erityisesti 2000-luvun puolivälistä lukien, mikä myös selittää määrättyjen rangaistusten määrän lisääntymistä. Samalla on kuitenkin arvioitu, että erityisesti rikesakolla rangaistavat ylinopeudet ovat menettäneet rikosluonnettaan. Vähäisen ylinopeuden ajamista ei välttämättä enää pidetä kovin moitittavana. Samaan aikaan liikenneturvallisuustilanne on parantunut Suomessa.

Poliisin tietojärjestelmän mukaan Suomessa määrättiin vuonna 2016 yhteensä 334 072 rikesakkoa, joista automaattisessa liikennevalvonnassa ehdollisia rikesakkoja 216 407. Rikesakon fiskaalisia vaikutuksia on arvioitu yleisesti laeiksi rikoslain 2 a ja 9 luvun muuttamisesta sekä pysäköinninvalvonnasta annetun lain 3 §:n muuttamisesta annetussa hallituksen esityksessä 1/2016 vp. Esityksen perusteella rikesakon tuottoarvio on noin 50 miljoonaa euroa vuodessa.

Myös Euroopan unionin lainsäädäntö luo painetta kehittää rikosoikeudellisia rangaistuksia joustavampia seuraamusmuotoja, kuten erilaisia hallinnollisia maksuseuraamuksia. Tällaisia on jo tällä hetkellä runsaasti Suomen lainsäädännössä, esimerkiksi vero- ja kilpailulainsäädännössä.

Liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmän uudistamisessa tulee kiinnittää huomiota useisiin seikkoihin. Seuraamusjärjestelmällä on vaikutusta sekä tienkäyttäjien että viranomaisten toimintaan. Seuraamusjärjestelmätyypin valinnalla on merkittävä vaikutus seuraamusjärjestelmän tavoitteiden saavuttamiseen. Se vaikuttaa keskeisesti viranomaisresurssien käyttöön, siksi järjestelmällä on myös merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Sen vaikutukset tienkäyttäjiin ja heidän oikeusturvaansa ovat etusijalla järjestelmää arvioitaessa.

Liikenne rikokset ovat jo pitkään muodostaneet yli puolet kaikista poliisin tietoon tulleista rikoksista. Suurin osa liikenne rikoksista tilastoidaan liikenne rikkomuksiksi. Rikkomusmäärien ollessa näin suuria, on selvää, että seuraamusjärjestelmän toimivuudella on huomattava merkitys sekä yksilön että yhteiskunnan kannalta. Liikenne rikkomusten seuraamusjärjestelmän tulee palvella liikennejärjestelmän tärkeimpiä tavoitteita: liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden sekä myönteisten ympäristövaikutusten edistämistä..

4.3. Arvio hallinnollisen seuraamusjärjestelmän taloudellisista vaikutuksista ja vaikutuksista viranomaisten toimintaan

Vaikutukset tienkäyttäjiin

Liikennevirhemaksujärjestelmällä olisi vaikutuksia tienkäyttäjien kannalta. Tehostuva ja laajeneva liikennevalvontajärjestelmä voisi parantaa kaikkien tienkäyttäjien liikenneturvallisuutta. Automaattista valvontaa olisi mahdollista kohdentaa useiden liikennesääntöjen rikkomisiin. Taajamien liikenneturvallisuus paranisi, koska automaattista valvontaa voisi suunnata kustannustehokkaasti ja laajasti myös sinne.

Uusi menettely liikenne rikkomuksen seuraamuksen määräämisessä nopeuttaisi sanktiomenettelyä. Tehokkaampaa automatiikkaan hyödyntäen voitaisiin valvonta toteuttaa ja kohdentaa enemmän ajoneuvojen rekisteritietojen perusteella, mikä mahdollistaa viranomaismenettelyn edelleen automaation. Seuraamuksen määräämisen nopeutuminen ja yksinkertaistuminen parantaisi oikeusturvaa.

Hallintomenettely ja hallintolainkäyttö ovat lähtökohtaisesti rikosoikeudellista menettelyä yksinkertaisempia, ne ovat pääosin kirjallista menettelyä. Muutoksenhaku tapahtuu pääsäännön mukaan kirjallisessa tai sähköisessä prosessissa, mikä tarkoittaa, että se on helpommin saavutettavissa.

Näyttövelvollisuuden alentaminen liikennevirhemaksussa ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai tilapäiselle käyttäjälle voitaisiin sanoa heikentävän jossain määrin näiden oikeusturvaa. Heikennys tapahtuisi kansainvälisten ihmisoikeussopimusten ja perustuslain asettamissa rajoissa. Myös voimassa olevan lain mukainen ehdollinen rikesakko voidaan ensivaiheessa määrätä ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai tilapäiselle käyttäjälle. Maksumääräyksen saanut voi saat-
taa asian tuomioistuimen suulliseen pääkäsittelyyn.

Muutoksenhaku liikennevirhemaksusta tapahtuisi ensin oikaisuvaatimuksena liikenteenvalvojalle. Valvojan oikaisuvaatimukseen antamasta päätöksestä olisi mahdollista valittaa hallinto-
tuomioistuimeen. Myös suullinen käsittely hallintotuomioistuimessa olisi mahdollinen.

Hallinnollisen sanktion saattaminen tuomioistuimen käsiteltäväksi olisi maksullista. Oikaisuvaatimus olisi maksuton.

Tuomioistuinmaksulain (1455/2015) 6 §:n mukaan maksuvelvollinen on asian hallinto-oikeudessa tai korkeimmassa hallinto-oikeudessa vireille pannut tai hänen sijaansa tullut. Asian käsittelystä hallinto-oikeudessa peritään tuomioistuinmaksulain 2 §:n mukaan 250 euron maksu. Muutoksenhakuasian käsittely korkeimmassa hallinto-oikeudessa maksaa 500 euroa.

Rikesakkoasian käsittelystä yleisessä tuomioistuimessa ei peritä maksua. Tuomioistuinmaksulain 9 §:n mukaan oikeudenkäyntimaksua ei myöskään peritä hallinto-oikeudessa tai korkeimman hallinto-oikeudessa asian käsittelystä, jos hallinto-oikeus tai korkein hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaista päätöstä muutoksenhakijan eduksi.

Tuomioistuinmaksulain 7 §:n mukaan oikeusapulain nojalla käsittelymaksuista vapautetuilta eikä muualla laissa viranomaisen toimenpiteistä suoritettavista maksuista vapautetuilta peritä maksua. Maksua ei myöskään yksittäistapauksessa peritä, jos maksun periminen olisi ilmeisen kohtuutonta.

Liikennevirhemaksun yhteensovittaminen toisten seuraamusten kanssa

Esityksen mukaan liikenne rikkomuksesta määrättävää liikennevirhemaksua ja sakkorangaistusta ei sovitettaisi toisiinsa. Siksi tienkäyttäjän kannalta vähäisimpien liikenne rikkomusten sanktiotaso laskisi hieman.

Voimassa olevan lainsäädännön mukaan liikenteen rikokset ja rikkomukset yhdistetään yhdeksi rangaistukseksi rikoslain 7 luvun säännösten mukaan. Samalla teolla tehdystä liikenne-rikoksesta ja – rikkomuksesta määrätään yhteinen rangaistus. Liikenne-rikkomus korottaa yhteistä sakkorangaistusta lievästi. Rikkomukseen syyllistyneen kannalta on käytännössä kysymys muutamasta päiväsakosta suuntaan tai toiseen, jolla on ennalta estävyyden kannalta vain vähäistä merkitystä.

Uusi sääntely korostaisi liikenne-rikkomuksen toissijaisuutta motittavampiin rikoksiin nähden: rikkomusten luonnetta ja tarkoitusta rikoksia vähäisempinä lain vastaisina tekoina. Muutos ei välttämättä johtaisi sanktiotason muutokseen, koska rikoslain 6 luvun 4 §:n mukaan rangaistus on mitattava niin, että se on oikeudenmukaisessa suhteessa rikoksen vahingollisuuteen ja vaarallisuuteen, teon vaikuttamiin sekä rikoksesta ilmenevään muuhun tekijän syyllisyyteen nähden. Tapauksissa, joissa on rikosoikeudellisesti rangaistavan käyttäytymisen ohella syyllistytty hallinnollisiin liikenne-rikkomuksiin, voitaneen käytännössä usein arvioida olevan käsillä myös keskimääräistä suuremmasta syyllisyydestä (esimerkiksi tietoinen tuottamus, piittaamattomuus; rikoksen tekopäätöksen kiinteys ja vakaa aikomus; harkinta ja suunnitelmallisuus; HE 44/2002 vp). Näin siis olisi, vaikka hallinnollinen rikkomus ei laillisuusperiaatte huomioon ottaen voisiakaan välittömästi vaikuttaa rangaistuksen mittaamiseen.

Säännös tarkoittaisi tällaisissa tilanteissa myös sitä, että tekokokonaisuus käsiteltäisiin vain yhdessä oikeudellisessa linjassa, rikosprosessissa, joka olisi sekä tienkäyttäjän että viranomaisen kannalta järkevää, tarkoituksenmukaista ja taloudellista. Sellainen sääntelymalli, että samalla teolla tehdystä rikoksesta ensin määrättäisiin päiväsakkorangaistus ja sitten liikenne-rikkomuksesta liikennevirhemaksu aiheuttaisi tienkäyttäjille sekaannusta, koska niiden määräämismenettely ja muutoksenhakuprosessi olisivat erilaisia (esim. toisesta haettaisiin muutosta kärjäoikeudesta ja toisesta oikaisuvaatimuksen jälkeen hallinto-oikeudesta).

Liikenne-rikkomuksesta määrätään tällä hetkellä pääsääntöisesti enintään 11 päiväsakkoa, jos rikkomuksesta ei määrätä rikesakkoa. Jos liikenne-rikkomus on nykytilanteessa tuomiossa sivurikoksena, on sen vaikutus rikkomukseen syyllistyneelle käytännössä enintään kolmasosa eli enintään 3,7 päiväsakkoa. Minimipäiväsakolla (6 euroa / päivä) vaikutus sakon kokonaisuusrahamaäärään on siten enintään 22 euroa, mitä voidaan pitää vähäisenä sanktiomääränä.

Poliisin toimintaan

Esitutkintapakon poistuminen. Sisäministeriön mukaan hätäkeskusten välityksellä poliisille tulee vuosittain noin 60 000 tieliikenneonnettomuustehtävää. Näistä noin 25 000 on luokiteltu peltikolariksi tai suistumiseksi. Pieniä tieliikenneonnettomuuksia on noin 13 000 ja keskisuuria noin 1 500 kappaletta. Eläinonnettomuuksia on noin 11 000 kappaletta, onnettomuuden uhaksi tai muuksi on luokiteltu noin 10 000 hätäilmoitusta. Näistä tehtävistä tai muista poliisille tulleista ilmoituksista kirjataan vuosittain noin 30 000 liikenneonnettomuutta poliisiasian tietojärjestelmään. Henkilövahinko-onnettomuuksia näistä on noin 5 000.

Edellä luetelluista tehtävissä on usein kyse vähäisestä liikenneonnettomuudesta, esimerkiksi hiljaisella nopeudella tapahtuneesta ajoneuvojen peräänajosta tai kosketuksesta pysäköintialueella. Kuten esityksessä on usein todettu, vähäisetkin liikenne-rikkomukset ovat Suomessa rikoksia ja niihin liittyy muun ohella esitutkintapakko.

Liikenneonnettomuuksien omaisuusvahingot katetaan pääosin liikennevakuutuksella tai muulla vakuutuksella. On selvää, että poliisin tutkintatoimenpiteet onnettomuuspaikoilla helpottaa vakuuttajaa kohdentamaan korvauksen onnettomuuden aiheuttaneelle tienkäyttäjälle, mutta vain se ei voi olla poliisin tutkintatoimien perusteena. Liikenne-rikkomukset ovat usein niitä

asioita, joiden esitutkintaa rajoitetaan prosessiekonomisista syistä tutkinnanjohtajien päätöksillä tai syyttäjä toteaa, että yhteiskunnallista, painavaa syytä syytteen käsittelylle tuomioistuimessa ei ole.

Tieliikenteen hallinnollisen sanktiojärjestelmä edellyttäisi tarkempaa rajavetoa oikeusjärjestelmässä liikenne rikosten ja liikenne rikkomusten välillä: Liikenne rikoksista on säädetty rikoslain 23 luvussa ja erityislainsäädännössä ja hallinnollisista teoista ja laiminlyönneistä säädetäisiin tieliikennelain 6 luvussa. Rikosten selvittämiseen sovelletaan esitutkintalakia ja rikkomusten hallintolakia tai muuta säädettyä menettelysäännöstöä. Rikosjutun ohessa selvitetään asianosaisten yksityisoikeudelliset vaatimukset, hallintoasioissa näin ei tehdä. Rikoksiin sovelletaan esitutkintapakkoa, hallinnollisten tekojen ollessa kyseessä tällaista tutkintapakkoa ei olisi.

Esitettävällä muutoksella olisi merkittäviä käytännöllisiä ja resurssivaikutuksia poliisin tehtäväpiiriin kannalta: Liikenne rikkomuksen ollessa kyseessä poliisilla ei tekisi esitutkintaa onnettomuuspaikalla. Tällaisessa tilanteessa voisi olla kyse esimerkiksi edellä kuvatunkaltaisesta peltikolarista. Jos liikenne onnettomuus olisi seurausta toisen tienkäyttäjän turvallisuutta vaarantavasta rikoslain 23 luvussa tarkoitettusta teosta, syyllisyys-kysymyksen ja vahinkojen selvittäminen olisi lain mukaan edelleen tehtävä. Kyse olisi tällöin esimerkiksi liikenne onnettomuudesta, jossa tienkäyttäjää on loukkaantunut.

Arvioinnin siitä, onko kyse liikenne rikoksesta vai liikenne rikkomuksesta (tai ei rangaistavasta teosta lainkaan) tekee käytännössä poliisi. Liikenne rikokset ovat niin sanottuja virallisen syytteen alaisia rikoksia, mikä tarkoittaa, että esitutinnan käynnistyminen ei edellytä asianomistajan syyttämispyyntöä, käytännössä rikosilmoitusta.

Liikenne onnettomuuteen osallisella olisi edelleen mahdollisuus vaikuttaa liikenne rikoksen tutkinnan käynnistymiseen. Esitutkintalain 3 luvun 1 §:n mukaan esitutkintaviranomaisen on viipymättä kirjatta ilmoitus, kun esitutkintaviranomaiselle ilmoitetaan rikos tai tapahtuma, jota ilmoittaja epäilee rikokseksi. Saman luvun 3 §:n mukaan esitutkintaviranomaisen on toimitettava esitutkinta, kun sille tehdyn ilmoituksen perusteella tai muuten on syytä epäillä, että rikos on tehty. Toisin sanoen, poliisilla on kuitenkin harkintavalta käynnistyykö liikenne asiassa esitutkinta vai ei.

Sisäministeriön mukaan esitutkintapakon poistuminen liikenne rikkomuksista mahdollistaisi poliisissa henkilöstöresurssien uudelleen kohdentamista. Tarkkaa euromääräistä arviota vaikutuksista on kuitenkin vaikea tehdä.

Automaattinen liikenne valvonta. Esitettävällä järjestelmällä olisi monia vaikutuksia automaattisen liikenne valvonnan prosessien kannalta.

Vuonna 2014 vastustettuja ehdollisia rikesakkoja oli yhteensä noin 14 000 kappaletta. Vastustetut rikesakot poistetaan poliisin nykyjärjestelmässä poliisin päällystöesimiehen allekirjoituksella. Jos ehdollisista rikesakoista ja vastustamisjärjestelmästä luovutaan eikä päällystöesimiehen allekirjoitusta enää tarvittaisi, säästäisi tämä poliisin resursseja sisäministeriön arvioin mukaan noin 0,1 henkilötyövuoden verran.

Liikenne virhemaksuun siirryttäessä voitaisiin maksun määräämistä ja täytäntöönpanoa tehostaa edellä mainittuja tehtäviä edelleen automatisoiden.

Ajoneuvokohtaisessa virhemaksujärjestelmässä ei tarvitsisi tiedustella ajoneuvojen kuljettajaa yrityksiltä erillisellä tiedustelukirjeellä tapauksissa, joissa ajoneuvon haltijaksi on merkitty oi-

keushenkilö. Tällaisia kirjeitä lähetetään vuosittain noin 70 000 kappaletta. Yksi kirje kustantaa postituksineen ja tulostamisineen noin yhden euron. Jos tiedusteluista luovuttaisiin, säästäisi tämä noin 70 000 euroa vuodessa. Aikasäästöä tästä kertyisi noin neljän henkilötyövuoden verran.

Harkittaessa vaihtoehtoja nykyisen rikesakkojärjestelmän kehittämisen ja uuden liikennevirhemaksujärjestelmän käyttöönoton välillä, on tärkeää tarkastella sitä, voisiko seuraamuksen, rikesakon tai hallinnollisen maksun, varsinaisena määrääjänä olla muu kuin poliisimies. Jos seuraamuksen määräämisestä huolehtisi muu poliisin henkilökuntaan kuuluva, voitaisiin poliisimiesten työresursseja suunnata vakavampien rikkomusten selvittämiseen.

Esimerkiksi verohallinnon sihteerit tekevät sanktioluonteisia veronkorotuspäätöksiä. Samoin erävalvojat antavat rangaistusmääräyksiä. Näin ollen voisi olla tarkoituksenmukaista, että virhemaksun tai rikesakon määrääjänä voisi teknisesti olla myös poliisissa työskentelevä toimistosihteerit. Poliisipäällystö valvoisi virhemaksujen määräämistä. Liikennevirhemaksun lähettämiseen ei tarvittaisi poliisikoulutettua henkilöä, vaan lähettäjänä voisi olla myös toimistosihteerit. Sisäministeriön mukaan toimistosihteerien palkkakulut ovat noin 20 % edullisemmat kuin poliisimiesten.

Jos automaattisen liikennevalvonnan seurauksena määrättyjä rikesakkoja tai virhemaksuja ei tarvitsisi jatkossa antaa tiedoksi poliisilaitoksella virka-apupyynnöiden perustella, säästäisi se poliisin resursseja. Vuonna 2014 poliisilaitokset käsitelivät noin 21 000 virka-apupyynnöitä automaattisessa liikennevalvonnassa määrättyjen rikesakkojen tiedoksiantoihin liittyen. Yhden pyynnön käsittely vie poliisilaitoksella noin 0,5-1 tuntia. Jos automaattivalvontaan liittyviä virka-apupyynnöitä ei olisi, toisi se poliisille resurssisäästöjä noin 5-10 henkilötyövuotta.

Hallinnollisen sanktiojärjestelmä mahdollistaisi nykyistä kattavamman tieliikenteen automaattisen valvontajärjestelmän. Koska valvonnan ala laajenisi, olisi mahdollista, että määrättävien seuraamusten määrä lisääntyä. Sakosta tai maksuista saatavien tulojen muutokset riippuvat sakotuskynnyksestä ja siitä, mitä liikenneriikkomuksia automaattisesti valvottaisiin. Arvion mukaan järjestelmän muuttamisella ei olisi välittömiä vaikutuksia tulokertymään. Kun järjestelmä edelleen automatisoituu ja seuraamusten määrääminen nopeutuu, on mahdollista, että tulevaisuudessa kyetään käsittelemään enemmän rikkomuksia. Toisaalta kiinnijäämisriskin kasvaessa rikkomusten määrä kokonaisuudessaan vähenee.

Poliisihallituksen arvion mukaan poliisin fyysinen liikennevalvonta ei ole tulevaisuudessa lisääntymässä. Tällä on kiinnijäämisriskiä ja liikenneturvallisuutta heikentävä vaikutus. Automaattisen liikennevalvonnan lisääminen ja automatisoituvan prosessin hyödyntäminen kompensoivat tilannetta ja liikenneturvallisuustilanne voisi pysyä Suomessa vähintään nykyisellä tasolla. Taajamien automaattivalvonnan lisääntyessä liikenneturvallisuustilanne paranisi.

Hallinnollista järjestelmän kannalta keskeistä on oikeusturvan toteutuminen ja erityisesti muutoksenhakumahdollisuuden takaaminen pyrkien samalla järjestelmän yksinkertaisuuteen. Pelkästään viranomaisten työmäärän vähentämiseen ja kustannussäästöihin pyrkiminen menettelyä yksinkertaistamalla voi vaarantaa järjestelmän johdonmukaisuuden ja oikeusturvan toteutumisen. Hallinnollisen sanktiojärjestelmän kohdentamiseen sellaisiin rikkomuksiin, joiden kohdalla menettelyn yksinkertaistaminen saattaisi vaarantaa teosta epäillyn oikeusturvan, ei ole mahdollinen.

Hallinnollisessa järjestelmässä ensimmäinen muutoksenhakekeino olisi oikaisuvaatimus määräyksen antaneelle viranomaiselle. Oikaisuvaatimus on yksinkertainen muutoksenhakekeino. Päätöksen antaneella viranomaisella on parhaat mahdolliset tiedot ja resurssit ratkaista asia

joutuisasti ja oikeudenmukaisesti. Sisäministeriön ja Poliisihallituksen mukaan oikaisumenettely voisi laskea kynnystä hakea muutosta liikenne rikkomuksiin. Lisääntyvä muutoksenhaku kuormittaisi poliisia nykyistä enemmän.

Sisäministeriön arvion mukaan liikennevirhemaksujärjestelmän käyttöönotto voisi johtaa vuosittain yli 10 000 oikaisuvaatimukseen. Oikaisuvaatimusten käsittely edellyttää henkilöresursseja. Oikaisuvaatimuksesta saatuun viranomaispäätökseen olisi muutoksenhakumahdollisuus tuomioistuimeen. Hallintoasiassa valitetaan hallinto-oikeuteen.

Automaattisessa valvonnassa määrättyjä rikesakkoja vastustetaan tällä hetkellä noin 8 prosentin tapauksista. Jos liikennevirhemaksuja koskevia oikaisuvaatimuksia (ajoneuvon omistaja, haltija, tilapäinen käyttäjä tai käyttövastaava ei ollut rikkomushetkellä ajoneuvon kuljettaja) tulisi saman verran kuin nykyisen ehdollisen rikesakon vastustamisia, pysyisi näiden käsittelyyn käytettävä aika viranomaisessa samana. Myös kirjallisen huomautuksen tai ehdollisen rikesakon antamiseen kuluva aika nimetylle kuljettajalle olisi arviolta sama virhemaksun antamiseen kuluvan ajan kanssa.

Tiedossa on, että voimassa olevassa ehdollisen rikesakon järjestelmässä ajoneuvon tosiasiallisen kuljettajan ilmoittamisprosentti on korkea. Ajoneuvon haltija, omistaja tai tilapäinen kuljettaja ilmoittaa vastauksessaan poliisin lähettämään tiedustelukirjeeseen ajoneuvon todellisen kuljettajan noin 80 % tapauksista.

Tietojärjestelmät. Liikennevirhemaksumenettely edellyttää modernin työprosessin mukaisia automatisoituja toimintoja. Maksumenettelyn käsittelyjärjestelmässä on huomioitava sähköinen asiankäsittely, liittymät useisiin muihin järjestelmiin sekä sähköinen arkistointi koko asian ja asiakirjojen elinkaaren ajan. Toiminnallisen prosessin ja järjestelmäarkkitehtuurin kehittäminen edellyttävät huolellista määrittelytyötä.

Sakkomenettelyn laajentamista koskeva hallituksen esitys on parhaillaan eduskunnan käsiteltävänä. Sakkomenettelyn laajentaminen ja kaikkien ajokorttilain mukaisten ajokieltojen siirtäminen poliisin hallinnoitavaksi aiheuttaa tietojärjestelmän uusimistarpeita. Liikennevirhemaksun ja sen järjestelmän sekä sakkomenettelyn edellyttämien tietojärjestelmien uudistaminen yhdessä samalla kertaa on tarkoituksenmukaista ja järkevää.

Poliisihallitus aloittaa näiltä osin esiselvityksen, jossa selvitetään tarkemmin erilaiset vaihtoehdot, niiden kustannukset sekä toteuttamisaikataulut. Todennäköisin toteutusvaihtoehto on uusi käsittelyjärjestelmä tieliikenteen kaikkia seuraamuksia varten.

Uuden tieliikenteen seuraamusten hallinnointiin tarkoitetun järjestelmän toteuttamisella arvioidaan olevan myöhemmin noin 3-4 miljoonan euron kustannusvaikutus. Vaikutus kohdentuisi usealle vuodelle. Tarkkoja tietojärjestelmäkustannuksia ei voi luotettavasti arvioida ennen kuin uutta menettelyä tarkentavat määrittelyt on tehty ja toteutuksen edellyttämä mahdollinen tarjouskilpailu järjestetty. Järjestelmän uusimisesta aiheutuvia kuluja lisäksi liikennevirhemaksulomakkeiden painatus ja lomakemuutoksista seuraavat kustannukset. Tähän ei ole varattu erillistä rahoitusta vuoden 2018 talousarvioesityksessä tai julkisen talouden suunnitelmassa vuosille 2018–2021. Lisäkustannukset, järjestelmien ylläpitomenot mukaan lukien tulee tarvittaessa rahoittaa kohdentamalla uudelleen hallinnonalojen määrärahoja.

Alustavan arvion mukaan liikennevirhemaksu ja sen järjestelmä voisi olla mahdollista toteuttaa ensivaiheessa tekemällä muutoksia poliisin olemassa oleviin tietojärjestelmiin.

LVS-järjestelmä on tällä hetkellä osa automaattisen liikennevalvonnan seuraamusten käsittelyä. Sen laajempi hyödyntäminen esimerkiksi rikkomusasioiden asioiden arkistointiin ja tallentamiseen voisi olla mahdollista. Asiaa selvitetään heti hallituksen esityksen antamisen jälkeen erillisessä hankkeessa.

Poliisihallituksen alustavan arvion mukaan LVS-järjestelmän kehittäminen edellyttäisi tällöin noin 200 – 300 000 euron panostuksen. Tämän lisäksi muutoksia olisi tehtävä muihin poliisin tietojärjestelmiin sekä järjestelmien välisiin rajapintoihin ja turvaväyläratkaisuihin, myös eri hallinnonalojen välille.

On varsin todennäköistä, että olemassa oleviin järjestelmiin toteutettavilla muutoksilla ei pystytä merkittävästi nopeuttamaan liikennevirhemaksun käsittelyn edellyttämiä tietojärjestelmätarpeita. Lisäksi vanhojen, osin elinkaarensa päässä olevien järjestelmien päivittäminen samanaikaisesti käynnissä olevan uuden järjestelmän rakentamisen ohella nostaisi tietojärjestelmien toteuttamisesta aiheutuvaa työmäärää ja kokonaiskustannuksia, jolloin lopulliset kokonaiskustannukset muodostuisivat todennäköisesti edellä esitettyä suuremmiksi.

Liikennevirhemaksun tietojärjestelmätarpeiden toteuttamiseen poliisin nykyisiin tietojärjestelmiin voivat vaikuttaa myös tietosuoja- ja henkilötietolainsäädännön vaatimukset, joiden mukaan hallintomenettely ja rangaistusluonteiset hallinnolliset sanktiot (esimerkiksi pysäköintivirhemaksu, ylikuormamaksu ja tarkastusmaksu) lukeutuvat jatkossa tietosuosuoja-asetuksen soveltamisalaan, kun taas rikosasiat tietosuojadirektiivin soveltamisalaan. Esimerkiksi edellä mainittu LVS-järjestelmä on rakennettu rikosasioiden käsittelyä varten. Poliisihallituksen mukaan hallinnollisten seuraamusten käsittely tulee erottaa teknisesti rikosasioiden käsittelystä, tämä tulee ottaa huomioon tietojärjestelmäratkaisuiden toteutuksessa.

Koulutus. Tieliikennelainsäädännön uudistaminen edellyttää lain valvonnasta vastaavien viranomaisen, poliisin, Rajavartiolaitoksen ja Tullin henkilöstön sekä hallintotuomioistuinten kouluttamista uusiin säädöksiin. Koulutuksesta aiheutuisi kaikille liikennevalvontaviranomaisille kustannuksia.

Syyttäjän ja tuomioistuinten toimintaan

Käräjäoikeuksien käsiteltäväksi saatettujen rikesakkojen käsittely on aiheuttaa syyttäjille ja tuomioistuinlaitokselle kustannuksia. Rikesakot ovat viime vuosina työllistäneet tuomioistuimia noin 200 kertaa vuodessa. Enimmillään rikesakkoasioita on käsitelty tuomioistuimissa noin 450 kertaa.

Yksi syyteharkintaratkaisu maksoi oikeusministeriön mukaan syyttäjälle vuonna 2014 keskimäärin 322 euroa. Syyttäjän osallistuminen tuomioistuin käsittelyyn maksoi noin 204 euroa syytettyä kohden. Vuonna 2014 rikosasian käsittely kirjallisessa menettelyssä käräjäoikeudessa kustansi tuomioistuinlaitokselle noin 595 euroa ratkaisua kohden ja istuntokäsittely noin 850 euroa ratkaisua kohden.

Oikeusministeriön mukaan käräjäoikeuden käsiteltäväksi saatetun rikesakon käsittelyn kustannus on syyttäjälle ja tuomioistuimelle laskennallisesti 1376 euroa. Rikesakon käsittelystä syyttäjälle ja tuomioistuinlaitokselle aiheutuva kustannus on siten noin 275 000 – 620 000 euroa vuodessa (1376 euroa x 200–450 asiaa).

Edellä mainittuja lukuja voidaan pitää maksimiarvioina, koska liikenne rikkomukset usein ovat keskivertoratkaisuja yksinkertaisempia.

Jos liikennevirhemaksu tulee käyttöön, muutoksenhaku tapahtuu käräjäoikeuksien sijaan hallinto-oikeudessa. Muutoksenhaun esiaste on liikennevirhemaksun määränneelle liikenteenvalvojalle, yleensä poliisille tehtävä oikaisuvaatimus.

Oikeusministeriön mukaan keskimääräisen asian käsittely hallinto-oikeudessa maksoi vuonna 2014 tuomioistuimelle noin 1 620 euroa.

Hallinto-oikeuksien mittaristotyöryhmä on luokitellut hallinto-oikeuksissa käsiteltävät asiat asian vaatiman työmäärän ja asian vaativuuden mukaan eri luokkiin. Mittaristotyöryhmän mukaan muun muassa pysäköintivirhemaksut, joukkoliikenteen tarkastusmaksut ja ylikuormamaksut kuuluvat vähiten työläimpiin asioihin, joiden keskimääräinen kustannus on noin 318,60 euroa ratkaisua kohden.

Hallinto-oikeuksien kustannusarviot eivät sisällä kuultavan viranomaisen kustannuksia. Jos muutoksenhaku siirtyisi hallinto-oikeuksiin, tulisi lukuihin lisätä poliisin kustannuksia prosessiin osallistumisesta.

Hallinto-oikeuksissa käsiteltävien liikennevirhemaksuihin liittyvien muutoksenhakuasioiden lukumäärä on vaikea arvioida ennakolta. Sen arvioiminen, minkä tuomiopiirin alueella asioita tultaisiin käsittelemään, on vielä hankalampi tehtävä.

Jos kuitenkin liikennevirhemaksujen muutoksenhakuasioita käsiteltäisiin saman verran hallinto-oikeuksissa kuin tällä hetkellä yleisissä tuomioistuimissa käsitellään rikesakkoasioita, laskennallinen vuosikustannus hallinto-oikeuksille olisi yhteensä noin 64 000 – 143 000 euroa vuodessa (318 euroa x 200–450 asiaa).

Selvää on, että muutoksenhaku rikkomusasioissa lisääntyy, jos asioiden kokonaismäärä lisääntyy tulevaisuudessa. Jos rikkomusten kokonaismäärä vähenee, muutoksenhaku myös vähenee. Voimaan tulleella tuomioistuinmaksulailla on ollut hallinnollisista sanktioista, esimerkiksi pysäköintivirhemaksusta tehtyjen valitusten määrää vähentävä vaikutus.

Liikenteen turvallisuusvirastoon

Esityksellä on vaikutuksia Liikenteen turvallisuusviraston tietojärjestelmiin.

Tällä hetkellä poliisin ja tuomioistuinten tekemiä ajokieltoja hallinnoidaan Liikenteen turvallisuusviraston ajoneuvoliikennetietojärjestelmässä. Virasto myös ohjeistaa ja kouluttaa tietojärjestelmäasioissa poliisia. Virasto tarvitsee ajokieltotiedot ajo-oikeuksien voimassaolon varmistamiseksi, mutta sillä ei ole toimivaltaa ajokieltojen määräämisessä.

Nykyinen tietojärjestelmäratkaisu, jossa ovat mukana poliisi, Liikenteen turvallisuusvirasto ja tuomioistuimet, aiheuttaa hallinnollista hitautta järjestelmiä koskevassa päätöksenteossa ja jatkuvia yhteensovittamistarpeita sekä kustannuksia.

Jos esityksen ajokieltomenettelyt toteutetaan nykyisiin tietojärjestelmäratkaisuihin perustuen, se voisi lisätä tietojärjestelmäratkaisun monimutkaisuutta eikä edistäisi parhaalla mahdollisella tavalla poliisin toiminnan kehittämistä sen omiin tarpeisiin perustuen.

Liikenteen turvallisuusviraston mukaan erillisessä hankkeessa tulisi arvioida ajokieltojen hallinnoinnin siirtämistä kokonaisuudessaan poliisin järjestelmiin. Näihin liittyen ajokieltojen hallinnointiin liittyvät tietojärjestelmämuutokset voisi olla tarkoituksenmukaista toteuttaa suoraan poliisin omiin järjestelmiin.

Valmistelussa olisi selvitettävä, miten ajokielto ja seuraamusjärjestelmä hallinnollisten menettelyiden osalta olisi tarkoituksenmukaisinta järjestää. Samaten tarkastelussa tulisi ottaa huomioon eri viranomaisten mahdollisuudet luoda ja kehittää järjestelmiä ja niiden hallinnollista toimivuutta. Joka tapauksessa tulisi arvioida, toteutetaanko muutos nykyisiin vai uusiin järjestelmiin. Ratkaisusta riippuen tulee uudistuksen toteuttamiseen varata riittävästi aikaa ja resursseja. Tietojärjestelmiä on joka tapauksessa järkevää yhteen sovittaa sakkomenettelyn laajentamista koskevan hankkeen tietojärjestelmämuutosten kanssa.

Liikenteen turvallisuusviraston mahdollisiin tietojärjestelmien muutoksiin ei ole varattu erillistä rahoitusta vuoden 2018 talousarvioesityksessä tai julkisen talouden suunnitelmassa vuosille 2018–2021. Lisäkustannukset, järjestelmien ylläpitomenot mukaan lukien tulee tarvittaessa rahoittaa kohdentamalla uudelleen hallinnonalojen määrärahoja.

Oikeusrekisterikeskukseen

Oikeusrekisterikeskuksen mukaan Liikennevirhemaksun toteuttamiseksi perintäjärjestelmään tehtävistä muutoksista aiheutuisi kustannuksia noin 150 000 euroa, jos poliisi toteuttaisi vastaavat muutokset tällä hetkellä käytössä olevaan Patja-järjestelmään. Patja-järjestelmän mahdolliseen kehittämiseen ei ole varattu erillistä rahoitusta vuoden 2018 talousarvioesityksessä tai julkisen talouden suunnitelmassa vuosille 2018–2021. Mahdolliset lisäkustannukset, järjestelmien ylläpitomenot mukaan lukien tulee tarvittaessa rahoittaa kohdentamalla uudelleen hallinnonalojen määrärahoja.

Liikenne rikkomuksia ja liikennevirhemaksun täytäntöönpanoa koskevia tilastotietoja arvioidaan tarvittavan nykyistä enemmän. Tilastotiedon pitää olla rikkomuskohtaista. Tilastointijärjestelmän kehittämiseen arvioidaan tarvittavan pidemmällä aikavälillä noin 100 000 euron panostus. *Rikosuhrimaksun määrään*

Rikosuhrimaksusta annetun lakia säädettäessä edellytettiin, että hallinnollisten sanktioiden laajentamiseen tieliikenteessä liittyvässä säädösvalmistelussa tulee arvioida mahdollisen uudistuksen vaikutukset rikosuhrimaksulakiin (HE 293/2014 vp).

Rikosuhrimaksusta annetun lain (669/2015) 2 §:n mukaan rikosuhrimaksun on velvollinen suorittamaan se, joka tuomitaan rangaistukseen rikoksesta, josta säädetty ankarin rangaistus on vankeutta. Maksuvelvollisuutta ei ole, jos tekijä oli rikoksentekohetkellä alle 18-vuotias. Rikosuhrimaksun on velvollinen suorittamaan myös oikeushenkilö, joka tuomitaan yhteisösakoon.

Rikosuhrimaksu on 40 euroa, jos rangaistus tuomitaan yhdestä tai useammasta rikoksesta, joista vähintään yhdestä säädetty ankarin rangaistus on vankeutta enintään kuusi kuukautta. Maksu on 80 euroa, jos rangaistus tuomitaan yhdestä tai useammasta rikoksesta, joista vähintään yhdestä säädetty ankarin rangaistus on vankeutta enemmän kuin kuusi kuukautta. Oikeushenkilölle määrättävä maksu on 800 euroa.

Vuonna 2012 tuomittiin erilaisista rikoksista noin 158 000 henkilöä (HE 293/2014 vp). Luovussa ovat mukana henkilöt, joille syyttäjä määräsi summaarisessa menettelyssä sakkorangaistuksen rikoksesta, josta ankarin säädetty rangaistus on vankeutta. Tuomioistuimessa tuomittuja oli noin 54 000 ja rangaistusmääräysmenettelyssä noin 103 000 henkilöä. Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta annettiin noin 79 000 rangaistusmääräystä.

Suurin osa rikosuhrimaksuista kertyy tieliikenne rikoksista. Hallituksen esityksessä (HE 293/2014vp.) arvioidaan suurimmaksi laskennalliseksi maksukertymäksi 4,12 miljoonaa eu-

roa. Tästä summasta olisi liikenneturvallisuuden vaarantamisrikosten osuus 3,2 miljoonaa euroa. Lähes koko summa kertyy päiväsakolla käsiteltävistä ylinopeusrikoksista ja rikkomuksista.

Tehdyn arvion mukaan liikenne rikkomusten käsittely liikennevirhemaksulla vaikuttaisi hyvin vähän kertyvän rikosuhrimaksun määrään.

5. Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Hallituksen esitysluonnoksesta on pyydetty lausunto yhteensä 250 viranomaiselta, järjestöltä, yritykseltä tai yhteisöltä. Lausunnon toimitti liikenne- ja viestintäministeriölle 170 lausunnonantajaa. Lausunnot ovat saatavilla internet-osoitteessa

<https://www.lvm.fi/lainsaadannon-valmistelu/-/mahti/asianasiakirjat/63026>.

Annetuissa lausunnoissa esitetään runsaasti muutoksia sekä pykäliin sekä niiden perusteluihin. Seuraavassa yhteenvetojaksossa käsitellään niitä keskeisiä teemoja, joihin lausunnoissa on erityisesti kiinnitetty huomiota.

Pyöräilykypärän käyttö

Voimassa olevan tieliikennelain 90 §:n mukaan polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä asianmukaista suojakypärää. Kyseessä on kypärän käyttöä koskeva suositus, johon ei perustu rangaistusuhkaa. Säännöstä on arvioitu laajasti esitystä valmisteltaessa.

Lausunnolla olleen esitysluonnoksen mukaan suojakypärän käyttösuositus poistetaan laista. Kypärän käytöllä on pyöräilijöiden henkilökohtaista turvallisuutta edistäviä vaikutuksia ja siksi sen käyttöä tulee pyrkiä edistämään, mutta esityksen mukaan se on mahdollista muulla tehokkaammalla tavalla kuin laissa olevana suosituksena.

Helsingin käräjäoikeus, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL), Pyöräliitto ja Pyöräilykuntien verkosto kannattavat lausunnoissaan esityksen mukaista pyöräilykypärän käyttösuosituksen poistamista.

Helsingin käräjäoikeus pitää kannatettavana, että sanktioimatonta kypärän käyttösuositus poistetaan, jolloin käytön laiminlyöntiä ei voida ottaa oikeudenkäynnin kohteeksi. Käräjäoikeus katsoo, että kypärän käyttöä tulee heijastimen tavoin edistää muunlaisin keinoin, kuten valistuskampanjoin.

HSL esittää, että kypäräsäännöksen poistaminen on pyöräilyn edistämistavoitteiden kanssa samansuuntainen ja kannatettava. HSL katsoo myös, että esimerkiksi Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmän tai vastaavien palveluiden hankaloittaminen ylimääräisillä säädöksillä ja sanktioilla heikentää palvelun houkuttelevuutta merkittävästi.

Pyöräliitto pitää käytösäännöksen poistamista perusteltuna, koska säännöksestä on kansanterveyden kannalta selvästi enemmän haittaa kuin hyötyä. Pyöräliiton mukaan käytösäännöksen poistaminen tuskin saisi ketään lopettamaan kypärän käyttämistä, mutta se alentaisi kynnystä pyöräilyyn uusille pyöräilijöille.

Pyöräilykuntien verkosto lausuu, että suositusluonteinen säännös ei sovi tieliikennelakiin ja kyseinen säännös antaa kuvan pyöräilyn vaarallisuudesta. Lausunnossa esitetään, että pyöräilyn myönteiset vaikutukset kansanterveyteen ovat kaikkien tehtyjen tutkimusten perusteella moninkertaiset onnettomuusriskeihin verrattuna.

Sosiaali- ja terveysministeriö, Kuopion kaupunki, Suomen Kuntaliitto, Poliisihallitus, Opetushallitus, Terveiden ja hyvinvoinnin laitos, Liikenneturva, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK, Näkövammaisten liitto, Autoliitto, Tieliikenteen tietokeskus, Autoalan keskusliitto, Autotuojat, Suomen autokoululiitto sekä Invalidiliitto ovat vastustaneet lausunnoissaan pyöräilykypärän käyttösuosituksen poistamista.

Käyttösuosituksen säilyttämiseksi esitetään muun muassa seuraavia perusteluja:

- suosituksen poistamisesta lainsäädännöstä seuraa kypärän käyttöasteen väheneminen,
- kypäräsuosituksen ei tarvitse olla sanktioitu, koska lainsäädännöllä voidaan pyrkiä myös asenteiden ja käyttäytymismallien muuttamiseen kuten pyöräilykypärän käytön lisäämiseen,
- lain antama käyttösuositus on luonteeltaan ohjaavampi kuin pelkästään esimerkiksi kunnan antama suositus,
- esityksen ensisijainen tarkoituksena on liikenneturvallisuuden parantaminen, mutta kyseiseen tavoitteeseen ei päästä käyttösuositus poistamalla,
- käyttösuosituksen poistaminen laista olisi omiaan epäselventämään käytön suositeltavuutta,
- tulee jatkossakin sisällyttää lakiin, koska liikenneonnettomuustutkijalautakuntien tutkimissa onnettomuuksissa lähes poikkeuksetta suositellaan kypärän käyttöä pyörällä liikuttaessa,
- tulevaisuudessa suuri osa pyöristä on sähköavusteisia, jolloin kypärän käyttö korostuu,
- lakiin kirjattu käyttösuositus on ollut merkittävä tuki koulutukselle ja viestinnälle sekä ohjenuora yrityksille, yhteisöille ja kunnille edistää kypärän käyttöastetta omien palveluiden ja työntekijöiden parissa.

Terveiden ja hyvinvoinnin laitos, Autoliitto sekä **Suomen autokoululiitto** esittävät lausunnoissaan käyttösuosituksen muuttamista käyttöpakoksi tai velvoitteeksi käyttää suojakypärää. Käyttöpakkoa perustellaan sillä, että käyttövelvoite voitaisiin sanktoida, jolloin lakiin ei jäisi sanktioimattomia säännöksiä.

Heijastimen käyttö

Voimassa olevan tieliikennelain 42 §:n mukaan jalankulkijan on pimeän aikana tiellä liikkueensa yleensä käytettävä asianmukaista heijastinta.

Esitysluonnoksessa heijastimen käyttösuositusta ei ollut. Luonnoksessa kuitenkin todettiin, että vaikka laissa ei enää olisi heijastimen käyttösuositusta, heijastimen käyttäminen hämärän ja pimeän aikana on erittäin tärkeää.

Helsingin käräjäoikeus ja **Porin kaupunki** kannattavat, ettei sanktioimattomia säännöksiä sisällytetä esitettyyn tieliikennelakiin. Helsingin käräjäoikeus pitää tärkeänä, että sanktioimattomien säännösten poistamisen yhteydessä varmistetaan, että heijastimen tai pyöräilykypärän käytön laiminlyönti ei myöskään tule oikeudenkäynnin kohteeksi. Lausunnoissa korostetaan, että heijastimen käyttöä tulee edistää muunlaisin toimin, kuten valistuskampanjoin.

Useat lausunnonantajat ovat lausunnoissa vastustaneet heijastimen käyttösuosituksen poistamista. Näitä olivat **Riihimäen kaupunki**, **Kuopion kaupunki**, **Suomen Kuntaliitto**, **Poliisihallitus**, **Opetushallitus**, **Terveiden ja hyvinvoinnin laitos**, **Helsingin yliopiston lääketieteellinen tiedekunta**, **Liikenneturva**, **Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK**, **Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT**, **Näkövammaisten liitto**, **Autoliitto**, **Tieliikenteen Tietokeskus**, **Autoalan Keskusliitto**, **Autotuoajat**, **Invalidiliitto** sekä **Liikenneoikeusyhdistys**.

Käyttösuosituksen säilyttämiseksi esitetään muun muassa seuraavia perusteluja:

- suosituksen poistaminen laista olisi väärä signaali tienkäyttäjille ja vähentäisi todennäköisesti selvästi heijastinten käyttöä,
- käyttösuosituksen poistaminen olisi omiaan epäselventämään heijastimen käytön suositeltavuutta,
- heijastin on valaisemattomalla tieosuudella henkivakuutus ja niiden käyttämättä jättäminen pimeällä ja sateisella säällä tummissa vaatteissa olisi edesvastuutonta,
- selkeän oikeusohjeen jättäminen pois vähentää lainsäätäjän tukea turvallisuutta edistäviltä toimilta,
- sanktioimaton käytösäännös on johtanut siihen, että niiden käyttöaste on Suomessa korkealla,
- käyttösuosituksen on katsottu lisänneen liikenneturvallisuutta ja heijastimen käyttösuositus ennaltaehkäisee onnettomuuksia.

Liikenneoikeusyhdistys, **Liikennesuunnittelun seura** ja **Autoliitto** kannattavat heijastimen käyttövelvollisuuden ottamista uuteen tieliikennelakiin rangaistuksen uhalla, jos vaihtoehtona on joko sanktioimattomasta säännöksestä luopuminen tai sanktoidun heijastimen käyttövelvoitteen lisääminen lakiin.

Terveiden ja hyvinvoinninlaitos esittää, että poliisi voisi valvoa heijastimen käyttöä tehostetusti niinä aikoina, kun se valvoo polkupyörän valon käyttöä, mutta valvonnasta huolimatta heijastimen käyttämättä jättämisen sanktio voisi edelleen olla 0 euroa.

Ajoneuvon pysäyttäminen ja pysäköinti

Pysäköinti tien vasemmalle puolelle kaksisuuntaisella tiellä. Esitysluonnoksen 36 §:ssä ehdotettiin pysäyttämisen ja pysäköinnin säännöksi muun muassa se, että myös Suomessa vasemmalle puolelle tietä pysäköinti sallittaisiin kaksisuuntaisella tiellä taajamassa. Edellytyksenä olisi luonnoksen mukaan se, että pysäköinnin olisi tapahduttava muuta liikennettä vaarantamatta ja haittaamatta. Esityksen tarkoituksena on mm. jakeluliikenteen toiminnan helpottaminen, autoilun vähentäminen kaupunkien keskustoissa ja sähköautojen latauspisteiden hel-

pompaa saavutettavuutta. Kaksisuuntaisella tiellä pysäköinti tien vasempaan reunaan on jo pitkään ollut mahdollista useassa Euroopan valtiossa.

Joensuun kaupunki, Järvenpään kaupunki, ELY-keskukset ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry (SKAL) kannattavat ehdotusta kaksisuuntaisen tien vasemmalle puolelle pysäköimisen sallimisesta. Puoltavina perusteluina esitetään muun muassa seuraavaa:

- pysäköinnin salliminen taajaman kaksisuuntaisen tien vasemmalla puolella voi vähentää ajamisen tarvetta vapaan pysäköintipaikan etsinnässä,
- säännös helpottaisi jakeluliikenteen toimintaa sekä lisäisi myös jakeluliikenteen kuljettajan turvallisuutta.

Poliisihallitus ei suoranaisesti vastusta vasemmalle puolelle tapahtuvaa pysäköintiä, mutta lausuu, että pysäyttäminen ja pysäköinti kaksisuuntaisen tien vasemmalle puolelle ei voi tapahtua muuta liikennettä häiritsemättä ja vaarantamatta lukuun ottamatta tyhjää tien reunaa.

Tampereen kaupunki toteaa, että jos pysäköinti vasemmalla puolella kaksisuuntaisilla kaduilla sallitaan, tulisi sääntöä täsmentää. Kaupunki esittää, että pysäköinti vasemmalla puolella olisi mahdollista vähäliikenteisillä kaduilla, mutta pääkaduilla se todennäköisesti aiheuttaisi turvallisuusriskin.

Oikeusministeriö ei suhtaudu täysin kielteisesti pysäköintiä koskevaan ehdotukseen, mutta kehottaa kiinnittämään huomiota siihen, että vasemmalle puolelle pysäköimisen edellytys (jos se voi tapahtua muuta liikennettä vaarantamatta ja häiritsemättä) on verrattain vaikeatulkintainen. Säännösluonnoksessa ei kuitenkaan edellytetä, että pysäköinti konkreettisesti tapahtuisi muuta liikennettä vaarantamatta ja häiritsemättä, vaan edellytyksenä on ainoastaan se, että pysäköinti ”voi” tapahtua ilman näitä haittoja. Jos tarkoituksena on, että pysäköitäessä on tehtävä hypoteettisia haittoja ja vaaroja koskeva tarkastelu, on tämä oikeusministeriön lausunnon mukaan syytä tuoda selvästi esille perusteluissa.

Helsingin kaupunki ei vastusta pysäköintiä koskevaa ehdotusta, mutta korostaa, että säännöksessä tulisi täsmentää kuljettajan selonottovelvollisuutta pysäköintiä ohjaavista liikenne-merkeistä myös tien vasemmalle puolelle pysäköitäessä.

Riihimäen kaupunki, Espoon kaupunki, Lappeenrannan kaupunki ja Liikenneturva vastustavat lausunnoissaan uutta säännösehdotusta, joka sallii kaksisuuntaisen tien vasemmalle puolelle pysäköinnin. Liikenneturvan mukaan hallituksen esitysluonnoksessa on vedottu virheellisesti siihen, että tieliikennesopimus mahdollistaa kaksisuuntaisen tien vasemmalle puolelle tapahtuvan pysäköinnin. Liikenneturva lausuu, että sopimuksen 23 artiklan mukaan kuljettaja saa pysäköidä tai pysäyttää ajoneuvonsa vain liikennesuuntansa mukaiselle puolelle ajorataa.

Ehdotusta vastustaneet kaupungit perustelevat kantaansa pääosin liikenneturvallisuuden vaarantumisella. Lausunnoissa korostetaan, että vasemmalla olevasta pysäköintipaikasta liikkeelle lähteminen voi tapahtua ”sokkona” suoraan vastaantulevien kaistalle, ja tällä toiminnalla olisi onnettomuusriskiä merkittävästi korottava vaikutus. Espoon kaupunki lausuu lisäksi, että vasemmalle puolelle tapahtuva pysäköinti edellyttää liikenteenohjauslaitteiden kaksinkertaistamista, koska ne tulee osoittaa ehdotetun sääntelyn valossa molempiin ajosuuntiin.

Pysäyttäminen ja pysäköinti jalkakäytävälle ja pyörätielle. Esitysluonnoksen 37 §:n 2 momentissa ehdotettiin voimassa olevan tieliikennelain mukaista säännöstä siitä, että pysäyt-

tää tai pysäköidä ei saisi jalkakäytävällä, suojatiellä, pyörätiellä tai pyörätien jatkeella taikka viiden metrin matkalla ennen suojatietä taikka risteävää pyörätietä tai risteävää pyörätien jatketta. Kuitenkin saman pykälän 4 momentin mukaan ajoneuvon saisi edelleen erityistä varovaisuutta noudattaen pysäyttää lyhyeksi ajaksi jalkakäytävälle ja pyörätielle ajoneuvoon nousemista, siitä poistumista, sen kuormaamista tai kuorman purkamista varten, jos läheisyydessä ei ole käytettävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottavia syitä. Pysäytetty ajoneuvo ei saisi kohtuuttomasti haitata jalkakäytävällä eikä pyörätiellä liikemistä. Ajoneuvo olisi tällöin tarvittaessa siirrettävä paikkaan, jossa se ei häiritse muuta liikennettä.

Mahdollisuus pysäyttää ja pysäköidä hetkellisesti jalkakäytävälle ja pyörätielle on arvioitu luonnoksessa edelleen tärkeäksi säännöksi tavara- ja henkilökuljetuslogistiikan sujuvuuden kannalta.

Vantaan kaupunki, Järvenpään kaupunki, Suomen yrittäjät, Logistiikkayritysten liitto sekä Suomen Kuljetus ja Logistiikka (SKAL) kannattavat pysäköinnin ja pysäyttämisen mahdollistamista jalkakäytävällä ja pyörätiellä myös jatkossa. Perusteluina lausunnoissa esitetään muun ohella seuraavia perusteluja:

- pysäköinnin ja pysäyttämisen kieltäminen vaikeuttaisi huomattavasti jakeluliikennettä ja haittaisi näin ollen kaupan toimintaedellytyksiä,
- keskusta-alueiden asemakaavoissa ei ole varauduttu jakeluliikennettä koskeviin pysäköintikieltoihin jalkakäytävillä ja pyöräteillä,
- Suomessa on paljon paikkoja, joissa tavaroiden jakelu ja nouto on pakko järjestää jalkakäytävien ja pyöräteiden kautta
- säännöksen säilyttäminen entisellään on tärkeää tavara- ja henkilökuljetuslogistiikan sujuvuuden kannalta.

Tampereen kaupunki esittää, että pysäyttämistä jalkakäytävälle tai pyörätielle koskevia säännöksiä tulisi täsmentää. Esitysluonnoksessa on jätetty pois voimassa olevan lain maininta velvollisuudesta pysytellä ajoneuvon läheisyydessä, mikäli ajoneuvo pysäytetään jalkakäytävälle tai pyörätielle. Ajoneuvon kuormaamista ja purkamista koskevia määritelmiä olisi myös syytä täsmentää säännöksen soveltamisen selkeyttämiseksi. Tampereen tavoin **Helsingin kaupunki** toivoo, että sääntelyä täsmennettäisiin ja esitystä muutettaisiin niin, että jalkakäytävää ja pyörätietä ei saa käyttää pysäyttämiseen, ellei liikennemerkillä toisin osoiteta.

Helsingin seudun kauppakamari ehdottaa soveltuvien lastauspaikkojen toteuttamista Helsingissä myös jatkossa, jos pysäyttämisen ja pysäköinnin kieltämistä ei koeta lainsäädännöllisesti tarkoituksenmukaiseksi.

Turun kaupunki, Lahden kaupunki, Porvoon kaupunki, Espoon kaupunki, Etelä-Karjalan liitto, Pyöräliitto, Pyöräilykuntien verkosto ja Suomen pyöräilyn ohjaajat vastustavat pysäköinnin sallimista jalkakäytävälle ja pyörätielle, vaikka pysäköinnissä noudatettaisiin erityistä varovaisuutta ja ajoneuvon pysäköinnillä pyritäisiin olla häiritsemättä muuta liikennettä. Perusteluiksi lausunnoissa esitetään muun muassa seuraavaa:

- pysäköinnin kieltämistä koskeva ehdotus jalkakäytävällä tai pyörätiellä on liian epämääräinen, minkä vuoksi se ei tule toimimaan käytännön valvontatilanteissa,

- kaupunkijakelu tulisi hoitaa ensisijaisesti ajoradan reunasta, jolloin ajoneuvoa ei tarvitsisi pysäyttää jalkakäytävälle tai pyörätielle,
- pysäyttäminen jalkakäytävälle tai pyörätielle asettaa kevyen liikenteen entistä heikompaan asemaan ajoneuvoliikenteeseen nähden,
- käytäntö on osoittanut, että pysäyttämismahdollisuutta jalkakäytävälle tai pyörätielle käytetään runsaasti ja tahallisesti väärin,
- poikkeussääntö on turha ja vaarantaa kevyen liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta erityisesti erityisryhmien, kuten näkövammaisten ja pyörätuolilla liikkuvien osalta,
- sujuvan pyöräilyn kannalta pysäköinti ja pysäyttäminen pyöräteillä pitäisi yksiselitteisesti kieltää, sillä pyöräteille pysäköiminen on Suomessa jatkuvasti paheneva ongelma,
- säännöksen määritelmät ”lyhyeksi ajaksi”, ”pakottava syy” ja ”kohtuuton haitta” ovat liian tulkinnanvaraisia ilmauksia.

Ajoneuvojen talvirenkaat

Ajoneuvojen talvirenkaiden käyttövelvoite on voimassaolevassa sääntelyssä sidottu kalenteriin. Ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 16 §:n mukaan talvirenkaita on käytettävä joulukuusta helmikuun loppuun. Esitysluonnoksessa esitettiin talvirengasmääräysten uudistamista vastaamaan paremmin Suomen vaihtuvia keliolosuhteita niin, että talvirenkaita koskeva käyttövelvoite olisi marraskuusta maaliskuun loppuun, jos keli edellyttäisi.

ELY-keskukset, Liikennesuunnittelun seura, Autoliitto, Liikenneturva, Pyöräliitto ja Liikenneoikeusyhdistys pitävät uutta talvirenkaiden talvikeliin sidottua käyttövelvoitetta kannatettavana.

Tieliikenteen tietokeskus, Autoalan keskusliitto ja Autotuojat kannattavat myös ehdotusta uudeksi talvirenkaita koskevaksi sääntelyksi, koska uusi sääntely sallisi kesäenkailla ajon erityisesti leutoina alkutalven kausina, jolloin talvikelejä ei esiinny vielä koko maassa. Tieliikenteen tietokeskus, Autoalan keskusliitto ja Autotuojat ehdottavat esityksen mukaisen keliin sopeutetun talvirengasvelvoitteen ulottamista huhtikuun loppuun asti, koska talvikelit jatkuvat erityisesti Keski-, Itä- ja Pohjois-Suomessa usein pitkälle huhtikuuhun.

Liikenneturva tukee ehdotusta, mikäli voidaan turvata se, että talvikelin määrittely on selkeä ja kiistaton sekä kansalaiselle että valvovalle viranomaiselle.

Ympäristöministeriö, Opetushallitus, Helsingin yliopiston lääketieteellinen tiedekunta, Teknisen kaupan liitto, Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto, Logistiikkayritysten liitto, Liikennevakuutuskeskus, Nokia renkaat Oy, Suomen yrittäjät ja Linja-autoliitto ovat lausunnoissaan vastustaneet tai vähintään vaatineet talvirenkaiden käyttöä koskevan ehdotuksen uudelleen arviointia.

Ympäristöministeriö lausuu, että esitetyssä muodossa säännös jättää runsaasti tulkinnan ja harkinnan varaa liikenneolosuhteista ja niihin varautumisesta tienkäyttäjälle. Muun muassa ilmastomuutoksen myötä säät ja ajokelit voivat vaihdella vaikeasti ennakoitavilla tavoilla lyhyenkin ajan sisällä, mikä ympäristöministeriön mukaan vaikeuttaa tienkäyttäjän päätöksentekoa renkaiden vaihdon osalta. Lisäksi ympäristöministeriö korostaa, että esitetty muutos voi

johtaa nastarenkailla ajetun suoritteen kasvuun, koska uusi ehdotus velvoittaa talvirenkaiden käyttöä aiempaa pidemmälle aikajaksolle. Nastarenkaiden pidempiaikainen käyttö johtaa puolestaan suurempaan katupölyn muodostumiseen ja päällysteiden kulumiseen. Edellä mainittujen seikkojen johdosta ympäristöministeriö katsoo, että talvirenkaiden sääntelyä koskevan ehdotuksen vaikutuksia tulisi arvioida tarkemmin.

Ehdotettua käyttövelvollisuutta vastustetaan lisäksi muun muassa seuraavilla perusteluilla:

- keliolosuhteet muuttuvat Suomessa hyvinkin nopeasti ja se saattaa vaarantaa esim. kuljetusalan ammateissa opiskelijan sekä työntekijän turvallisuutta,
- nastarenkaiden vaihtaminen sääolosuhteiden vaihtelun mukaan on epärealistista ja talvirenkaiden käyttö tulisi edelleen sitoa pakolliseksi talven ydinkuukausiksi,
- pelkästään sääolosuhteisiin sidottu talvirenkaiden käyttösääntö on Suomen olosuhteissa merkittävä turvallisuusriski ja poliisin valvonnan kannalta mahdotonta,
- ehdotettu sanamuoto toisi turhia riskejä liikenteeseen, koska kaikkina talvikuukausina voisi lähteä liikenteeseen myös kesärenkailla,
- raskaan liikenteen osalta talvikeliin sidottu talvirenkaiden käyttövelvoite johtaa mahdollisiin tilanteisiin sääolosuhteiden ennakoimattomuuden osalta,
- tutkimusten mukaan osa kansalaisista lykkäisi talvirenkaiden vaihtamista mahdollisimman myöhäiseen ajankohtaan tai jättäisi talvirenkaat kokonaan vaihtamatta, jolloin kesärenkailla talvella liikkuvat riskeeraavat myös muiden tielläliikkujien turvallisuuden,
- autoilijoiden on annetun kelimääritelmän perusteella vaikea arvioida, milloin sää tai keli vaatii talvirenkaiden käyttöä,
- ehdotettu keliperusteinen talvirenkaiden käyttö aiheuttaisi yrityksille mittavia ongelmia, koska ehdotetun sääntelyn perusteella yritykset joutuisivat varustamaan koko kalustonsa talvirenkailla yksittäisen maaliskuussa olevan lumisen päivän johdosta

Ajoneuvokohtaiset nopeusrajoitukset

Ajoneuvojen suurimpia sallittuja nopeuksia koskeva säännös sisältyi esitysluonnoksen 99 §:ään. Luonnoksessa ehdotettiin paketti-, ruumis-, huolto- ja matkailuauton ajoneuvokohtaiseen nopeusrajoituksen poistamista sekä luokittelumassaltaan enintään 750 kg painoisen perävaunun muodostaman yhdistelmän suurimman sallitun nopeusrajoituksen nostamisesta 100 kilometriin tunnissa.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK sekä Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT kannattavat paketti-, huolto- ja matkailuautojen ajoneuvokohtaisista 80 km/h:n nopeusrajoituksista luopumista, muttei siltä kalustolta, joiden ajoneuvotekniset ominaisuudet eivät salli 100 km/h nopeutta.

Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto toteaa, että ajoneuvokohtaisten nopeusrajoitusten poistoa kannattaisi vielä harkita erityisesti vanhojen huolto-, matkailu-, ruumis- ja maastoautojen kohdalla tai nopeusrajoitusten poisto tulisi vaihtoehtoisesti kohdistaa vuonna 2001 tai sen jälkeen käyttöön otettuihin ajoneuvoihin. Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto lausuu

myös, että O1-luokan (enintään 750 kg) perävaunujen nopeusrajoitusten poistaminen on riskialtista, koska niiden huolto on usein laiminlyötyä eikä niitä katsasteta.

Myös **Liikenneturva** toteaa lausunnossaan, ettei se kannata ajoneuvokohtaisten nopeusrajoitusten poistamista niiltä vanhoilta paketti- ja matkailuautoilta, joiden ajoneuvotekniset ominaisuudet eivät nykyisinkään salli edes 100 km/h nopeutta. Liikenneturva katsoo, että pienetkin korotukset eri ajoneuvoilla aiheuttavat liikenteen nopeustasoon jonkinlaisen keskinopeuden muutoksen, mikä tulee näkymään turvallisuuden heikkenemisenä.

Liikennevakuutuskeskus toteaa, että ajoneuvokohtaisesta 80 km/h nopeusrajoituksesta luopumisessa paketti-, huolto- ja matkailuautojen, joiden kokonaismassa on enintään 3500 kg, kohdalla ei ole huomioitu Suomen ajoneuvokannan korkeaa keski-ikää. Liikennevakuutuskeskus nostaa lisäksi esiin, että kevytperävaunuyhdistelmien suurimman sallitun nopeuden nostaminen 100 km/h tuo liikenteeseen riskejä ja muutos ei ole liikenneturvallisuuden kannalta katsottuna perusteltu.

SF-Caravan ry esittää, että M1-luokkaa kuuluvien matkailuautojen sekä N1-luokan paketti-autojen osalta tulisi poistaa ajoneuvokohtaiset nopeusrajoitukset kokonaan ja niille tulisi sallia tiekohtaiset liikennemerkein osoitetut enimmäisnopeudet. Autojen rakenne ja turvallisuusvarusteet ovat kehittyneet lausunnon mukaan viime aikoina niin paljon, jolloin nopeusrajoitusten nostamisella parannettaisiin liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. SF Caravan ry lausui lisäksi, että mikäli luokittelumassaltaan enintään 750 kg painoisen perävaunun suurin sallittu nopeus olisi jatkossa 80 km/h sijasta 100 km/h, niin myös jarrullisilla yli 750 kg mutta alle 3500 kg O2-luokan perävaunuja tulisi voida vetää 100 km/h.

Liikenteenohjauslaitteiden asettaminen

Esityksen 71 §:ssä säädettäisiin liikenteenohjauslaitteen asettamisesta voimassa olevan lain mukaisesti. Liikenteenohjauslaitteesta päättäminen on hallintotoimi ja perustuslain 124 §:ssä tarkoitettua julkisen vallan käyttöä. Ohjauslaite velvoittaa, määrää tai ohjaa tienkäyttäjää tekemään tiellä jotakin. Sen noudattamatta jättämisestä voidaan määrätä rangaistus. Siksi suostumuksen hankkiminen kunnalta liikenteenohjauslaitetta asetettaessa olisi uudessakin tieliikennelaissa välttämätöntä. Kunnan suostumukseen tekemiseen sovelletaan hallintolakia.

Esitysluonnoksessa esitettiin lisäksi, että poliisilta ei enää pyydetä lausuntoa liikenteenohjauslaitetta asetettaessa, sekä sitä, että liikenteenohjauslaitteen asettamisesta ilmoitettaisiin Liikennevirastolle tietojen tallentamiseksi tietojärjestelmään.

Helsingin ja Espoon kaupungit lausuvat, että luonnoksen määräys liikenteenohjauslaitteen asettamisen ilmoittamisesta Liikennevirastolle on kannatettava. Espoon kaupunki toivoo, että Liikennevirasto määritteli pikaisesti sovellettavan ilmoittamistavan ja käytettävät rajapinnat digitaalisen tietokannan kehittämiseksi.

Lappeenrannan kaupunki lausuu, että ehdotus, jonka mukaan kunnan ei tarvitsisi enää pyytää lausuntoa poliisilta liikenteenohjauslaitteesta päätettäessä, on kannatettava. Tämä vähentäisi byrokratiaa ja nopeuttaisi suunnitelmien toimeenpanoa. Lappeenrannan kaupunki esittää kuitenkin, että kunnalle tulisi säilyttää mahdollisuus tarvittaessa pyytää apua poliisilta tulkinanvaraisissa liikennemerkkiasioissa.

Muun muassa **Poliisihallitus**, **Kuopion kaupunki** ja **Porin kaupunki** esittävät, että tieliikennelain tulisi edelleen sisällyttää voimassa olevan tieliikennelain 5 §:n säädetty velvollisuus poliisin kuulemisesta liikenteenohjauslaitteesta päätettäessä. Poliisihallituksen mukaan ehdotuk-

sella on suuri periaatteellinen merkitys esimerkiksi kielto- ja rajoitusmerkkien koskevien liikenteenohjauspäätöksien kohdalla, koska päätökset tiukentavat lähes poikkeuksetta vallitsevaa tilannetta ja vaikuttavat siten suoraan poliisin toimintaan ja tienkäyttäjiin. Porin ja Kuopion kaupungit lausuvat, että poliisin kuuleminen jatkossakin antaisi merkittävää taustatukea kunnan päätökselle.

Vihdin kunta, Joensuun kaupunki, Oulun kaupunki, Porin kaupunki, Rovaniemen kaupunki, Keravan kaupunki, Turun kaupunki, Vantaan kaupunki, Tampereen kaupunki, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä, Järvenpään kaupunki, Lahden kaupunki, Riihimäen kaupunki, Kuopion kaupunki, Porvoon kaupunki, Lappeenrannan kaupunki ja Suomen kuntaliitto vastustavat lausunnoissaan, että kunnan tulee tehdä hallinnollinen päätös kaikista liikenteenohjauslaitteista, joita tieosakkaat tai kiinteistöt asettavat tielle. Perusteluiksi kunnat ja kaupungit esittivät lausunnoissaan lähes poikkeuksetta resurssien riittämättömyyttä ja vastuiden huomattavaa lisäämisestä nykyisestä. Useat yllämainituista lausunnonantajista ehdottivat, että kunnan resurssipuutteen vuoksi määrättyt hallinnolliset tehtävät liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta tulisi ohjata joko maakunnalle tai valtiolle.

Suomen Kuntaliitto esittää launnossaan, että lakiesitystä on tarkistettava ja luonnoksen 71 §:n soveltamisaluetta on täsmennettävä, jos kuntien ja Kuntaliiton vastustuksesta huolimatta kuntien tehtäviä ja kustannuksia lisätään. Kuntaliitto katsoo, että esimerkiksi pysäköintilaitokset ja satama-alueet tulee rajata kunnan tehtäväkentän soveltamisalueen ulkopuolelle. Vastuukysymykset konkretisoituvat Kuntaliiton arvion mukaan harvoin, mutta lain perusteluissa on silti syytä tuoda selkeästi esille, mitä mahdollisia vastuuta suostumuksen antamisesta liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta kunnalle aiheutuu.

Suurin osa edellä mainituista kunnista vastustaa myös ehdotettua velvoitetta toimittaa tiedot liikenteenohjauslaitteista Liikennevirastolle. Perustelut vastustamiselle koskivat yhtäläillä kunnan resurssipuutteita kuin kasvavia kustannuksia.

Tiementontöjen väri

Suomessa ajosuunnat erottava sulkuviiva ja varoitusviiva ovat väriltään keltaisia. Ajosuunnat erottava keskiviiva ja muut ajokaistaviivat ovat valkoiset. Lähes kaikissa muissa EU-valtioissa on käytössä yksivärijärjestelmä, jossa ajoradan kaikki pysyvät keskilinjat tiementonnät tehdään valkoisella värillä. Esitysluonnoksen mukaan sulkuviivan ja varoitusviivan väri vaihdettaisiin keltaisesta valkoiseksi.

Tieliikenteen tietokeskus, Autoalan keskusliitto ja Autotuojat ovat lausunnoissaan kannattaneet siirtymistä valkoisen värin käyttöön sulkuviivan, varoitusviivan ja sulkualueen yhteydessä, kun merkintä erottaa vastakkaiset liikennesuunnat. Perusteluina esitetään, että lainsäädännön tulisi vastata mahdollisimman hyvin autonomisen liikenteen tarpeisiin. Tiementontöjen kansainvälisesti käytetty väri on valkoinen, jonka seurauksena kameratekniikkaan nojaavaa teknologiaa on sopeutettu erityisesti valkoiisiin kaistamerkintöihin. Tämä seikka puoltaa Tieliikenteen tietokeskuksen, Autoalan keskusliiton ja Autotuojien antaman lausunnon mukaan siirtymistä valkoisen värin käyttöön kansainvälisen käytännön mukaisesti.

Helsingin kaupunki lausuu, että keltaisesta tiementontävärillä luopumista pysyvien järjestelyiden yhteydessä tulisi selvittää. Keltainen väri varattaisiin tällöin vain ja ainoastaan tilapäisten liikennejärjestelyiden tiementontöille. Tällä saattaisi olla Helsingin kaupungin mukaan liikenneturvallisuutta parantava vaikutus.

Liikenneturva ja **Riihimäen kaupunki** ovat lausunnoissaan vastustaneet valkoisen värin käyttöä ajosuuntia erottavassa sulkuviivassa, varoitusviivassa tai sulkualueessa. Liikenneturva on esittänyt perusteeksi keltaisen värin käytölle myös jatkossa sitä, että keltainen väri erottuu paremmin kun tiellä on lunta tai jäätä. Riihimäen kaupunki on perustellut keltaisen värin säilyttämistä, koska kuljettaja erottaa keltaisen sulkuviivan valkoisten tiemerkkien joukosta helpommin, päivänvalossa ja lumisissa oloissa keltainen näkyy valkoista väriä paremmin; kahden värin käyttö viestii kuljettajalle viereisen kaistan ajosuunnasta, kuljettajien voidaan otaksua kunnioittavan keltaista sulkuviivaa enemmän kuin valkoista sulkuviivaa ja kuljettajat ovat oppineet, että keltainen sulkuviiva tarkoittaa ohituskieltoa.

Liikennevirhemaksu

Hallituksen esitysluonnoksessa esitetään tieliikenteen vähäisimpien rikkomisten sanktiointia hallintosanktiona toteutettavana liikennevirhemaksuna sekä ajoneuvokohtaisena liikennevirhemaksuna.

Liikennevirhemaksusta lausuttiin runsaasti. Erityisesti lausuntoja antoivat valtion viranomaiset ja tuomioistuimet.

Pääsääntöisesti hallintotuomioistuimet kannattavat uutta järjestelmää. **Korkein hallinto-oikeus, Pohjois-Suomen hallinto-oikeus, Hämeenlinnan hallinto-oikeus, Itä-Suomen hallinto-oikeus ja Turun hallinto-oikeus** lausuvat kannattavansa uutta menettelyä. Ne esittävät myös menettelyä koskevia parannusehdotuksia, kuten hallinto-oikeuksien resurssien varmentamista koskevia ehdotuksia. Hallinto-oikeudet painottavat lausunnoissaan, että jatkovalmistelussa tulee varmistaa, että sääntelyssä huomioidaan liikennevirhemaksuja koskevista oikaisupäätöksistä tehtyjen valitusten tasainen jakautuminen eri hallinto-oikeuksiin. Itä-Suomen hallinto-oikeus ilmaisee huolensa siitä, että Helsingin poliisilaitos määrää nykyisin automaattisessa liikenteenvalvonnassa kaikki ehdolliset rikesakot, mistä johtuen muutoksenhakuasiat keskittyisivät Helsingin hallinto-oikeuteen.

Muista yleisistä tuomioistuimista poiketen **Helsingin käräjäoikeus** esittää lähtökohtaisesti kannattavansa esitystä liikennevirhemaksusta.

Tampereen kaupunki, Espoon kaupunki, Kuntaliitto, sisäministeriö, Poliisihallitus, Helsingin poliisilaitos, Keskusrikospoliisi, Liikenteen turvallisuusvirasto, SAK, Logistiikkayritysten liitto ja Yleinen teollisuusliitto kannattavat esitystä liikennevirhemaksusta yleisellä tasolla.

Oikeusministeriö korostaa lausunnossaan, että liikennevirhemaksua koskevan sääntelyn tulee yleisesti täyttää sääntelyn täsmällisyyden ja oikeusturvan tehokkuuden lisäksi hallinnollisten seuraamusten sanktioiden oikeasuhtaisuuteen liittyvät vaatimukset. Menettely ei saa oikeusministeriön lausunnon mukaan myöskään muodostua perustuslain 21 §:ssä tarkoitetun syyttömyysolettaman vastaiseksi.

Turun hovioikeus, Itä-Suomen hovioikeus, Helsingin hovioikeus, Kymenlaakson käräjäoikeus, Pirkanmaan käräjäoikeus ja Etelä-Pohjanmaan käräjäoikeus vastustavat liikennevirhemaksua muun ohella käännetyn todistustaakan vuoksi.

Valtakunnansyyttäjänvirasto kokee uuden menettelyehdotuksen ongelmallisena monelta eri osin.

Oikeusrekisterikeskus katsoo, että esitys liikennevirhemaksusta ei ole vielä toteutuskypsä ja siitä tulisi luopua, ettei koko uudistuksen tekeminen vaarannu.

Liikenneturva kokee liikennevirhemaksun mahdollisesti liian suureksi rasitteeksi tieliikennelaille, minkä vuoksi se ehdottaa, että liikennevirhemaksusta voitaisiin säätää omassa laissaan, jolloin tieliikennelaista tulisi rakenteeltaan hieman kevyempi.

Hallinnollisen seuraamuksen ja rikosoikeudellisen rangaistuksen suhde. Hallinnollinen seuraamusjärjestelmä ei kuulu rikosoikeudellisen oikeusturvajärjestelmän piiriin, mutta siitä huolimatta esityksessä on katsottu, että hallinnolliseen sanktioon sovelletaan keskeisiä rikosoikeudellisen järjestelmän oikeusturvatakeita.

Esityksessä ei ole korostettu hallinnollisten seuraamusten ensisijaisuutta muihin menettelyihin nähden ja se onkin aiheuttanut hämmennystä useassa lausunnonantajassa. Hallinnollisen seuraamuksen ja rikosoikeudellisen rangaistuksen suhde tulee punnittavaksi esimerkiksi niissä tapauksissa, joissa teko täyttää liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön ja samanaikaisesti teko voidaan liittää liikennevirhemaksumenettelyn soveltamisalaan. Kysymys on tällöin siitä, milloin liikennevirhemaksu johtaisi hallinnolliseen virhemaksuun ja milloin sitä käsiteltäisiin rikoksena.

Turun hovioikeus ja **Itä-Suomen hovioikeus** lausuvat, että liikennevirhemaksun soveltamisalaa tulee täsmentää erityisesti sen osalta, että mitä tarkoitetaan luonnoksen 160 §:n 3 momentissa ehdotetulla säännöksellä liikennevirhemaksujen käsittelystä rikosasioista säädettyssä järjestyksessä ja jääkö lainsäädäntöön muulla kuin liikennevirhemaksulla rangaistavia liikennevirhemaksuja.

Hovioikeudet toteavat lisäksi, että sääntelyä tulee täsmentää sen osalta, että milloin liikennevirhemaksu johtaa hallinnolliseen virhemaksuun ja milloin sitä käsiteltäisiin rikoksena rikosprosessissa.

Valtakunnansyyttäjänvirasto lausuu, että uuden virhemaksun soveltamisala laajenisi niin, että se koskisi myös sellaisia tekotyyppisiä, joita ei nykyisin käsitellä edes rikosprosessissa. Tällöin Valtakunnansyyttäjänviraston mukaan on vaara, että poliisille syntyy mittava päätösvalta sen suhteen, onko kyse liikennevirhemaksusta vai vakavammasta liikennesääntöjen vastaisesta menettelystä. Kyseinen menettely voisi puolestaan johtaa epäyhtenäiseen käytäntöön.

Valtakunnansyyttäjänvirasto pitää kuitenkin positiivisena sitä, että uudistus säästäisi syyttäjälaitoksen resursseja, joka mahdollistaisi henkilövoimavarojen kohdentamisen vakavimpiin rikoksiin.

Sisäministeriö painottaa omassa, että tiettyjen pykälien perusteluissa tulisi tehdä entistä selkeämpi jako liikennevirhemaksulla käsiteltävälle liikennevirhemaksulle ja rikoslaissa määritellylle liikenneturvallisuuden vaarantamiselle.

Oikeusministeriö katsoo liikennevirhemaksun toissijaisuuden olevan täysin selvää tapauksissa, joihin soveltuu esimerkiksi liikenneturvallisuuden vaarantamisen tai törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistö. Oikeusministeriö lausuu, että jatkovalmistelussa tulisi arvioida, millaisissa liikennevirhemaksujen ja -rikkomusten yhdistelmissä on kyse kaksoisrangaistavuuden kiellon kannalta samasta teosta. Oikeusministeriö esittää, että liikennevirhemaksun tulisi väistyä niissä tilanteissa, joissa on käsillä myös liikennevirhemaksu, vaikka ankarampaan

seuraamukseen johtava tunnusmerkistö ei sanamuotonsa osalta välittömästi koskekaan tieliikennelaissa säädettyjen liikennesääntöjen rikkomista.

Muutamissa lausunnoissa nostetaan esille hallinnollisen seuraamuksen käyttöönoton vaikutus liikenne rikkomusten paheksuttavuuteen. Esimerkiksi **Etelä-Pohjanmaan käräjäoikeus** lausuu, että ehdotusta olisi syytä tarkastella yleisestä näkökulmasta, jolloin pohdittaisiin tekojen dekriminalisoinnin vaikutusta tekojen moitittavuuteen.

Ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu ja käännetty todistustaakka. Esitysluonnoksen 175 §:n mukaan liikenne rikkomuksen seurauksena määrätystä ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta vastaisivat ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja, haltija, tilapäinen käyttäjä tai käyttövastaava. Ajoneuvon omistaja, haltija, tilapäinen käyttäjä olisivat esityksen mukaan kuitenkin vastuusta vapaita, jos he saattaisivat todennäköiseksi, että eivät olleet tehneet liikenne rikkomusta tai että virhemaksun määräämiselle ei ollut muuten edellytyksiä.

Vaikka suurin osa liikennevirhemaksusta lausuneista toteaa yleisesti kannattavansa esitettyä menettelyä, vain harva osoittaa nimenomaista kannatusta käännetylle todistustaakalle.

Helsingin käräjäoikeus lausuu kuitenkin nimenomaisesti käännetyn todistustaakan puolesta. Käräjäoikeus pitää suhteellisuusperiaate huomioon ottaen hyväksyttävänä sitä, että ajoneuvon omistajan tai haltijan on esitettävä todennäköisiä syitä vastuusta vapautuakseen.

Turun hovioikeus, Pirkanmaan käräjäoikeus, Kymenlaakson käräjäoikeus, Etelä-Pohjanmaan käräjäoikeus, Valtakunnansyyttäjänvirasto, oikeusministeriö, Autoliitto ja Liikenneoikeusyhdistys vastustavat osittain käännetyn todistustaakan soveltamista liikennevirhemaksun yhteydessä. Käännettyä todistustaakkaa vastaan esitetään muun muassa seuraavia perusteluja:

- maksun määränneeltä viranomaiselta ei edellytettäisi näyttöä edes siltä osin, onko väitettyä rikkomusta ylipäätään tapahtunut ja se on menettelynä ristiriidassa perustuslain 21 §:n kanssa,
- oletama rikkomuksen tapahtumisesta ylittää Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ratkaisukäytännössä tarkoitetut kohtuulliset rajat käännetyn todistustaakan soveltamiselle,
- käännettyyn todistustaakkaan on suhtauduttava varauksellisesti, koska ehdotus koskee hyvin isoa joukkoa rikkomuksia, joita ollaan luokittelemassa rikosoikeusjärjestelmän ulkopuolelle,
- käännetty todistustaakka ja ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu loukkaavat useissa mahdollisissa tapauksissa itsekriminointisuoja, koska asianomaisen on vastuusta vapautuakseen ilmoitettava läheisensä kuljettajaksi
- vakavimpiin liikenne rikkomuksiin ei tulisi soveltaa käännettyä todistustaakkaa, vaan niissä tulisi tunnistaa ajoneuvoa kuljettanut henkilö liikennevirhemaksun määräämiseksi.

Seuraamusmaksun rahamäärä. Liikennevirhemaksun rahamäärä vaihtelisi tienkäyttäjryhmän mukaan 20 - 400 euron välillä. Korkeimpia maksut olisivat ylinopeusrikkomuksissa. Maksujen määrä perustuisi pääosin voimassa olevan rikesakkorikkomuksista annetun lain

mukaisiin rahamääriin. Liikennevirhemaksu olisi kaikille tuloluokille kiinteä, ei ansio- tai pääomatuloperustainen.

Suomen Kuntaliitto lausuu liikennevirhemaksun olevan ensinnäkin merkittävä mahdollisuus kameravalvonnan soveltamisalan laajentamiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Kuntaliitto toteaa liikennevirhemaksun suuruuden osalta, että se tulisi porrastaa sen mukaan, miten suurta vaaraa sääntöjen rikkominen aiheuttaa.

Oikeusministeriö lausuu, että kiinteisiin liikennevirhemaksuihin siirtyminen merkitsisi hyvätuloisten ylinopeussakkojen laskua ja vastaavasti alimpien tuloluokkien seuraamuksien ankaroitumista. Oikeusministeriö korostaa, että rikosoikeudellisen seuraamusjärjestelmän eräänä lähtökohtana on perinteisesti ollut, että varallisuuteen kohdistuvat seuraamukset ovat kohtuullisia henkilön maksukykyyn nähden. Kiinteitä maksuja tulisi lausunnon mukaan arvioida uudelleen tai vaihtoehtoisesti hallinnollisiin seuraamuksiin voisi kehittää myös maksuluokkia.

Valtiovarainministeriö painottaa lausunnossaan rikosuhrimaksujen turvaamista myös jatkossa. Rikosuhrikertymä 21–30 km/h ylinopeusrikoksista on lausunnon mukaan 1,8 milj. euroa ja uuden järjestelmän pelätään heikentävän tätä kertymää merkittävästi. Liikennevirhemaksujärjestelmän vaikutukset tulokertymään, sisäministeriön ja oikeusministeriön hallinnonaloille tulee valtiovarainministeriön lausunnon perusteella arvioida jatkovalmistelun aikana.

Helsingin käräjäoikeus ja **Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK** vastustavat esitettyjä rahamääriä. Ne toteavat, että ehdotettu ylinopeuksien liikennevirhemaksu suosii suurituloisia, joilla liikennevirhemaksun määrä olisi selvästi pienempi kuin päiväsakkoina määrätävä seuraamus. Toisaalta Helsingin käräjäoikeus mainitsee, että voimassaoleva päiväsakkojärjestelmä on välillä johtanut kohtuuttomana pidettäviin seuraamuksiin liikennerikosasioissa. Jatkovalmistelussa tulisi lausuntojen mukaan arvioida joka tapauksessa sitä, millainen ennaltaehkäisevä vaikutus liikennevirhemaksulla on suurituloisille.

Virhemaksun maksuaikataulu. Hallituksen esitysluonnoksen 180 §:n mukaan liikennevirhemaksu olisi suoritettava 14 päivän kuluessa päätöksen tekemispäivästä. Jos päätös olisi kuitenkin annettu tiedoksi 174 §:ssä tarkoitettulla tavalla, maksu olisi suoritettava 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Esitysluonnoksen mukaan kahden viikon maksuaikaa voidaan pitää suhteellisen lyhyenä, jonka vuoksi perusteluita maksuajan pidentämiselle 30 päivään olisi niissä tilanteissa, joissa maksuvelvollisuuden syntymiseen liittyvää päätöstä ei ole voitu antaa henkilökohtaisesti tiedoksi.

Turun hovioikeus lausuu, että liikennevirhemaksun maksuaikaa koskevaa 180 §:ää tulisi täsmentää siten, että liikennevirhemaksu olisi suoritettava 180 §:n tarkoittamassa määräajassa vain siinä tapauksessa, että liikennevirhemaksupäätöksen saaja ei vaadi päätöksen oikaisua.

Helsingin poliisilaitos, Tampereen kaupunki ja Espoon kaupunki nostavat esille ehdotuksen maksuajan pidentämisestä 30 päivään. Maksuajan tulee olla lähtökohtaisesti sama kuin pysäköintivirhemaksuissa eli 30 päivää. Helsingin poliisilaitos toteaa lausunnossaan, että poliisin liikenneturvallisuuskeskukseen tulee lähes päivittäin puheluja, joissa asiakkaat pyytävät lisää maksuaikaa nykyisin käytössä oleviin rikesakkomääräyksiin. Nämä puhelut olisi Helsingin poliisilaitoksen mukaan vältettävissä maksuajan pidennyksellä.

Liikennevirhemaksun suorittamiselle asetettu 14 päivän määräaika on **OP ryhmän** lausunnon mukaan kohtuuttoman tiukka, jos liikennevirhemaksuja koskevaa prosessia ei saada riittävän tehokkaaksi automaattisella prosessilla.

Oikaisuvaatimus. Esitysluonnoksen 178 §:n mukaan liikennevirhemaksua ja ajoneuvokohtaista liikennevirhemaksua koskevaan päätökseen voitaisiin vaatia oikaisua maksun määränneeltä viranomaiselta. Oikaisuvaatimus olisi tehtävä 30 päivän kuluessa siitä, kun päätös on annettu tiedoksi. Määräajan jälkeen tehty oikaisuvaatimus tutkittaisiin, jos myöhästymiseen olisi ollut erityinen syy ja oikaisuvaatimus olisi tehty niin pian kuin se on ollut mahdollista, kuitenkin enintään kuuden kuukauden kuluessa.

Korkein hallinto-oikeus toteaa suhtautuvansa kielteisesti siihen, että 30 päivän oikaisuvaatimusajasta poikettaisiin ehdotetulla tavalla. Määräajan jälkeen tehtyä oikaisuvaatimusta koskeva säännös sisältää lausunnon mukaan viittauksen potentiaalisesti hyvin tulkinnanvaraiseen ”erityiseen syyhyn”. Tulkinnanvaraisuuden lisäksi ehdotetut poikkeamisedellytykset pääsääntöisestä oikaisuvaatimusajasta vaikuttivat korkeimman hallinto-oikeuden mukaan asiaryhmä huomioon ottaen varsin väljiltä.

Turun hallinto-oikeus katsoo, että oikaisuvaatimuksen tekemiseen esitetty 30 päivän määräaika on melko pitkä verrattuna monissa laeissa säädettyyn 14 päivän määräaikaan. Jo ennestään pitkän määrän ajan johdosta Turun hallinto-oikeus toteaa, että säännös, joka mahdollistaa vielä määräajan jälkeenkin tehdyn oikaisuvaatimuksen tutkimisen erityisen syyn perusteella, ei ole tarpeellinen.

Liikennevirhemaksu 20–30 km/h ylinopeudesta. Esitysluonnoksen mukaisesti virhemaksu voitaisiin määrätä 30 kilometrillä tapahtuneeseen ylitykseen saakka kaikilla nopeusalueilla. Voimassa oleva rikesakko on mahdollista määrätä enintään 20 kilometrillä tunnissa ylityksestä.

Tampereen kaupunki, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK, Helsingin yliopiston lääketieteellinen tiedekunta, Liikennevakuutuskeskus, Liikenneturva ja useat yksityishenkilöt vastustavat liikennevirhemaksun soveltamisalan ulottamista 30 km/h ylityksiin. Vastustus kohdentuu ensisijaisesti taajama-alueilla tapahtuvaan 30 km/h ylitykseen. Esitystä vastustavina perusteluina esitetään mm. seuraavaa:

- taajamanopeuksissa 30 km/h ylinopeus on aivan liian suuri liikennevirhemaksulla sovitettavaksi,
- liikennevirhemaksua määritettäessä tulee huomioida teon vaarallisuus eli käytännössä nopeusrajoitusalue,
- 30 km/h ylitys on taajamassa täysin eri asia kuin moottoritillä,
- jotta päiväsakoon johtavan ylinopeuden suhteellinen osuus sallitusta nopeusrajoituksesta ei kasvaisi sietämättömän suureksi taajamanopeuksissa, tulisi päiväsakoon johtavan ylinopeuden minimiarvo pienentyä nopeusrajoituksen pienentyessä.

Ajon keskeyttäminen päihtymyksen vuoksi

Hallituksen esitysluonnoksen 185 §:n 4 momentissa esitetään uutta sääntelyä siitä, että valvontaviranomaiselle annetaan toimivalta keskeyttää alkoholin tai muun päihdyttävän aineen vaikutuksen alaisena kuljettavan henkilön ajo, vaikka teko ei sellaisenaan täyttäisi rattijuopumusrikoksen tunnusmerkistöä. Liikenteenvalvoja, käytännössä useimmin poliisi, voisi esityksen mukaan tarvittaessa estää ajon siihen saakka, kunnes kuljettajan elimistössä ei enää olisi havaittavaa määrää alkoholia. Uudella säännöksellä pyritäisiin korostamaan jo aikaisemmin ehdotettua, ettei moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua tulisi ryhtyä kuljettamaan vä-

hänkään alkoholia nauttineena. Uutta säännösehdotusta on perusteltu sillä, että kielto­säännös vähentäisi alkoholin kokonaismäärää liikenteessä ja ennalta estäisi rattijuopumuksia.

Sosiaali- ja terveysministeriö, sisäministeriö, Poliisihallitus ja Helsingin poliisilaitos kannattavat esitystä. Ajon keskeyttämistä koskevan sääntelyn puolesta esitetään muun muassa seuraavia perusteluja:

- moottoriajoneuvoa ei tule ajaa vähänkään alkoholia nauttineena,
- säännös on erittäin tervetullut lisä rattijuopumuksen ennalta estävyyden kannalta,
- ehdotuksella ajon keskeyttämisestä on vaikutusta liikenneturvallisuuteen ja ennen kaikkea rattijuopumusten määrään,
- ehdotusta tukee vertaus huumausaineiden vaikutuksen alaisena ajoon, koska huumausaineiden vaikutuksen alaisena ajossa on nollatoleranssi.

Oikeusministeriö muistuttaa omassa lausunnossaan perusoikeuksien yleisiin rajoitusedellytyksiin sisältyvästä suhteellisuusvaatimuksesta. Oikeusministeriö kiinnittää huomiotaan siihen, että alkoholia esiintyy elimistössä pieniä määriä muutenkin kuin suun kautta nautittuna. Esitysluonnoksen vertaamisessa huumausaineiden käyttöön tulee ottaa huomioon se, että huumausaineiden ja niiden aineenvaihduntatuotteiden osalta voimassa oleva nollatoleranssi on synnyttänyt soveltamisongelmia, kun analyysimenetelmien kehittyessä yhä pienempiä aine-määriä voidaan tunnistaa elimistöstä luotettavasti. Oikeusministeriö lausuu, että ajon kieltä-misen tai estämisen edellytyksenä tulisi olla esim. se, että päihtymys selvästi vaikuttaa kuljet-tajan ajokykyyn. Oikeusministeriö lausuu lisäksi, että jatkovalmistelussa tulisi myös arvioida ja perusteluissa selvittää, millaisia tehosteita kiellon noudattamiseen liittyy ja mihin toimiin lii-kenteenvalvoja voi kuljettamista estäessään ryhtyä.

Itä-Suomen hovioikeus, Liikennesuunnittelun seura, Autoliitto, ja Liikenneoikeusyhdis-tys ovat lausunnoissaan vastustaneet ajon keskeyttämistä koskevaa säännösesitystä. Itä-Suomen hovioikeus lausuu, että ajon keskeyttämisessä saattaisi ilmetä ongelmia näyttökysy-myksissä, vaikka nykyiset mittauslaitteet lienevät aikaisempia tarkempia. Säännös antaisi ho-vioikeuden mukaan poliisille vallan puuttua kansalaisen oikeuksiin sellaisen käyttäytymisen perusteella, jota ei ole laissa kielletty. Poliisin toimintaa kohtaan ei olisi tällöin käytettävissä mitään tehokkaita oikeusturvakeinoja. Itä-Suomen hovioikeus lausuu lisäksi, että säännöksellä olisi poliisia työllistävä vaikutus ja saattaisikin olla perustellumpaa kohdentaa poliisin työ-panos rikosasioihin.

Muita huomioita ja perusteluja ovat muun muassa seuraavat:

- säännös poliisin oikeudesta keskeyttää ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettaminen on liian epämääräinen ja mahdollistaa mielivallan,
- poliisilla on jo nykyisin mahdollisuus estää päihtyneeksi epäillyn henkilön ajo esim. tarkistusmittausta varten,
- ajoneuvon pysäköinnistä odottamaan seuraavaa mittausta saattaisi aiheutua ruuhka- ja vaaratilanteita,
- pakkokeinoja ei tulisi kohdistaa henkilöön, joka ei ole syyllistynyt rikokseen.

6. Riippuvuus muista esityksistä

Liikenteen palveluista annetun lain toiseen vaiheeseen liittyvä hallituksen esitys on parhaillaan (HE 145 / 2017 vp) eduskunnan käsiteltävänä. Toisessa vaiheessa liikenteen palveluista annettuun lakiin on tarkoitus sisällyttää voimassa olevan tieliikennelain 6 a luvun tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä ja tieliikenteen valvontalaitteita koskeva kokonaisuus. Sen lisäksi eduskunnan käsiteltävä on ajokorttilain ja tieliikennelain muuttamista koskeva hallituksen esitys (HE 103/2017 vp.). Esityksessä sakkomenettelyn tosiasiallista käyttöalaa ehdotetaan laajennettavaksi siirtämällä toimivalta ajokieltoseuraamusten määräämiseen kaikilta osin poliisille. Muutoksen johdosta muun muassa rattijuopumuksia voitaisiin käsitellä sakkomenettelyssä. Ajokiello määrättäisiin syyksi lukevan ratkaisun pohjalta hallinnollisessa menettelyssä. Samassa yhteydessä tieliikennelakia ja ajokorttilakia ehdotetaan muutettavaksi.

Jos edellä mainittuja esityksiä ja tätä esitystä käsitellään eduskunnassa samanaikaisesti, on muutokset tarvittaessa sovittava yhteen tämän esityksen kanssa käsiteltäessä esityksistä sitä, jonka on tarkoitus tulla voimaan myöhemmin.

Henkilötietojen käsittelystä poliisissa annettua lakia (761/2003) ollaan uudistamassa esitystä laadittaessa. Tavoitteena on, että uusi lainsäädäntö vastaa EU:n tietosuojalainsäädäntöä. Tällä voi olla vaikutusta esitettävän 6 luvun liikennevirhemaksun kannalta. Hankkeen toimikausi on ollut 28.2.2018 saakka.

Hallituksen esitystä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välisen kansainvälisestä tieliikenteestä tehdyn sopimuksen sekä sen soveltamisesta tehdyn pöytäkirjan hyväksymisestä ja voimaansaattamisesta valmistellaan tätä esitystä laadittaessa. Esityksellä saatettaisiin voimaan muun muassa ajoneuvojen mittoja ja massoja koskevia säännöksiä kansainvälisessä liikenteessä. Tällä voi olla merkitystä esityksen 5 luvun sääntelyn kannalta.

Hallituksen esitys on ilmoitettu komissiolle teknisiä määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/1535 mukaisesti. Direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kaikista teknisiä määräyksiä koskevista ehdotuksista ennen niiden hyväksymistä. Ilmoitus on tehty samaan aikaan kun esitys on annettu eduskunnan käsiteltäväksi.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Tieliikennelaki

1 luku

Yleisiä säännöksiä

1 §. *Lain soveltamisala.* Pykälässä säädettäisiin, että lakia sovellettaisiin tiellä, ellei n soveltamisesta muualla laissa säädettäisi erikseen.

Uusi tieliikennelaki olisi voimassa tiellä. Kuitenkin lain 90 ja 92 – 96 §:n turvalaitteita ja suojalaitteita koskevia säännöksiä sekä 141 ja 144–149 §:n henkilökuormitusta koskevia säännöksiä sovellettaisiin moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen maastoliikennelain (1710/1995) 2 §:ssä tarkoitettussa maastossa. Soveltamisala vastaisi näiltä osin voimassa olevaa sääntelyä.

Tie määriteltäisiin 2 §:n 1 momentissa.

2 §. *Määritelmät.* Pykälän 1 momentin 1 kohdassa määriteltäisiin tie.

Tiellä tarkoitettaisiin maantietä, katua, yksityistä tietä, moottorikelkkailureittiä tai muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua taikka yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta. Määritelmä vastaisi kansainvälisen tieliikennesopimuksen 1 artiklan d kohtaa.

Maantiestä säädetään maantielaisissa (503/2005). Sen 4 §:n mukaan maantie on tie, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja jonka ylläpitämisestä huolehtii valtio. Liikenteellisen merkityksensä mukaan maantiet ovat valtateitä, kantateitä, seututeitä tai yhdysteitä.

Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Muut maantiet ovat yhdysteitä. Liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantateitä sekä miltä osin ne ovat valtakunnallisesti merkittäviä runkoteitä. Liikennevirasto määrää, mitkä maantiet ovat seututeitä ja mitkä yhdysteitä.

Maantie voi olla moottori- tai moottoriliikennetie taikka tarkoitettu muuta, vain tietynlaista liikennettä varten. Moottori- ja moottoriliikenneteiden teknisistä ominaisuuksista säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Maantie voi olla myös tarkoitettu käytettäväksi vain talvella (erityinen talvitie).

Maantielain 5 §:n mukaan maantiehen kuuluvat:

- ajorata pientareineen ja muut liikenteen käyttöön tarkoitettut alueet, kuten jalkakäytävä ja pyörätie, erikoiskuljetustie, pysäköintipaikka ja -alue, joukkoliikennettä ja sen käyttöä palveleva alue sekä levähdys-, varasto- ja kuormausalue,

- edellä mainittujen alueiden säilymistä ja käyttämistä varten pysyvästi tarvittavat ja niihin välittömästi liittyvät rakenteet, rakennelmat ja laitteet,

- liikenteenohjauslaitteet ja muut tienkäyttäjien opastukseen tarvittavat rakenteet, rakennelmat ja laitteet,

- muut tienpitoa taikka liikennettä tai sen haittojen ehkäisemistä varten tarpeelliset alueet, rakenteet, rakennelmat ja laitteet, kuten melueste ja riista-aita.

Maantiehen kuuluu myös varalaskupaikka, joka on määrätty tiehen liitettäväksi, lautta väylineen ja laituri, sekä alue, joka tarvitaan valtakunnan rajan ylittävistä tieliikenteestä aiheutuvia toimintoja varten. Maantielain 7 §:n mukaan maanteihin kuuluviksi luetaan niiden liitännäis-alueina tiealueen ulkopuoliset tienpitoaineen ottopaikat maantien rakentamista ja kunnossapitoa varten sekä maantietä ja tienpitoa varten tarpeelliset teknisen huollon alueet. Maantiehen kuuluu lisäksi tiehen välittömästi liittyvä alue, joka maantietä rakennettaessa tarvitaan sähkö- ja viestintäjohtojen sekä muiden yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sijoittamista varten.

Edellä mainitut alueet muodostavat maantien tiealueen. Tiealue, jonka rajoja ei ole kiinteistötoimituksessa määrätty, ulottuu kahden metrin etäisyydelle ojan ulkosyrjästä, tai missä ojaa ei ole, tieluiskan tai -leikkauksen ulkosyrjästä.

Kadusta ei ole tarkkarajaista määritelmää lainsäädännössä. Kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa - ja puhtaanapidosta annetun lain (669/1978) 1 §:n mukaan velvollisuus pitää kunnossa ja puhtaana asemakaava-alueella olevat kadut, torit, katuaukiot, puistot, istutukset ja muut näihin verrattavat yleiset alueet kuuluu osaksi kunnalle, osaksi tontin tai muun alueen omistajalle.

Yksityistä tietä ei sitäkään ole määritelty täsmällisesti. Yksityisistä teistä annetun lain (358/1962) 5 §:n mukaan tiehen kuuluu ajorata, jalkakäytävä ja polkupyörätie sekä niiden säilymistä ja käyttämistä varten pysyvästi tarvittavat alueet, rakenteet ja laitteet, kuten piennar, luiska, pengermä, oja, väli- ja rajakaista, kohtaamis- ja kääntymispaikka, tiehen liittyvää tienpitoa varten tarvittava varastoispaikka, valaistuslaitteet ja liikennevalot, silta, rumpu, melueste, lautta laitureineen ja väylineen, kaide ja tiemerkki.

Yksityinen tie voi olla myös polkutie tai sellainen tie, jota käytetään vain talvisaikaan. Metsätie on tarkoitettu pääasiassa metsätalouden edellyttämiä kuljetuksia varten. Yksityinen tie voi olla myös muu vain tietynlaista liikennettä varten tarkoitettu tie.

Moottorikelkkailureitit ovat maastoliikennelain mukaisessa reittitoimituksessa perustettuja moottorikelkkaliikenteeseen tarkoitettuja teitä, joilla liikkuminen perustuu maastoliikennelain 13 §:ssä säädettyyn yleiseen oikeuteen. Yleinen oikeus moottorikelkan kuljettamiseen perustulla moottorikelkkailureitillä tarkoittaa yhtäältä sitä, että liikkumisesta ei peritä erillistä maksua. Toiseksi reittiä saa käyttää sillä edellytyksellä, että kuljettajalla on ajo-oikeus kuljetettavaan ajoneuvoon ja ajoneuvotyypillä saa ajaa kyseisellä tiellä.

Tietä olisi edelleen myös alue, joka olisi *tarkoitettu yleiseen liikenteeseen tai se olisi yleisesti liikenteeseen käytetty*. Tien tällainen määritteleminen on jossain määrin ongelmallista. Tieliikennelain soveltaminen tällaisella alueella jäisi edelleen oikeuskäytännön varaan. Määritelmään liittyviä ongelmia on käsitelty laajasti nykytilaa koskevassa esityksen jaksossa.

Yleiselle liikenteelle tarkoitettun alueen määrittelyssä olisi ensinnäkin ratkaisevaa alueen alkuperäinen käyttötarkoitus, toisin sanoen se, onko alue sitä muodostettaessa tarkoitettu yleisen ja rajoittamattoman henkilöpiiriin liikkumiseen. Yleisesti liikenteeseen käytetyn alueen määritte-

lyssä arvioitaisiin alueella tosiasiallisesti esiintyvää liikennettä, siis sitä, onko alueella esiintyvä liikenne määriteltävissä yleiseksi liikenteeksi.

Sekä yleiselle liikenteelle tarkoitetun alueen että yleisesti liikenteeseen käytetyn alueen määrittelyssä merkityksellinen tekijä olisi se, onko alue avoin yleiselle liikenteelle, siis se, onko alueelle pääsevää henkilöpiiriä rajoitettu konkreettisin keinoin. Yleiselle liikenteelle tarkoitetun alueen ja yleisesti liikenteeseen käytetyn alueen edellytysten arviointi edellyttää *tarkasteltavana olevan alueen yksittäistapauksellista tarkastelua*. Maa-alueen omistussuhteella ei olisi ratkaisevaa merkitystä, mutta sillä, millä tavalla alueen omistaja tai haltija on tarkoittanut aluetta käytettävän, voisi olla merkitystä. Yleiselle liikenteelle tarkoitettu tai yleisesti liikenteeseen käytetty alue olisi joko yleinen (esimerkiksi valtion tai kunnan viraston pysäköintialue) tai yksityinen alue (esimerkiksi automarketin pysäköintialue).

Se, että jokin alue muistuttaa ulkoisilta ominaisuuksiltaan tietä tai katua, ei välttämättä tekisi siitä tietä. Edellytyksenä lain soveltamiselle olisi alueen tosiasiallinen käyttö yleiseen liikenteeseen. Toisaalta vaikka alue ei ulkoisesti näyttäisi yleiskielen mukaiselta tieltä, esimerkiksi torilta, se olisi tietä. Tämä on siksi, koska toria tosiasiaassa käytetään yleiseen liikenteeseen. *Liikenteen yleisyyden arviointi ratkaistaisiin tarvittaessa tapauksittain.*

Sellaista väylää, jota käyttää vain rajattu henkilöpiiri, eikä tietä ole muuhun liikenteeseen tarkoitettu, ei pidettäisi tienä (KKO 1990:6). Sen arvioiminen, onko alue yleisesti liikenteeseen käytetty, edellyttää alueen ja sen käytön yksilökohtaista tarkastelua, muun muassa alueen liikenteen ja sen laadun sekä alueen asutuksen, tarkastelua. Näyttöä tieliikenteestä ja sen yleisyydestä voitaisiin saada esimerkiksi alueen asukailta.

Suljettu tehdasalue ei olisi tietä, jos tehdasaluetta ei alkujaan olisi tarkoitettu, eikä sitä käytettäisi, yleiseen liikenteeseen (KKO 1989:22). Lain sovellettavuuden ulkopuolelle jäämistä korostaisi se, että alueelle olisi rajoitettu pääsyä esimerkiksi kulkuluvalla. Siksi suljettu varuskunta-alue, jolla oleskelu olisi kielletty ilman kulkulupaa tai vastaavaa, ei myöskään olisi tietä (KKO 1987:60). Tilapäisesti liikenteenohjauslaitteilla suljettu tie, esimerkiksi korjaustyön tai rallikilpailun vuoksi suljettu tie, ei olisi lain soveltamisalan piirissä.

Tässä laissa säädetyt liikenteenohjauslaitteet, esimerkiksi liikennemerkkit ja tiemerkinnät, ovat tien tunnusmerkkejä. Maastoliikennettä tulisi ohjata muulla tavalla kuin tieliikenteelle tarkoitetuilla ohjauslaitteilla. Liikenteenohjauslaitteesta päättämistä tielle säädettäisiin 72 §:ssä.

Pykälän 2 kohdan mukaan tienkäyttäjä olisi jokainen, joka olisi tiellä taikka kuljettaisi tiellä olevaa ajoneuvoa tai raitiovaunua. Määritelmä olisi sisällöllisesti laajempi kuin voimassa oleva tienkäyttäjän määritelmä. Esitettävän lain mukaan kaikki tiellä olevat olisivat tienkäyttäjiä riippumatta siitä, oltaisiinko tiellä ajoneuvossa kuljettajana tai matkustajana taikka jalankulkijana.

Tienkäyttäjä olisi ajoneuvon kuljettaja, joka ajaisi ajoneuvolla tiellä. Uutta olisi se, että tienkäyttäjä olisi myös se, joka kuljettaa ajoneuvoa tai raitiovaunua tien ulkopuolella. Esimerkiksi uusimmissa henkilöautoissa ajoneuvon pysäköinti on mahdollista ajoneuvon ulkopuolella. Säännöksellä otettaisiin huomioon ajoneuvojen automaatio.

Pykälän 3 kohdassa määriteltäisiin jalankulkija. Määritelmässä jalankulkija olisi ensinnäkin jalan liikkuva henkilö. Toiseksi jalankulkija olisi henkilö, joka käyttää kohdan luettelossa mainittua varustetta olemalla kiinni varusteessa, suksissa, luistimissa tai vastaavassa välineessä. Kolmanneksi jalankulkija olisi henkilö, joka käyttää jotakin luettelossa mainittua laitetta,

potkukelkkaa, leikkiajoneuvoa, pyörätuolia, jalankulkua avustavaa tai korvaavaa liikkumisvälinettä. Kolmanneksi jalankulkija olisi henkilö, joka taluttaa polkupyörää tai mopoa.

Pykälän 4 kohdan mukaan liikenteenohjauslaite olisi liikennevalo, liikennemerkki tai tiemerkintä. Liikenteenohjauslaitteista säädettäisiin 4 luvussa.

Pykälän 5 kohdan mukaan ajorata tarkoittaisi ajoneuvoliikenteelle tarkoitettua, yhden tai useamman ajokaistan käsittävää tien osaa, pyörätietä lukuun ottamatta. Määritelmä vastaisi kansainvälisen tieliikennesopimuksen 1 artiklan e kohtaa.

Pykälän 6 kohdassa määriteltäisiin pientare. Pientare olisi ajoradasta reunaviivalla erotettu tien pituussuuntainen osa.

Pykälän 7 kohdassa määriteltäisiin ajokaista. Ajokaista olisi tiemerkinnöin osoitettu tai muu autolle riittävän leveä ajoradan pituussuuntainen osa tai pyöräkaista.

Määritelmä vastaisi kansainvälisen tieliikennesopimuksen 1 artiklan g kohtaa, mutta kohdassa määriteltäisiin lisäksi, että ajokaista tarkoittaisi myös pyöräkaistaa.

Pykälän 8 kohdan mukaan suojatie olisi voimassa olevan lain mukaisesti jalankulkijoiden käytettäväksi ajoradan, pyörätien tai raitiotien ylittämiseen tarkoitettu, liikennemerkillä tai tiemerkinnöin osoitettu tien osa.

Pykälän 9 kohdassa määriteltäisiin jalkakäytävä ja 10 kohdassa pyöräkaista. Pykälän 11 kohdassa olisi pyörätien määritelmä. Jalkakäytävä voitaisiin osoittaa myös liikennemerkillä ja pyöräkaistan merkitsemistä voitaisiin tehostaa liikennemerkillä. Määritelmät olisivat voimassa olevan lain mukaiset.

Pykälän 12 kohdassa olisi raitiotien määritelmä. Raitiotie tarkoittaisi aluetta omassa määritellyssä tilassaan, tällöin raitiotieverkko ei olisi ajoradalla muun liikenteen joukossa.

Pykälän 13 kohdassa määriteltäisiin risteys. Määritelmä olisi uusi. Risteys olisi samassa tasossa oleva teiden risteämä, liittymä tai haarautuma. Risteykseen luettaisiin kuuluvaksi myös tällaisten risteämien, liittymien tai haarautumien muodostamat alueet. Määritelmä olisi yhdenmukainen kansainvälisen tieliikennesopimuksen 1 artiklan h kohdan kanssa.

Tien määritelmästä johtuen kaikissa tilanteissa ei ole mahdollista yksinkertaisesti ja yksiselitteisesti todeta, onko risteävä väylä tietä vai ei; toisin sanoen, onko kyseessä risteys vai ei. Tätä arviota tehtäessä ei ole merkitystä sillä, risteääkö kaksi tietä samassa tasossa vai onko niiden välillä jokin rakenne, esimerkiksi jalkakäytävä. Tästä esimerkiksi seuraa, että liikennemerkki on toistettava risteyksen jälkeen, jos liikennemerkin vaikutusta halutaan jatkaa risteyksen jälkeen.

Pykälän 14 kohdassa määriteltäisiin tasoristeys. Määritelmä olisi uusi ja sillä tarkoitettaisiin liikennemerkillä merkittyä samassa tasossa olevaa tien ja erillisen rautatien tai raitiotien risteämää. Erillisellä rautatiellä ja raitiotiellä tarkoitettaisiin edellä osittain määritellyllä tavalla kiskoja, jotka menevät erillään katutilasta tai tiealueesta.

Pykälän 15 kohdassa määriteltäisiin liikenneympyrä. Määritelmä olisi uusi. Liikenneympyrä olisi liikennemerkeillä osoitettu kahden tai useamman risteyksen muodostama kokonaisuus. Liikenneympyrä osoitettaisiin liikennemerkillä B5 ja D2.

Pykälän 16 kohdassa olisi pihakadun ja 17 kohdassa kävelykadun määritelmät. Ne vastaisivat voimassa olevaa lakia.

Pykälän 18 kohdassa olisi moottoritien ja moottoriliikennetien määritelmä, joka olisi uusi. Moottoritie ja moottoriliikennetie on tarkoitettu moottorikäyttöisille ajoneuvoille ja ne merkitäisiin liikennemerkeillä E 14 tai E 16.

Pykälän 19 kohdassa olisi taajaman määritelmä ja 20 kohdassa pysäköinnin määritelmä. Määritelmät olisivat voimassa olevan lain mukaiset. Pysäköinnin määritelmä vastaisi kansainvälisen tieliikennesopimuksen 1 artiklan k kohdan ii alakohtaa.

Pykälän 21 kohdassa olisi ajoneuvon määritelmä. Ajoneuvolla tarkoitettaisiin laitteita, joihin sovelletaan ajoneuvolain säännöksiä. Määritelmässä oleva ”maalla kulkeva laite” sulkee pois ajoneuvolaissa säädettyt muut laitteet ja laitteistot, jotka voivat esimerkiksi olla kiinnitettynä ajoneuvoon.

Pykälän 22 kohdassa määriteltäisiin raitiovaunu, määritelmä olisi uusi. Raitiovaunu olisi kiskoilla kulkeva pakko-ohjattu laite, joka liikennöi raitiorataverkolla. Pakko-ohjauksella tarkoitettaisiin raitiovaunun kulkemista raiteilla. Pakko-ohjaukseen ei kuitenkaan sisälly raitiovaunun nopeuden sääteleminen. Raitiorataverkko tarkoittaa kaikkia alueita, joilla raitiovaunu Suomessa kulkee.

Pykälän 23 kohdassa määriteltäisiin erikoiskuljetus. Voimassa olevan lain mukaista määritelmää tarkistettaisiin. Sillä tarkoitettaisiin yleisesti tiellä yleisesti sallittuja mittoja tai massoja koskevista säännöksistä poikkeavaa kuljetusta silloin, kun poikkeaminen on välttämätöntä jakamattomasta kuormasta, kuorman laadusta tai ajoneuvon käyttötarkoituksen edellyttämästä rakenteesta johtuen.

2 luku

Tieliikenteen periaatteet

3 §. Tienkäyttäjän yleiset velvollisuudet. Pykälässä säädettäisiin tienkäyttäjän yleisistä velvollisuuksista.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ensinnäkin siitä, että tienkäyttäjän olisi noudatettava liikennesääntöjä. Liikennesäännöt tulee ymmärtää pykälässä laajasti: esimerkiksi liikenteenohjauslaitteisiin sisältyy paljon liikennesääntöjä. Sääntöjen lisäksi tulisi noudattaa olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Pykälässä tarkoitetuista velvollisuuksista säädetään kansainvälisen tieliikennesopimuksen 7 artiklan 1 kohdassa ja voimassa olevan tieliikennelain 3 §:n 1 momentissa.

Kun tienkäyttäjä noudattaa liikennesääntöjä, hän lähtökohtaisesti noudattaa myös liikenteen edellyttämää huolellisuutta. Liikennesäännöt eivät kuitenkaan täysin määrittele niitä rajoja, joissa tienkäyttäjän tulee liikenteessä toimia. Siksi periaatteet täydentäisivät sääntöjä. Periaatteet ovat tärkeitä, koska kaikkia mahdollisia liikennetilanteita ei ole ennakolta mahdollista säännellä yksityiskohtaisilla liikennesäännöillä.

Pykälän 2 momenttiin sisällytettäisiin tienkäyttäjää koskeva kielto estää tai haitata yleisesti liikennettä. Ajoneuvoa ei saisi ajaa aiheettoman hitaasti eikä ajoneuvolla saisi tarpeettomasti äkkiä jarruttaa. Vastaava kielto on voimassa olevassa tieliikennelain 3 §:n 2 momentissa.

4 §. Tienkäyttäjän ennakointivelvollisuus. Periaatetta ei ole aiemmin ilmaistu lainsäädännössä, mutta se on yleisesti tunnistettu oikeuskäytännössä. Pykälässä säädettäisiin tienkäyttäjän velvollisuudesta ennakoida toisten tienkäyttäjien toimintaa vaaran ja vahingon välttämiseksi. Tienkäyttäjän tulisi sovittaa oma toimintansa sujuvan ja turvallisen liikenteen edistämiseksi.

Ennakointivelvollisuuden noudattaminen edellyttää tienkäyttäjältä toimintansa mukauttamista vallitsevien olosuhteiden mukaiseksi. Esimerkiksi tienkäyttäjällä on paremmat mahdollisuudet pyrkiä estämään liikenneonnettomuus kuljettamalla ajoneuvoaan olosuhteisiin nähden oikealla tilannenopeudella, vaikka toinen tienkäyttäjä ei noudattaisi liikennesääntöjä tai riittävää huolellisuutta.

Jos tienkäyttäjällä on olosuhteisiin liittyvää erityistietämystä, esimerkiksi paikallistuntemusta tai ajoneuvonsa ominaisuuksiin liittyvää erityistietämystä, voidaan tienkäyttäjän velvollisuuksia arvioida nämä elementit huomioon ottaen. Erityistietämys voi velvoittaa tienkäyttäjää liikennetapahtumien enakoimiseen keskimääräistä enemmän.

Esimerkiksi liikuttaessa koulun lähistöllä, on ennustettavaa, että alueella liikkuu lapsia. Tienkäyttäjällä on velvollisuus käyttää kaikkea hänellä olevaa tietämystä liikenneonnettomuuden estämiseksi.

Ennakointivelvollisuus ei sulje pois keskeisen tieliikenteen periaatteen, *luottamusperiaatteen*, merkitystä. Luottamusperiaatteen mukaan liikennesääntöjä noudattavalla tienkäyttäjällä on oikeus luottaa, että myös toinen tienkäyttäjä noudattaa liikennesääntöjä. Näin ei kuitenkaan ole, jos toisen tienkäyttäjän toiminnasta tai ominaisuuksista on selvästi havaittavissa, että toinen tienkäyttäjä ei tule noudattamaan liikennesääntöjä, tai että toisen tienkäyttäjän kyky liikennesääntöjen noudattamiseen on alentunut. Näissä tilanteissa luottamusperiaate edellyttää ennakointivelvollisuuden noudattamista.

Luottamusperiaatetta ei ole tietoisesti sisällytetty lakiin, ennakointivelvollisuus on. Tieliikennelainsäädännön noudattaminen on liikennekäyttäytymisen perusta, eikä siitä tarvitse erikseen säätää. Tienkäyttäjä ei kuitenkaan voi täysin sokeasti luottaa siihen, että toinen tienkäyttäjä noudattaa kaikissa tilanteissa liikennesääntöjä.

Kuten oikeuskirjallisuudessakin on todettu, tienkäyttäjän ennakointivelvollisuuden määrittelyllä on keskeinen merkitys sen kannalta, millaista toimintaa tienkäyttäjältä yksittäisessä liikennetilanteessa voidaan edellyttää. Siksi periaatteella on tärkeä merkitys tieliikenteessä.

5 §. Turvallinen ajoneuvon ja raitiovaunun ajaminen. Pykälä vastaisi pääosin kansainvälisen tieliikennesopimuksen 13 artiklan 1 kohtaa.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin velvollisuudesta sovittaa ajoneuvon ja raitiovaunun nopeus ja etäisyys toiseen tienkäyttäjään niin, että liikenneturvallisuus ei vaarannu. Nopeutta ja etäisyyttä arvioitaessa tulisi ottaa huomioon ainakin tien kunto, sää, keli, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä liikenneolosuhteet. Momentin mukaan ajoneuvon ja raitiovaunun hallinta olisi kyettävä ylläpitämään kaikissa liikennetilanteissa sääntöjen edellyttämällä alueella. Hallinta tarkoittaisi, että ajoneuvon voisi pysäyttää hallitusti tilanteesta riippumatta ja ajoneuvolla väistäminen olisi mahdollista kaikissa liikennetilanteissa.

Pykälän *2 momentin* mukaan ajoneuvo ja raitiovaunu olisi kyettävä pysäyttämään edessä olevan tien näkyvällä osalla ja kaikissa ennalta arvattavissa tilanteissa. Säännös vastaisi voimassa olevan lain 23 §:n 1 momentissa säädettyä.

6 §. *Ajoneuvon käyttäminen tiellä.* Pykälän 1 momentin mukaan moottorikäyttöistä ajoneuvoa olisi käsiteltävä siten, ettei sen moottorista tai muusta laitteesta aiheudu kohtuutonta melua, ilman pilaantumista tai muuta haittaa ajoneuvossa matkustavalle, muille tienkäyttäjille tai ympäristölle. Kohtuutonta olisi esimerkiksi muu kuin ajoneuvon normaalista käytöstä syntyvä haitta, melu tai ilman pilaantuminen. Kohtuutonta olisi myös helposti vältettävissä oleva pitkäaikainen melu, ilman pilaaminen tai muu haitta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin ajoneuvon kuormaamisesta. Ajoneuvo olisi kuormattava siten, ettei kuorma voi vaarantaa henkilöä, vahingoittaa omaisuutta, laahata maata, pudota tielle, pölytä häiritsevästi tai aiheuttaa muuta siihen verrattavaa haittaa taikka synnyttää tarpeetonta melua. Tarpeeton melu olisi muuta kuin ajoneuvon normaalista kuormaamisesta syntyvää melua tai kuormaamisesta aiheutuvaa melua, joka olisi vältettävissä. Kuormaamiseen liittyvät säännökset koskisivat ajoneuvon tavanomaista käyttöä liikenteessä. Kuormaaminen olisi tehtävä niin, että edellä kerrotut vaatimukset täyttyvät esimerkiksi kaikissa jarrutustilanteissa, kiihdytyksissä ja kaarteissa ajettaessa sekä suurinta ajoneuvolle tieliikenteessä sallittua nopeutta ajettaessa. Törmäystilanteessa kuormaan kohdistuvat voimat muodostuvat niin suuriksi, että käytännössä ei voida edellyttää kuorman pysymistä paikoillaan ajoneuvossa. Pykälän 2 momentti vastaisi tieliikennesopimuksen 30 artiklan 2 kohdan a, b ja c alakohtia. Ajoneuvon kuormaamiseen liittyvistä käytöissäännöistä säädetään esityksen 5 luvussa.

7 §. *Avustamisvelvollisuus.* Pykälän mukaan tienkäyttäjän olisi jäätävä liikenneonnettomuuspaikalle ja kykynsä mukaan avustettava mahdollisia loukkaantuneita sekä muutoinkin osallistuttava niihin toimenpiteisiin, joihin onnettomuus antaisi aiheutta.

Säännös on edelleen tarpeen säilyttää laissa. Se on perusteltua kuitenkin sisällyttää periaatteiden joukkoon, koska avustamistoimenpiteiden laiminlyömisestä säädetään tällä hetkellä rikoslaissa rikoslaissa. Heitteillepanosta säädetään rikoslain 21 luvun 14 §:ssä ja pelastustoimen laiminlyönnistä rikoslain 21 luvun 15 §:ssä.

3 luku

Liikennesäännöt

Yleiset säännöt

8 §. *Liikennesääntöjen noudattaminen ja liikenteenohjaus.* Pykälässä säädettäisiin velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä. Liikennesääntöjä olisivat liikenteenvalvojan käsimerkit, liikenteenohjauslaitteisiin sisältyvät liikennesäännöt sekä lain 3 luvussa esitettävät varsinaiset liikennesäännöt. Sen lisäksi pykälässä säädettäisiin liikenteenvalvojan merkkien, liikenteenohjauslaitteiden ja liikennesääntöjen välisestä suhteesta, niiden noudattamisen järjestyksestä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tienkäyttäjän velvollisuudesta noudattaa ensin poliisin antamaa merkkiä, käskyä tai kieltoa. Poliisiin toimivallasta säädetään myös poliisilaissa. Säännöksellä korostettaisiin poliisin asemaa keskeisimpänä liikenteenohjaajana. Toiseksi säädettäisiin velvollisuudesta noudattaa muun liikenteenohjaajan antamaa merkkiä. Liikenteenohjaajalla ei olisi toimivaltaa antaa tienkäyttäjälle käskyä tai kieltoja, vaan toimivalta rajoittuisi pysäytysmerkin C 1 käyttöön.

Liikenteenohjaajat olisi määritelty 65 §:ssä ja momentissa tarkoitetuista merkeistä olisi säädetty 69 §:ssä. Säännös vastaa pääosin kansainvälisen tieliikennesopimuksen 6 artiklaa.

Edelleen pykälän 2 momentissa säädettäisiin ohjauslaitteen ja liikennesäännön välisestä etusijajärjestyksestä. Liikenteenohjauslaitteella osoitettua velvollisuutta olisi noudatettava, vaikka se edellyttäisi poikkeamista liikennesäännöistä. Poikkeaminen tarkoittaisi myös liikennesäännön noudattamatta jättämistä. Jos liikennettä ohjataan liikennevaloin, valo-opastetta olisi noudatettava muulla ohjauslaitteella osoitetusta väistämisvelvollisuudesta huolimatta. Säännös vastaisi tieliikennesopimuksen 5 artiklaa.

9 §. Yleiset nopeusrajoitukset. Yleisistä nopeusrajoituksista taajamissa ja niiden ulkopuolella säädetään tällä hetkellä asetuksentasoisessa liikenneministeriön päätöksessä yleisistä nopeusrajoituksista (263/1988).

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin päätöksen 1 §:ää vastaavasti taajamien ulkopuolella ajoneuvojen suurimmaksi sallituksi nopeudeksi 80 kilometriä tunnissa, jos liikennemerkein ei ole osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin taajamissa ajoneuvojen suurimmaksi sallituksi nopeudeksi 50 kilometriä tunnissa, jos liikennemerkein ei ole osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta. Säännös vastaisi liikenneministeriön päätöksen 2 §:ä.

10 §. Esteetön kulku hälytysajoneuvolle ja kulkueelle. Esteettömän kulun antamisesta hälytysajoneuvolle ja kulkueelle säädetään tieliikennelain 6 §:ssä. Säännöksen soveltamisalaa hieman laajennettaisiin

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että ääni- ja valomerkkejä antavalle hälytysajoneuvolle sekä sanottuja merkkejä antavan poliisiajoneuvon tai rajavartiolaitoksen ajoneuvon vetämälle saattueelle olisi liikenteenohjauslaitteilla annetuista velvollisuuksista riippumatta annettava esteetön kulku. Tällöin olisi tarvittaessa siirryttävä sivuun tai pysähdyttävä. Momentti vastaisi voimassa olevan kansainvälisen tieliikennesopimuksen 34 artiklan 1 kohtaa.

Esteettömän kulun antamisella korostetaan tässä esityksessä väistämisvelvollisuuden ehdottomuutta. Sitä käytetään ilmaisuna säännöksissä, joissa väistämisen velvollisuutta halutaan korostaa. Tarvittaessa väistämisvelvollisen olisi siirryttävä sivuun tai jopa pysähdyttävä. Esteetön kulku olisi esityksen mukaan annettava hälytysajoneuvon ja saattueen lisäksi junalle, raitiovaunulle tai muulle radalla kulkevalle laitteelle sekä suojatiellä, kävelykadulla ja pihakadulla olevalle jalankulkijalle.

Pykälän 2 momentin mukaan tienkäyttäjä ei saisi keskeyttää tai muuten estää saattueen, valvotun lapsiryhmän tai järjestäytyneen kulkueen etenemistä. Voimassa olevassa laissa on mainittu sotilasosasto, joka tarkoittaisi tässä esityksessä järjestäytynyttä kulkuetta. Estämisellä tarkoitettaisiin esimerkiksi kulkemista kulkueen poikki. Tämä ei kuitenkaan koskisi hälytysääni- ja valomerkkejä antavan hälytysajoneuvon kuljettajaa.

Pykälän 2 momentti vastaisi voimassa olevan kansainvälisen tieliikennesopimuksen 26 artiklan 1 kohtaa.

11 §. Esteetön kulku junalle ja raitiovaunulle sekä tasoristeyksen ylittäminen. Pykälän 1 momentin ensimmäisen virkkeen mukaan junalle tai muulle rautatiekiskoilla kulkevalle laitteelle olisi annettava esteetön kulku. Uutta olisi tällöin se, että myös raitiovaunulle olisi annettava esteetön kulku, jos laissa ei toisin säädettäisi.

Esityksen 27 §:n 1 momentin mukaan raitiovaunulla olisi annettava esteetön kulku suojatiellä olevalle tai sille menossa olevalle jalankulkijalle. Säännöllä halutaan hillitä raitiovaunujen no-

peutta suojateilla ja niiden läheisyydessä ja korostaa suojatien merkitystä turvallisena tienylytyspaikkana.

Lakiesityksen 64 §:n 1 momentin mukaan raitiovaunun olisi kuitenkin annettava esteetön kulku suojatielle menevälle tai siellä olevalle jalankulkijalle. Momentti vastaisi voimassaolevan tieliikennesopimuksen 18 artiklan 7 kohtaa ja 29 artiklaa.

Muiden tienkäyttäjien on usein vaikeaa arvioida raitiovaunujen turvallista pysähtymismatkaa. Siksi lähtökohtana tulisi olla esteettömän kulun antaminen raitiovaunuille, jolloin muiden tienkäyttäjien ei tarvitse arvioida raitiovaunujen pysähtymismatkoja, ainoastaan jättää niille esteetön kulku. Siksi esitetään pääsäännöksi, että muiden tienkäyttäjien, kuin suojatiellä olevien jalankulkijoiden, olisi väistettävä raitiovaunua kaikissa liikennetilanteissa.

Liikennepoliittiset tavoitteet edellyttävät joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantamista. Raitio liikenteen sujuvuuden ja luotettavuuden edistäminen on keskeinen keino joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantamiseksi. Jotta raitioliikenne voi olla sujuvaa ja häiriötöntä, sille on lainsäädännössä taattava riittävät toimintaedellytykset. Väistämisvelvollisuuksien ja pysäköintimääräysten on oltava selkeitä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että tienkäyttäjän olisi lähestyessään rautatien tai raitiotien tasoristeystä noudatettava erityistä varovaisuutta ja mahdollisista suojalaitteista huolimatta tarkkailtava, onko juna tai muu rautatiekiskoilla kulkeva laite taikka raitiovaunu tulossa. Tienkäyttäjän olisi käytettävä sellaista nopeutta, että ajoneuvon voisi tarvittaessa pysäyttää ennen rataa. Momentti vastaisi tieliikennesopimuksen 19 artiklan a ja c kohtia.

Pykälän 3 momentin mukaan tasoristeystä ei saisi lähteä ylittämään, jos juna tai muu rautatiekiskoilla kulkeva laite tai raitiovaunu lähestyisi. Toiseksi ylitystä ei saisi tehdä, jos valopaste velvoittaisi pysähtymään, erityinen ääniopaste kuuluisi tai risteyksessä olisi puomi alhaalla tai se liikkuisi. Tällöin olisi pysähdyttävä turvalliselle etäisyydelle radasta. Kun tasoristeuksen saisi ylittää, se olisi tehtävä viivyttelemättä. Momentti vastaisi kansainvälisen tieliikennesopimuksen 19 artiklan b kohtaa ja 29 artiklaa.

12 §. *Tiellä oleva este.* Pykälän 1 momentin mukaan tielle ei saisi panna eikä jättää mitään, mikä voisi vaarantaa liikennettä. Tielle ei saisi siten esimerkiksi heittää metsästä kivenmurikkaa, joka voisi vaarantaa liikennettä. Säännöstä siten sovellettaisiin muihinkin kuin tienkäyttäjiiin.

Jos tielle olisi joutunut pykälän 2 momentin mukaan este, jota ei voitaisi heti poistaa, tienkäyttäjän olisi merkitsemällä tai muulla tavalla kiinnitettävä muiden tienkäyttäjien huomio esteeseen, kunnes se on saatu poistettua. Sen lisäksi jos esteestä voisi aiheuta vakavaa vaaraa liikenteelle, esteestä olisi mahdollisuuksien mukaan pyrittävä ilmoittamaan hätäkeskukseen.

Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan tieliikennelain 62 §:ää.

Jalan kulkeminen

13 §. *Jalankulkijan paikka tiellä ja heijastimen käyttäminen.* Esitettävän pykälän 1 momentin mukaan jalankulkijan olisi käytettävä jalkakäytävää tai piennarta kuten nykyisinkin. Sen lisäksi hän ei saisi tarpeettomasti estää tai haitata muuta liikennettä. Jalankulkijan paista tiellä säädetään voimassa olevan tieliikennelain 40 §:ssä.

Erilaista jalankulkua kuvaavien etenemismuotojen luetteloinnista laissa luovuttaisiin, koska jalankulun erilaiset muodot lisääntyvät. Tarpeetonta haittaa voisi olla esimerkiksi normaalista jalankulusta poikkeava liikkuminen tai toiminta, esimerkiksi suhteettoman kovalla tai hitaalla nopeudella eteneminen suhteessa tavanomaiseen jalan tapahtuvaan jalankulkuun. Tällaista voi aiheutua polkupyörän tai mopon taluttamisesta, potkukelkan kuljettamisesta, hiihtämisestä rul-lasuksilla, luistelemisesta tai kookkaan taakan kantamisesta, jotka on mainittu voimassa ole-vassa laissa.

Momentti vastaisi tieliikennesopimuksen 20 artiklan 2 kohtaa.

Pykälän 2 *momentin* mukaan jalankulkijan olisi käytettävä pyörätietä tai ajoradan reunaa, jos jalkakäytävää tai piennarta ei olisi tai milloin sillä kulkeminen ei kävisi haitatta päinsä.

Suomessa on paljon yhdistettyä jalkakäytävää ja pyörätietä. Velvollisuudella käyttää pyörätien reunaa ei edelleenkään estettäisi sitä, että esimerkiksi pariskunta voisi kävellä käsi kädessä pyörätiellä. Reunassa on mahdollista kävellä rinnakkain. Jos väylällä on paljon jalankulkua, suunnittelun ja rakentamisen pääsääntö on, että väylät pitää erotella toisistaan.

Momentti vastaisi tieliikennesopimuksen 20 artiklan 3 ja 4 kohtaa.

Pykälän 3 *momentin* mukaan ajoradalla jalankulkijan olisi käytettävä sen vasenta reunaa, jollei oikean reunan käyttäminen ole kulkureitin tai muiden syiden vuoksi turvallisempaa. Esimer-kiksi uusien jalankulkua avustavien liikkumisvälineiden käyttäminen voi olla turvallisempaa ajoradan oikeassa reunassa. Polkupyörää tai mopoa taluttava saisi kuitenkin käyttää ajoradan oikeaa reunaa muissakin tapauksissa. Momentti vastaisi voimassa olevan tieliikennesopimuk-sen 20 artiklan 5 kohtaa.

Pykälän 4 *momentissa* säädettäisiin, että jalankulkijan olisi yleensä käytettävä heijastinta liik-kuessaan tiellä pimeään aikaan. Momentti vastaisi voimassa olevan tieliikennelain 42 §:ää.

14 §. Jalankulku pihakadulla ja kävelykadulla. Pykälässä säädettäisiin, että ehdotetun 13 §:n estämättä pihakadulla tai kävelykadulla jalankulkija saisi kulkea kadun kaikilla osilla. Sään-nöksessä kävelykatu rinnastettaisiin pihakatuun. Hän ei kuitenkaan saisi tarpeettomasti estää ajoneuvoliikennettä eikä raitiovaunuliikennettä. Tarpeeton estäminen olisi ajoneuvon tai rai-tiovaunun pitkäaikaista edessä kulkemista muusta kuin pakottavasta syystä. Jalankulkijan tuli-si suosia piha- ja kävelykadulla kadun reunoja, jolloin tilaa jäisi myös raitiovaunu- ja ajoneu-voliikenteelle. Raitiovaunuliikenteen haittaamisen kielto olisi uutta sääntelyä.

15 §. Jalankulkijaryhmät ja kulkueet. Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin, että valvottu jalan-kulkijaryhmä tai järjestäytynyt kulkue saisi käyttää ajoradan oikeaa puolta. Enintään kaksi rinnan kulkevan lapsiryhmän olisi, mikäli mahdollista, käytettävä jalkakäytävää, piennarta tai pyörätietä. Jalkakäytävän, pientareen tai pyörätien käyttäminen on katsottava mahdolliseksi silloin, kun se ei vaaranna lapsiryhmän tai muiden tienkäyttäjien turvallisuutta. Momentti vas-taa voimassa olevan tieliikennelain 43 §:n 1 momenttia ja tieliikennesopimuksen 20 artiklan 2 kohdan b alakohtaa ja 5 kohtaa.

Pykälän 2 *momentin* mukaan valvotulla jalankulkijaryhmällä tai järjestäytyneellä kulkueella, joka käyttää valaisemattomalla tiellä piennarta tai ajorataa tai pyörätietä, olisi oltava pimeän tai hämärän aikana taikka sääolosuhteiden sitä edellyttäessä tien keskilinjan puolella edessä vähintään yksi valkoista tai keltaista valoa eteenpäin näyttävä valaisin ja takana yksi taakse-päin punaista valoa näyttävä valaisin. Momentti vastaisi voimassa olevaa tieliikennelain 43 §:n 2 momenttia ja tieliikennesopimuksen 32 artiklan 7 kohtaa.

16 §. *Ajoradan ylittäminen.* Pykälän 1 momentin mukaan jalankulkijan olisi ylitettävä ajorata suojatietä kulkien tai ali- tai ylikulkua käyttäen, jos sellainen on lähellä. Muuten ajorata olisi ylitettävä kohtisuoraan, ja risteyksen vierestä, jos sellainen on lähellä. Ylittäminen olisi suoritettava viivyttelämättä ja muuta liikennettä tarpeettomasti häiritsemättä.

Ali- tai ylikulun käyttövelvollisuus olisi uutta sääntelyä. Tarkan metrimäärän määrittäminen laissa, milloin ali- tai ylikulku on lähellä, on epätarkoituksenmukaista. Asiaa on arvioitava tapauskohtaisesti suhteellisuusperiaatteella huomioon ottaen.

Momentti vastaisi voimassa olevan tieliikennelain 44 §:n 1 momenttia ja tieliikennesopimuksen 20 artiklan 6 kohdan a ja c alakohtia.

Pykälän 2 momentin mukaan ajoradalle menevän jalankulkijan olisi noudatettava sitä varovaisuutta, jota lähestyvän ajoneuvon tai raitiovaunun etäisyys ja nopeus edellyttävät. Momentti vastaisi voimassa olevan tieliikennelain 44 §:n 2 momenttia ja tieliikennesopimuksen 20 artiklan 6 kohdan a, c ja d alakohtia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että pykälää sovellettaessa ajorataan rinnastettaisiin pyörätie ja raitiotie.

Ajoneuvolla ajaminen

17 §. *Ajoneuvon kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset.* Pykälään sisällytettäisiin voimassa olevan tieliikennelain 63 §:ää kuljettajaa koskevat säännökset. Kuljettajan päihtymystila lisättäisiin ominaisuudeksi, jolloin ajoneuvoa ei saisi ajaa. Päihtyneen kuljettajan ajon keskeyttämisestä säädettäisiin 183 §:ssä

Pykälää sovellettaisiin 64 §:n mukaan myös raitiovaunun kuljettajaan.

18 §. *Tien eri osien käyttö.* Pykälässä säädettäisiin ajoneuvon paikasta tien eri osilla. Nykyisin siitä säädetään tieliikennelain 8 §:ssä. Pykälän sanamuotoa täsmennettäisiin ja sen sisältöä laajennettaisiin.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin yleisesti, että ajoneuvoja on kuljetettava ajoradalla. Myös polkupyörä on ajoneuvoa ja sen paikka on ajoradalla, jos muuta ei esimerkiksi liikennemerkillä osoiteta.

Pykälän 2 momentin mukaan polkupyörää tai muuta moottoritonta ajoneuvoa olisi kuitenkin kuljetettava oikealla pientareella. Sen edellytys olisi, että ajo olisi mahdollista ilman häiriötä.

Pykälän 3 momentissa oli säädös mopolle. Taajaman ulkopuolella mopoa olisi kuljetettava pientareella tai ajoradan reunalla, jos ajo kävisi häiritsevänä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin alle 12-vuotiaalle edelleen mahdollisuus edelleen kuljettaa polkupyörää jalkakäytävällä, jos siitä ei aiheudu vaaraa eikä huomattavaa häiriötä.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin ajoneuvon tilapäisestä kuljettamisesta muuallakin kuin sille tarkoitettulla tien osalla. Se olisi mahdollista, jos erityiset olosuhteet sitä vaatisivat eikä siitä aiheutuisi vaaraa eikä huomattavaa häiriötä. Säännös on tietyissä tilanteissa välttämätön, jotta ajoneuvoliikenne olisi mahdollista joissakin erityistilanteissa. Joskus on mahdollista, että esimerkiksi autolla on ajettava suojatietä pitkin ajoradalle.

Pykälän *6 momentti* olisi uusi. Säännös mahdollistaisi kadun ylittämisen suojatien kohdalla. Ajoneuvon kuljettamisella ei saisi aiheuttaa vaaraa eikä estettä jalankulkijoille. Tärkeää on tällöin se, että ajoneuvon kuljettaja olisi väistämisvelvollinen.

On yleistä, että kadulla oleva suojatie ylitetään polkupyörällä jalankulkijoiden ylityssuunnassa, vaikka suojatien yhteydessä ei ole pyörätien jatketta. On hyväksyttävää, että pyöräilijät pääsevät etenemään tarvittaessa suojatietä pitkin, se helpottaa pyöräilyä. Joissakin tilanteissa myös autojen on pakko tulla ajoradalle suojatietä pitkin.

19 §. Ajoneuvon paikka ajoradalla. Pykälä on nykyisin tieliikennelain 9 §:ssä ja se vastaa tieliikennesopimuksen 10 artiklaa.

Pykälän *1 momentin* mukaan ajoneuvoa olisi kaksisuuntaisella ajoradalla kuljetettava muu liikenne ja olosuhteet huomioon ottaen niin lähellä ajoradan oikeaa reunaa kuin turvallisuutta vaarantamatta on mahdollista.

Pykälän *2 momentin* mukaan, jos ajosuunnassa olisi vähintään kaksi ajokaistaa, ajoneuvoa olisi kuljetettava oikeanpuoleisimmalla ajokaistalla, taikka muuta kaistaa pitkin, jos siitä ei aiheutuisi vaaraa eikä haittaa. Kaistaa ei saisi vaihtaa tarpeettomasti.

Erityisesti taajamassa on suotavaa käyttää vasenta kaistaa tilanteessa, jossa ollaan kääntymässä risteyksessä jonkin matkan päässä vasemmalle. Säännös mahdollistaisi järkevän ajoradan käytön. Momentti vastaisi tieliikennesopimuksen 10 artiklaa.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin, että ajoneuvoa ei saisi kuljettaa vastaan tulevalle liikenteelle tarkoitetulla ajokaistalla ellei siitä olisi toisin säädetty esitettävässä laissa. Esimerkiksi ohittamisesta säädettäisiin 31 §:ssä.

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin, että kaksisuuntaisella ajoradalla oleva ajosuunnat erottava koroke tai muu vastaava laite on sivuutettava oikealta.

20 §. Ajoneuvojen välinen etäisyys. Pykälän *1 momentin* mukaan edellä kulkevaan ajoneuvoon tai raitiovaunuun olisi pidettävä sellainen etäisyys, ettei peräänajon vaaraa olisi. Etäisyyttä arvioitaessa olisi huomioitava, mitä ehdotetun lain 6 §:ssä säädetään ajoneuvon turvallisesta kuljettamisesta. Momentti vastaisi voimassa olevan tieliikennesopimuksen 13 artiklan 5 kohtaa.

Pykälän *2 momentin* mukaan taajaman ulkopuolella muuta liikennettä selvästi hitaammin ajavien moottorikäyttöisten ajoneuvojen olisi pidettävä toisiinsa sellaiset etäisyydet, että ohittava ajoneuvo voisi turvallisuutta vaarantamatta ajaa niiden väliin. Ohittajan ja ohitettavan välille olisi jätävä ehdotetun 1 momentin mukainen etäisyys. Momentti vastaa voimassa olevan tieliikennelain 10 §:ää.

21 §. Ryhmittäminen. Ryhmittämisestä säädetään voimassa olevan tieliikennelain 11 §:ssä. Pykälä vastaa tieliikennesopimuksen 14 artiklaa. Ryhmittämisellä tarkoitettaisiin ajokaistan tai paikan valintaa ajoradalla ennen kääntymistä.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että oikealle kääntyvän olisi ryhmityttävä ajoradan oikeaan reunaan. Ryhmittämisessä tulisi olla niin lähellä reunaa, kun se turvallisuuden vaarantamatta olisi mahdollista. Vasemmalle kääntyvän olisi ryhmityttävä välittömästi ajoradan keskiviivan tai, jos keskiviivaa ei ole, keskilinjaa oikealle puolelle tai yksisuuntaisella ajoradalla sen vasempaan reunaan.

Ryhmittäminen ei saisi tarpeettomasti haitata tai vaarantaa vastaantulevaa liikennettä. Yksisuuntaisella ajoradalla tulisi ryhmittäjä niin lähelle reunaa kuin se turvallisuuden vaarantamatta olisi mahdollista.

Pykälän 2 momentissa edellytetään, että ryhmittäminen kääntymistä varten olisi tehtävä hyvissä ajoin.

22 §. Kääntäminen. Pykälän 1 momentin mukaan kääntäjä ei saisi aiheuttaa vaaraa eikä tarpeetonta estettä muille samaan suuntaan kulkeville. Vaaran välttämiseksi tulisi aikeesta kääntäjä ilmoittaa ajoissa ja suorittaa ryhmittäminen kääntymistä varten, kuten ehdotetussa 22 §:ssä säädetään. Momentti vastaisi tieliikennesopimuksen 14 artiklan 1 ja 3 kohtaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että risteyksessä oikealle kääntyäessä olisi ohjattava mahdollisimman lähelle risteävän ajoradan oikeata reunaa. Risteyksessä vasemmalle kääntyäessä olisi ohjattava siten, että ajoneuvo jättää risteyksen välittömästi risteävän ajoradan keskiviivan tai, jos keskiviivaa ei ole, keskiliinjan oikealla puolella tai yksisuuntaisen ajoradan vasemmalla reunalla. Momentti vastaisi voimassa olevan tieliikennesopimuksen 16 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdita.

Pykälän 3 momentti olisi uusi kansallinen liikennesääntö, sen mukainen käyttäytymisen on nykyisin yleistä. Momentin mukaan risteyksestä saisi poistua sopivinta ajokais-taa käyttäen muu liikenne huomioon ottaen, jos risteävällä ajoradalla olisi ajosuunnas-sa kaksi tai useampia ajokaistoja. Pääsääntö olisi 2 momentissa säädetty kääntäminen ja 3 momentin mukaisesti kääntäjä olisi väistämisvelvollinen 2 momentin mukaan kääntäjä nähdessä. ”Muu liikenne huomioon ottaen” osoittaa, että kääntäjä olisi vas-tuussa turvallisesta kääntymisestä suhteessa muuhun liikenteeseen.

23 §. Polkupyöräilijän sekä taajaman ulkopuolella mopoilijan kääntäminen. Pykälän mukaan sen estämättä, mitä ehdotetuissa 21 ja 22 §:ssä säädettäisiin, vasemmalle kääntäjä polkupyöräilijä ja taajaman ulkopuolella myös mopoilija saa jatkaa oikealla ajaen risteävän ajoradan yli. Hän ei saa kuitenkaan kääntäjä vasemmalle ennen kuin se voisi tapahtua muuta liikennettä estämättä ja turvallisuutta vaarantamatta. Hänen olisi poistuttava risteyksestä oikeanpuoleista reunaa käyttäen. Liikenteenohjauslaitteet D1.3-1.9 määräävät ajosuunnan.

Pykälä vastaisi tieliikennesopimuksen 16 artiklaa.

24 §. Väistäminen. Väistäminen on merkityksellisimpiä liikennesääntöjä. Väistämissäännöt koottaisiin yhteen pykälään, ja se vastaisi tieliikennesopimuksen 18 artiklaa.

Pykälän 1 momentissa olisi väistämisen perussääntö: oikealta lähestyvää ajoneuvoa olisi väistettävä. Voimassa olevan lain 14 §:n 1 momentissa säädetty samanaikaisuus-edellytys poistettaisiin säännöksestä, koska edellytystä on pidettävä tienkäyttäjän kan-nalta jossain määrin epämääräisenä.

Säännön kohteena olisi tiealueella toisiaan lähestyvät ajoneuvot, ja se koskisi tilantei-ta, joissa ajoneuvo lähestyy toista ajoneuvoa tekemättä sivuttaista siirtymää. Sääntöä ei sovellettaisi vain risteyksissä, koska ajoneuvot voivat kohdata muuallakin tiealueel-la kuin risteyksessä, esimerkiksi pysäköintialueella ja torilla.

Pykälän 2 momentin mukaan kääntyäessä olisi väistettävä:

- 1) risteävää tietä ylittävää jalankulkijaa, polkupyöräilijää ja mopoilijaa
- 2) ajorataa tai piennarta käyttävää jalankulkijaa, polkupyöräilijää ja mopoilijaa poistuttaessa ajoradalta
- 3) vasemmalle käännnyttäessä myös vastaantulevaa liikennettä
- 4) tietä ylittävää jalankulkijaa, polkupyöräilijää ja mopoilijaa ajoradalta poistuttaessa.

Vasemmalle käännnyttäessä vastaantulevan liikenteen väistäminen tulkitaan sisältyvän myös 1 kohdassa säädettyyn velvollisuuteen. Liikenneturvallisuuksyystä on kuitenkin perusteltua, että tarkoitettu 3 kohdan väistämisvelvollisuus säädettäisiin omana erillisenä liikennesääntönään.

Jossain määrin epäselvää on ollut, onko liikenneympeyrästä poistuva risteyksessä kääntyvä. Esityksen mukaan olisi nyt selvää, että olisi.

Tieliikennesopimuksen mukaan tulee kansallisesti määritellä, miten väistämisvelvollisuus vähäiseltä tieltä tullessa toteutetaan. Säännökset olisi sisällytetty pykälän 3 momenttiin. Väistämissäännöt ovat näiltä osin samantyyppiset kaikkialla Euroopassa.

Pykälän 3 momentin mukaan edellä mainittujen 1 ja 2 momentin sääntöjen lisäksi olisi aina väistettävä myös:

- 1) muita tienkäyttäjiä tullessa tielle pihakadulta, kävelykadulta tai moottorikelkkailureitiltä tai muulta vastaavalta tieltä;
- 2) muita tienkäyttäjiä tullessa tielle kiinteistön pihasta, pysäköintipaikalta, huoltoasemalta tai muulta vastaavalta tiehen liittyvältä alueelta, taikka tien ulkopuolelta;
- 3) muita tienkäyttäjiä tullessa tielle polulta tai muulta vastaavalta vähäiseltä tieltä;
- 4) muita tienkäyttäjiä tullessa ajoradalle jalkakäytävän tai pyörätien ylityksen jälkeen;
- 5) jalkakäytävää tai pyörätietä käyttävää jalankulkijaa, pyöräilijää ja mopoilijaa ylitettäessä jalkakäytävää tai pyörätietä;
- 6) pihakatua tai kävelykatua käyttäviä tienkäyttäjiä tullessa pihakadulle tai kävelykadulle taikka ylittäessään sitä.

Momenttia sovellettaisiin ensisijaisesti pykälän 1 ja 2 momenttiin nähden. Tämä on osoitettu aina-sanalla.

Momentin 4 kohdassa säädetty väistämisvelvollisuus olisi uusi. Se on käytössä useissa Euroopan valtioissa. Kyse on siitä, että väistämisvelvollisuutta osoittava liikennemerkki voitaisiin korvata tien rakenteella. Koska momentin 5 kohta velvoittaa väistämään jalkakäytävää tai pyörätietä käyttävää jalankulkijaa, pyöräilijää ja mopoilijaa ylitettäessä ajoneuvolla jalkakäytävää tai pyörätietä, on luontevaa, että sama velvollisuus on myös ylityksen jälkeen ajoradan liikennettä kohtaan.

Momentin 5 kohdassa säädetty väistamisvelvollisuus olisi laajempi kuin voimassa olevassa lainsäädännössä, joka kohdistuu vain jalkakäytävää käyttäviin jalankulkijoihin. Velvoite selkeyttäisi nykytilannetta.

Momentin 6 kohdan sääntö olisi myös uusi. Velvoite selkeyttäisi nykytilannetta.

Pykälän 4 momentissa olisi erityisesti pyöräilijöille tarkoitettu väistämissääntö: tultaessa pyörätieltä ajoradalle olisi väistettävä muita tienkäyttäjiä, jos toisella ei olisi väistamisvelvollisuutta edellä 2 momentin tai 3 momentin nojalla. Sääntö liittyy tilanteisiin, joissa pyörätieltä tullaan ajoradalle jota käyttää 2 ja 3 momentissa säädetty ehdoton väistamisvelvollinen.

Pykälän 5 momentin mukaan sivuutettaessa oikealta raitiovaunu tai linja-auto pysäkin kohdalla olisi annettava esteetön kulku raitiovaunusta tai linja-autosta poistuvalla taikka siihen nousevalle matkustajalle. Sääntö on voimassa olevan tieliikennelain 31 §:n mukainen.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin pyöräilijän velvollisuudesta antaa esteetön kulku ajoneuvosta tai raitiovaunusta poistuvalla tai siihen nousevalle matkustajalle. Väistämissääntö olisi tärkeä, koska kaksisuuntaisella pyörätiellä pyöräilijä sivuuttaa ajoneuvon tai raitiovaunun myös vasemmalta puolelta.

25 §. Väistämisen osoittaminen. Pykälän mukaan väistamisvelvollisen olisi selvästi osoitettava aikovansa noudattaa velvollisuuttaan hyvissä ajoin nopeutta vähentämällä tai pysähtymällä. Velvoitteesta on säädetty tällä hetkellä tieliikennelain 15 §:ssä.

26 §. Linja-auton pysäkillä lähtevän linja-auton väistäminen. Voimassa olevan tieliikennelain 22 §:ssä säädetään tien antamisesta pysäkillä lähtevälle linja-autolle. Esitettävässä pykälässä puhuttaisiin linja-auton väistämisestä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että tilanteessa, jossa pysäkillä oleva linja-auto tiellä, jolla suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa, osoittaa suuntamerkillä aikovansa lähteä liikkeelle, samalla tai viereisellä ajokaistalla pysäkkiä lähestyvällä ajoneuvolla olisi väistettävä pysäkillä lähtevää linja-autoa.

Pykälän 2 momentti olisi uusi. Kun pysäkin viereinen ajokaista on pyöräkaista, myös pyöräkaistan viereistä ajokaistaa pysäkkiä lähestyvällä ajoneuvolla olisi väistettävä pysäkillä lähtevää linja-autoa.

Pykälä vastaisi kaikilta osin tieliikennesopimuksen 15 artiklaa.

27 §. Ajoneuvon kuljettaminen suojatien yli. Suojatie on tarkoitettu jalankulkijan ylityspaikaksi tietä ylitettäessä.

Suomessa on paljon suojateita. Suojateiden lukumäärään on kiinnitetty huomiota uusimmissa suunnitteluohjeissa ja siksi uusien suojateiden rakentamiseen suhtaudutaan kriittisemmin kuin aiemmin. Myös olemassa olevia suojateita arvioidaan tienpidossa uudella tavalla. Jos suojatie arvioidaan tarpeelliseksi, se tulee merkitä, valaista ja osoittaa niin, että se on kaikille tienkäyttäjille selvästi havaittavissa. Yli 50 kilometriä tunnissa nopeusrajoitusalueella suojatietä ei pitäisi olla lainkaan.

Pykälässä säädettäisiin suojatien lähestymisestä ajoneuvolla ja väistämisestä ajoneuvolla suojatietä lähestyttäessä. Säännön sisältö pykälän 1 momenteissa on seuraava: 1) Suojatietä lähestyvän on noudatettava erityistä varovaisuutta ja ajettava sellaisella nopeudella, että ajoneu-

von voi tarvittaessa pysäyttää ennen suojatietä. 2) Jalankulkijalle on annettava esteetön kulku. Nimenomaan ajoneuvon kuljettajan on ennakoitava käyttäytymistään ennen suojatietä ja suojatietä ylittäessään. Säännöt vastaavat vastaa nykytilannetta.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin nykytilanteen mukaisesti, että suojatien eteen pysähtynyttä ajoneuvoa tai raitiovaunua ei saisi ohittaa pysähtymättä, ellei ohittajan ja ohitettavan väliin jäisi suojakoroketta tai vapaata ajokaistaa. Suojakorokkeella *momentissa* tarkoitettaisiin korotuin reunatuin tehtyä, liikennevirtoja ohjaavaa tai niitä erottavaa ajoradan aluetta.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin vielä, että ennen suojatietä olisi hidastettava ja tarvittaessa pysäytettävä, jos näkyvyys suojatielle on rajoittunut muulla tavoin.

Pykälä vastaisi tieliikennesopimuksen 21 artiklaa.

28 §. Ajaminen risteyksessä. Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin erityisestä varovaisuusvelvollisuudesta risteystä lähestyttäessä. Pykälän 2 *momentin* mukaan lähestyttäessä risteystä tai sinne ajettaessa olisi ajotapa sovitettava niin, ettei risteävän tien liikenteelle aiheudu haittaa, jos ajoneuvo jouduttaisiin pysäyttämään risteykseen.

Risteysajosta säädetään voimassa olevan tieliikennelain 14 ja 15 §:ssä. Pykälä vastaisi tieliikennesopimuksen 18 artiklaa.

29 §. Turvallisen tilan antaminen ja varovaisuusvelvollisuus. Pykälässä säädetään turvallisen tilan antamisesta ja varovaisuusvelvollisuudesta.

Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin, että ajoneuvolla ajettaessa on annettava jalankulkijalle, pyöräilijälle tai tienkäyttäjän kuljettamalle eläimelle turvallinen tila tiellä. Turvallisen tilan antaminen sisältää ajoneuvon tilannenopeuden ja ajoneuvon koon huomioon ottamisen. Jonkin erityisen metrimäärän säätäminen osoittamaan turvallista tilaa ei ole pidetty lainvalmistelussa tarpeellisenä. Turvallinen etäisyys riippuu siitä, millaisella tiellä ollaan, millaista ajonopeutta käytetään ja millaista ajoneuvoa ajetaan. Maantiellä, jossa nopeusrajoitus on 100 kilometriä tunnissa, on lähtökohtaisesti erilainen etäisyysvaatimus kuin taajamassa 30 kilometriä tunnissa nopeusrajoitusalueella.

Pykälän 2 *momentin* mukaan polkupyörällä ajettaessa on annettava jalankulkijalle turvallinen tila tiellä. Säännös turvaisi jalankulkijan liikkumista erityisesti silloin, kun polkupyöräilijät ja jalankulkijat liikkuvat samassa tilassa.

Pykälän 3 *momentin* mukaan ajoneuvon kuljettajan olisi erityisesti varottava lähestyessään pysäytettyä koululaiskuljetusautoa tai päivähoitokuljetusautoa, linja-autoa tai raitiovaunua taikka lasta, vanhusta, vammaista tai muuta henkilöä, jolla on ilmeisiä vaikeuksia selviytyä turvallisesti liikenteessä. Säännöksellä korostettaisiin varovaisuusvelvollisuutta ajettaessa mahdollisten jalankulkijoiden lähetyvillä; erityisesti lasten, vanhusten, vammaisten tai muiden näiden kaltaisten henkilöryhmien läheisyydessä ajettaessa.

30 §. Kohtaaminen. Pykälässä säädettäisiin ajoneuvon kohtaamisesta.

Pykälän 1 *momentin* mukaan kohtaavien ajoneuvojen olisi sivuutettava toisensa oikealta. Risteykseen vastakkaisilta suunnilta saapuvat ajoneuvot, jotka kumpikin aikovat kääntyä vasemmalle, saisivat sivuuttaa toisensa vasemmalta erityistä varovaisuutta noudattaen.

Pykälän 2 momentti edellyttäisi jättämää riittävästi tilaa ajoneuvojen välille kohdattaessa. Eri-tyisen tärkeää se olisi kohdattaessa polkupyöräilijä. Myöskään pyöräilijän kohtaamistilanteeseen ei ole tarkoituksenmukaista asettaa metri- tai senttimäärää, koska turvallisuus riippuu liikennetilanteesta.

Jos ajoradalla on este, sen, jonka puoleisella ajoradan osalla este on, olisi väistettävä vastaan-tulevaa liikennettä.

Pykälä vastaa tieliikennesopimuksen 12 artiklaa, kohtaamisesta säädetään voimassa olevan tieliikennelain 16 §:ssä.

31 §. Ohittaminen. Ohittamiseen liittyvistä liikennesäännöistä säädettäisiin kolmessa pykäläs-sä. Ohittamisen sääntöjä selkeytettäisiin.

Ohittamisen perussäännöt olisivat 31 §:ssä pykälässä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että edellä kulkevan ajoneuvon ohitettaisiin vasemmalta. Ohituksessa saisi käyttää myös vastaan tulevan liikenteen puolta sen estämättä, mitä 19 §:n 3 momentissa säädetään, jos ajosuunnassa on vain yksi ajokaista. Momentti vastaisi tieliikennesopimuksen 11 artiklan 1 a alakohtaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että ajoneuvon saisi ohittaa vain oikealta, jos edellä kul-keva ajoneuvo kääntyy tai selvästi valmistautuu kääntymään vasemmalle. Oikealta saisi myös ohittaa, jos ajosuunnassa olisi vähintään kaksi ajokaistaa ja ajoneuvot kulkevat rinnakkaisilla ajokaistoilla. Lisäksi polkupyöräilijä saisi ohittaa muun ajoneuvon kuin polkupyörän oikealta. Momentti vastaisi tieliikennesopimuksen 11 artiklan 1 b alakohtaa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin raitiovaunun ohittamisesta. Raitiovaunun ohittamiseen liit-tyy riskejä sen pakko-ohjautuvuudesta ja pituudesta johtuen. Siksi ohittajalle on momentissa säädetty erityinen varovaisuusvelvollisuus. Raitiovaunun saisi 3 momentin pääsäännön mu-kaan ohittaa vain oikealta. Sen saisi kuitenkin ohittaa myös vasemmalta, jos kiskojen sijainti sitä edellyttäisi ja ohittaminen ei vaarantaisi turvallisuutta eikä haittaisi liikennettä. Yksisuun-taisella ajoradalla raitiovaunun saisi muutenkin ohittaa vasemmalta, jos ohittaminen ei vaa-ranna turvallisuutta eikä haittaa liikennettä.

32 §. Ohituskiellot. Ohituskielloja koskeva sääntely vastaisi osittain tieliikennesopimuksen 11 artiklaa. Voimassa olevassa tieliikennelaissa kielloista säädetään 18 §:ssä. Esitettävässä pykä-lässä ei enää ilmaistaisi sallittuja ohituspaikkoja, koska tällainen sääntelymalli on epätarkoi-tuksenmukainen.

Pykälän 1 momentin mukaan vastaan tulevan liikenteen puolta käyttäen ei saisi ohittaa suoja-tien kohdalla, risteyksessä tai tasoristeyksessä eikä välittömästi niitä ennen. Ohituskielto ei kuitenkaan koskisi taajaman ulkopuolella muuta kuin liikennemerkestä ennakolta ilmenevää risteystä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että vastaan tulevan liikenteen puolta käyttäen ei myös-kään saisi ohittaa, jos:

- näkyvyys on mäen tai kaartein vuoksi tai muusta syystä turvalliseen ohitukseen riittämätön,
- ohitukseen käytettävä ajokaista ei ole riittävän pitkälti vapaa ja esteetön turvalliseen ohituk-seen,

- ohittaja ei voi palata takaisin kaistalleen ohituksen jälkeen turvallisuutta vaarantamatta ja muuta liikennettä oleellisesti haittaamatta,
- edellä ajava osoittaa suuntamerkillä aikovansa ohittaa, tai
- takaa tuleva on aloittanut ohituksen.

33 §. *Ohittajan ja ohitettavan keskinäiset velvollisuudet.* Ohittajan ja ohitettavan välinen suhdetta on määritelty tällä hetkellä tieliikennelain 19 §:ssä ja tieliikennesopimuksen 11 artiklassa.

Pykälän *1 momentin* mukaan ohittajan on pidettävä turvallinen väli ohitettavaan ajoneuvoon ja muutenkin huolehdittava, että ohitus ei vaaranna turvallisuutta. Ensisijainen vastuu ohitustilanteen onnistumisesta on näiltä osin ohittajalla.

Myös ohitettavalta on tärkeää edellyttää tarkkuutta ja vastuullisuutta turvallisuuden ja sujuvuuden ylläpitämiseksi. Tästä olisi nykytilaa tarkentava säännös pykälän *2 momentissa*. Sen mukaan havaittuaan vastaantulevan liikenteen puolelta vasemmalta tapahtuvan ohituksen, ohitettavan on pysyteltävä niin oikealla kuin se muu liikenne ja olosuhteet huomioon ottaen on mahdollista, eikä se saa lisätä nopeutta tai muulla tavoin vaikeuttaa ohitusta. Säännös koskisi vain tilanteita, joissa ajosuunnassa on yksi ajokaista.

Pykälän *3 momentti* velvoittaisi muita ajoneuvoja olennaisesti hitaammin kulkevaa. Kapealla tai mutkaisella ajoradalla, taikka vastaan tulevan liikenteen ollessa vilkasta, ohituksen helpottamiseksi olisi tarvittaessa vähennettävä nopeutta ja mahdollisuuksien mukaan annettava tietä. Ajoneuvoa saisi tällöin tilapäisesti kuljettaa pientareella, jos se ei vaarantaisi turvallisuutta eikä estä tarpeettomasti muuta liikennettä. Säännös edistää liikenteen sujuvuutta maantieolosuhteissa.

34 §. *Ajoneuvon peruuttaminen ja kääntäminen.* Peruuttamisesta ja kääntämisestä on säädetty voimassa olevan lain 20 §:ssä ja tieliikennesopimuksen 14 artiklassa.

Pykälän sisältö pysyisi sisällöllisesti ennallaan nykytilaan verrattuna. Pykälän mukaan ajoneuvoa ei saisi peruuttaa tai kääntää, jos se vaarantaisi turvallisuutta tai haittaisi tarpeettomasti muuta liikennettä.

35 §. *Ajoneuvon siirtäminen sivusuunnassa.* Ajoneuvon siirtämisestä ajoradalla on säädetty voimassa olevan lain 21 §:ssä sekä tieliikennesopimuksen 14 artiklassa. Esitettävässä pykälässä säädettäisiin, että ajoneuvo saisi lähteä liikkeelle tien reunasta, vaihtaa ajokaistaa tai muuten siirtyä sivusuunnassa vain, jos se ei vaarantaisi turvallisuutta eikä haittaisi tarpeettomasti muuta liikennettä.

36 §. *Pysäyttäminen ja pysäköinti.* Ajoneuvon pysäyttämiseen ja pysäköintiin liittyvät sääntöjä tarkastettaisiin. Säännöt koottaisiin laissa yhdeksi kokonaisuudeksi.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin pysäyttämisen ja pysäköinnin pääsäännöksi se, että ajoneuvo olisi pysäytettävä ja pysäköitävä tien oikealle puolelle. Uutta olisi, että myös Suomessa vasemmalle puolelle tietä pysäköinti sallittaisiin kaksisuuntaisella tiellä *taajamassa*. Edellytyksenä olisi, että pysäköinti toimenpiteenä tapahtuisi muuta liikennettä vaarantamatta ja haittaamatta. Yksisuuntaisella tiellä olisi pysäyttäminen ja pysäköinti edelleen myös vasemmalle puolelle sallittua.

Kaksisuuntaisella tiellä pysäköinti tien vasempaan reunaan on mahdollista muun muassa Norjassa, Virossa ja useissa Keski-Euroopan valtioissa. Tieliikennesopimus mahdollistaa tällaisen pysäköinnin. Vasemmalle pysäköinti voisi helpottaa jakeluliikennettä ja se voisi olla jakeluliikenteen kuljettajalle turvallisempi vaihtoehto pysäköidä. Se voisi vähentää autoilua kaupunkien keskustoissa, jos pysäköintipaikka olisi helpoimmin saavutettavissa. Sähköajoneuvoissa latauspistoke sijaitsee missä tahansa osassa ajoneuvoa; vasemmalle pysäköinnillä voisi helpottaa latauspisteen saavutettavuutta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että ajoneuvo olisi pysäytettävä tai pysäköitävä tien suuntaisesti ja mahdollisimman lähelle tien reunaa. Näiltä osin ei esitetä voimassa olevaan lakiin muutoksia.

Pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevat säännöt vastaavat tieliikennesopimuksen 23 artiklaa.

37 §. *Pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevat kiellot.* Pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevat yleiskiellot koottaisiin yhteen säännökseen. Niiden lisäksi, pääosin lakiteknisistä syistä johtuen 38 §:ssä säädettäisiin erikseen pysäköintiä koskevista kielloista.

Pykälän 1 momentin perussäännön mukaan ajoneuvoa ei saisi pysäyttää eikä pysäköidä siten, että pysäyttäminen tai pysäköinti vaarantaisi turvallisuutta tai häittäisi muuta liikennettä.

Pykälän 2 momenttiin listattaisiin erityiset pysäyttämistä- ja pysäköintikiellot. Pysäyttää tai pysäköidä ei saisi:

- jalkakäytävällä, suojatiellä, pyörätiellä, pyörätien jatkeella eikä viiden metrin matkalla ennen suojatietä, risteävää pyörätietä tai risteävää pyörätien jatketta,
- risteyksessä viittä metriä lähempänä risteävän ajoradan lähintä reunaa tai sen ajateltua jatkoa ajoradalla,
- niin lähellä rautatien tai raitiotien kiskoja, että siitä on haittaa kiskoliikenteelle,
- siten, että liikennemerkki tai liikennevaloihin kuuluva opastin peittyy,
- alikäytävässä eikä tunnelissa,
- mäenharjalla tai näkyvyydeltään rajoitetussa kaarteessa taikka sellaisen läheisyydessä,
- siellä, missä ajorata ennen risteystä on sulkuviivoin tai ryhmitysmerkein jaettu eri ajokaistoihin, eikä niin lähelle tällaista sulkuviivaa tai merkkiä, että ajo asianomaiselle ajokaistalle vaikeutuu,
- maksulliselle pysäköintipaikalle maksua suorittamatta,
- sulkuviivan kohdalle, jos ajoneuvon ja sulkuviivan väliin jää vähemmän kuin kolme metriä eikä ajoneuvon ja sulkuviivan välissä ole katkoviivaa,
- liikenneympyrässä,
- pyöräkaistalla tai linja-autokaistalla,

- moottoritiellä tai moottoriliikennetiellä muualle kuin liikennemerkillä osoitetulle pysäköintipaikalle, palvelualueelle tai levähdysalueelle taikka liikennemerkillä merkitylle linja-auton pysäkillä matkustajan ottamista tai jättämistä varten. Sääntö olisi voimassa moottoriteliikennemerkien vaikutusalueella.

Uutta sääntelyä olisi se, että pysäyttäminen ja pysäköinti olisi kielletty liikenneympyrässä, pyöräkaistalla, linja-autokaistalla ja esityksen 38 §:n 1 momentin 9 kohdassa tarkoitetulla erotusalueella.

Pykälän 3 momentti olisi myös uusi. Sen mukaan pysäyttäminen olisi kuitenkin sallittua paikallisen liikenne-esteen, väistämisvelvollisuuden noudattamisen tai hätätilanteen vuoksi.

Pykälän 4 momentin mukaan polkupyörän tai mopon saisi edelleen pysäyttää tai pysäköidä jalkakäytävälle ja pyörätielle. Myös muun ajoneuvon saisi edelleen erityistä varovaisuutta noudattaen pysäyttää lyhyeksi ajaksi jalkakäytävälle tai pyörätielle ajoneuvon nousemista, siitä poistumista, sen kuormaamista tai kuorman purkamista varten, jos läheisyydessä ei ole käytettävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottavia syitä. Pysäytetty ajoneuvo ei saisi kuitenkaan kohtuuttomasti haitata jalkakäytävällä eikä pyörätiellä kulkemista. Ajoneuvo olisi tällöin tarvittaessa siirrettävä paikkaan, jossa se ei häiritse muuta liikennettä. Kuljettajan olisi pysyteltävä ajoneuvonsa läheisyydessä.

Mahdollisuus pysäyttää ja pysäköidä hetkellisesti jalkakäytävälle ja pyörätielle on arvioitu edelleen tarpeelliseksi tavara- ja henkilökuljetusten sujuvuuden kannalta.

38 §. *Pysäköimistä koskevat kiellot.* Pysäköintikielloista säädetään voimassa olevan lain 28 §:ssä. Myös esitettävään lakiin esitetään listaa erillisistä pysäköintikielloista.

Pykälän 1 momentin mukaan pysäköidä ei saisi:

- kolmeakymmentä metriä lähempänä rautatien tasoristeystä;
- kiinteistölle johtavan ajotien kohdalla tai muutenkaan siten, että ajoneuvoliikenne kiinteistölle tai sieltä pois oleellisesti vaikeutuu;
- ajoradan reunan suuntaisesti pysäköidyn muun ajoneuvon kuin kaksipyöräisen polkupyörän tai mopon rinnalla;
- siten, että pääsy toiseen ajoneuvoon tai sen kuljettaminen pois paikalta estyy;
- taajaman ulkopuolella ajoradalla, jos tie on liikennemerkillä osoitettu etuajo-oikeutetuksi;
- siten, että ajoneuvo on osittain liikenteenohjauslaitteella osoitetun pysäköintipaikan ulkopuolella;
- pysäköintialueella muulla kuin liikenteenohjauslaitteella osoitetulla paikalla;
- pelastuslain (379/2011) 11 §:ssä säädetyllä liikennemerkillä merkityllä pelastustiellä
- tien toisistaan erottavalla alueella eli erotusalueella.

Pykälässä olisi uutta sääntelyä se, että ajoradan reunan suuntainen pysäköinti olisi mahdollista myös sivuvaunuttoman moottoripyörän rinnalla polkupyörän ja mopon li-

säksi. Taajamassa olevalla erotusalueella olisi mahdollista pysäyttää esimerkiksi matkustajan ottamista tai matkustajan poistumista varten.

39 §. *Liikkumisesteisen pysäköintitunnus.* Vammaisen pysäköintiluvasta käsitteenä luovutettiin. Sen sijaan säädettäisiin liikkumisesteisen pysäköintitunnuksesta, jolla voisi pykälän 1 *momentin* mukaan pysäköidä ajoneuvon liikennemerkillä osoitetusta kiellosta tai rajoituksesta huolimatta:

- maksulliselle pysäköintipaikalle maksua suorittamatta;
- pysäköintialueelle, jossa on pysäköinti liikennemerkillä C38 ja C39 kielletty;
- rajoitusta pidemmäksi ajaksi pysäköintipaikalle, jossa pysäköinnin enimmäisaikaa on rajoitettu;
- pyöräkadulla jalkakäytävälle, joka olisi uusi sääntö. Muutoin *momentin* sisältö vastaisi pääosin voimassa olevan tieliikennelain 28 b §:ä.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin, että pysäköintitunnuksella ei kuitenkaan saisi pysäköidä sellaiselle alueelle tai paikalle, joka on osoitettu liikennemerkillä vain tiettyjen, erityisten ajoneuvojen pysäköintiin. Tällaisia paikkoja on varattu esimerkiksi valtion ja kuntien autoille, takseille tai diplomaattisilla tunnuksilla varustetuille autoille.

Pykälän 3 *momentin* mukaan pysäköintitunnuksella pysäköitäessä ei tarvitsisi osoittaa pysäköinnin alkamisaikaa 41 §:ssä säädetyllä tavalla.

Pykälän 4 *momentissa* säädettäisiin tunnuksen paikasta ajoneuvossa. Se olisi pysäköinnin ajaksi sijoitettava näkyvälle paikalle ajoneuvon tuulilasin sisäpuolelle niin, että se on ulkoapäin luettavissa. Jos ajoneuvossa ei ole tuulilasia, tunnus tulisi olla muulla tavalla ajoneuvon sisällä siten, että se olisi ulkopuolelta luettavissa.

Pykälän 5 *momentin* mukaan maksulliselle pysäköintipaikalle maksua suorittamatta saisi liikkumisesteisen ottamista tai jättämistä varten pysäyttää taksin ja invataksin.

Pysäköintitunnuksen myöntämiseen liittyvästä menettelystä säädettäisiin esitettävän lain 188 §:ssä.

40 §. *Pysäköinnin alkamisaika.* Hallitus esittää luovuttavaksi määrämuotoisen pysäköintikiekon käyttövelvollisuudesta. Esitettävä pykälä korvaisi voimassa olevan pysäköintikiekon käyttövelvollisuutta koskevan säännöksen tieliikennelain 28 a §:ssä.

Uuden säännöksen mukaan pysäköinnin alkamisaika ilmoitettaisiin selvästi havaittavalla tavalla, jos pysäköinnin enimmäisaikaa olisi rajoitettu liikennemerkillä H20. Pysäköinnin alkamisajalla tarkoitettaisiin ajankohtaa, jolloin ajoneuvo olisi pysäköity. Pysäköinnin alkamisajaksi merkittäisiin aika, jolloin ajoneuvo pysäköidään.

Mikä tahansa selkeästi havaittava tapa ilmoittaa pysäköinnin alkamisaika olisi mahdollinen. Alkamisaika voitaisiin ilmoittaa esimerkiksi voimassa olevan lain mukaisella pysäköintikiekkolla tai digitaalisella pysäköintijärjestelmällä. Pysäköinnin alkamisaika voisi olla myös merkitty paperille kynällä. Riippumatta merkintätavasta alkamisajan tulisi olla merkitty selvästi ja sen tulisi olla helposti havaittavissa ajoneuvon ulkopuolelta.

Alkamisaikaa osoittava tunnus, järjestelmä tai muu vastaava olisi sijoitettava näkyvälle paikalle ajoneuvon tuulilasin sisäpuolelle niin, että pysäköinnin alkamisaika olisi ulkoapäin luettavissa. Näkyvä paikka voisi olla esimerkiksi tuulilasin kadunpuoleinen alakulma. Näkyvä paikka tarkoittaisi, että pysäköinnin alkamisaika olisi ajoneuvon ulkopuolelta selvästi nähtävissä. Näkyvä paikka ei ole esimerkiksi ajoneuvon jalkatila.

Pysäköinnin alkamisaika voitaisiin ilmoittaa sähköisellä etäluettavalla palvelulla tai järjestelmällä. Palvelun tai järjestelmän käyttö edellyttäisi, että kunnassa olisi vahvistettu kyseisen ilmoitustavan käyttökelpoisuus. Järjestelmä tai palvelu voisi olla esimerkiksi älylaite-sovellus. Kunta voisi ilmoittaa palvelun käyttömahdollisuudesta esimerkiksi kunnan internet-sivustolla.

Pykälän 2 momentin mukaan pysäköinnin alkamisajaksi merkittäisiin aika, jolloin ajoneuvo olisi pysäytetty paikalleen. Alkamisaika merkittäisiin, vaikka pysäköinnin enimmäisajan rajoitus olisi voimassa vain osan pysäköintiajasta. Pysäköintiaika laskettaisiin alkavaksi merkittyä alkamisaikaa seuraavasta tasa- tai puolitunnista.

Pykälän 3 momentin mukaan alkamisaikaa ei tarvitsisi merkitä, jos pysäköinti tapahtuisi kokonaisuudessaan pysäköinnin enimmäisaikarajoituksen voimassaolon ulkopuolella.

Pykälän 4 momentin mukaan pysäköinnin alkamisaikaa ei saisi muuttaa pysäköinnin aikana. Muuttamisella tarkoitettaisiin esimerkiksi pysäköinnin aikana tapahtuvaa uuden pysäköintikiekon asettamista vanhan kiekon tilalle tai uuden alkamisajan tallentamista, merkitsemistä tai kirjoittamista.

41 §. Ajoneuvon pysäyttämiseen liittyvät toimet. Ajoneuvon pysäyttämiseen liittyvistä toimista säädetään kansainvälisen tieliikennesopimuksen 23 ja 24 artikloissa ja voimassa olevan tieliikennelain 29 §:ssä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että ajoneuvon pysäyttäneen tai pysäköineen olisi huolehdittava siitä, ettei ajoneuvo voi lähteä hallitsemattomasti liikkeelle, kun ajoneuvo on pysäytetty tai pysäköity. Täysin poikkeuksellista ei ole, että pysäköity ajoneuvo lähtee liikkeelle käsiarruun tai vaihteenvalitsimeen liittyvistä unohduksista ja teknisistä vioista johtuen.

Pykälän 2 momentissa olisi lisäksi säädetty, että ajoneuvon ovea ei saisi avata eikä ajoneuvon nousta, siitä poistua tai kukaan sitä kuormata tai sen kuormaa purkaa siten, että siitä aiheutuisi vaaraa tai haittaa muulle liikenteelle tai ympäristölle. Näiltä osin voimassa olevan säännöksen sanamuotoa hieman täsmennettäisiin.

42 §. Ajoneuvon säilyttäminen tiellä. Pykälän mukaan tielle ei saisi jättää eikä tiellä saisi säilyttää tai varastoida ajoneuvoa, jota ei käytetä liikenteeseen. Pykälä vastaisi voimassa olevan tieliikennelain 28 §:ää, joka on sisällytetty tieliikennelakiin vuonna 2008 romuajoneuvolain-säädännön yhteydessä. Säännös on estänyt katutilan käyttöä autojen varastona ja myyntitilana.

43 §. Pihakadulla ajaminen ja pysäköinti. Voimassa olevan lain 33 §:n pihakadulla ajamista ja pysäköintiä koskevaa sääntelyä täsmennettäisiin hieman. Pykälän 1 momentin mukaan jalan-kulkijalle olisi annettava pihakadulla esteetön kulku. Ajonopeus olisi sovitettava jalankulun mukaiseksi eikä se saa ylittää 20 kilometriä tunnissa.

Pykälän 2 momentin mukaan pysäköinti pihakadulla olisi sallittua vain merkityllä pysäköinti-paikalla. Polkupyörän, mopon tai vammaisen pysäköintiluvalla varustetun ajoneuvon saisi kuitenkin pysäköidä pihakadulla muuallekin, jos siitä ei aiheutuisi huomattavaa haittaa pihakadun liikenteelle eikä muulle käyttämiselle.

44 §. *Kävelykadulla ajaminen, pysäyttäminen ja pysäköinti.* Pykälässä säädettäisiin kävelykadulla ajoneuvolla toimimisesta.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että kävelykadulla jalankulkijalle olisi annettava esteetön kulku.

Pykälän *2 momentin* mukaan moottorikäyttöisen ajoneuvon saisi kuljettaa vain kävelykadun varrella olevalle kiinteistölle, jos sille ei olisi muuta ajokelpoista yhteyttä. Kävelykadun ylittäminen olisi kuitenkin sallittua. Myös huoltoajo olisi edelleen sallittua, jos liikennemerkillä niin osoitettaisiin. Ajonopeus kävelykadulla olisi sovitettava jalankulun mukaiseksi eikä se saisi ylittää 20 kilometriä tunnissa.

Pykälän *3 momentin* mukaan moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai sen perävaunua ei saisi pysäyttää eikä pysäköidä kävelykadulla. Kielto pysäyttää tai pysäköidä perävaunua olisi uusi liikennesääntö. Kielto olisi perusteltu kävelyliikenteen sujuvuuden kannalta. Pysäyttäminen olisi kuitenkin sallittu pakollisen liikenne-esteen, väistämisvelvollisuuden noudattamisen tai hätätilanteen vuoksi.

Pykälän *4 momentti* mahdollistaisi huoltoajon pysäyttämisen, jos se olisi osoitettu liikennemerkillä.

45 §. *Liikennemerkillä osoitetulla pyöräkadulla ajaminen, pysäyttäminen ja pysäköinti.* Pykälä olisi uusi. Sen tarkoituksena olisi parantaa pyöräilyn mahdollisuuksia taajamaolosuhteissa. Kyseessä olisi katu, jossa olisi ajorata ja jalkakäytävä. Pyöräkadulla voisi ajaa autolla, mutta pyöräilijöille annettaisiin etuoikeus tien käyttöön.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että polkupyöräilijälle olisi annettava liikennemerkillä osoitetulla pyöräkadulla esteetön kulku. Ajonopeus olisi sovitettava pyöräilyn mukaiseksi. Erityistä nopeusrajoitusta pyöräkadulle ei tarvittaisi, vaan rajoitus osoitettaisiin liikenteenohjauslaitteella.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että pysäköinti pyöräkadulla olisi sallittu vain merkityllä pysäköintipaikalla. Polkupyörän, mopon tai liikkumiseisten pysäköintitunnuksella varustetun ajoneuvon saisi kuitenkin pysäköidä pyöräkadulla muuallekin, jos siitä ei aiheudu huomattavaa haittaa pyöräkadun liikenteelle eikä muulle käyttämiselle.

Pykälän *3 momentin* mukaan polkupyörän ja mopon saisi pysäköidä pyöräkadulla myös jalkakäytävälle, jos se ei kohtuuttomasti häittäisi jalkakäytävällä kulkemista.

46 §. *Liikennemerkillä osoitetussa tunnelissa ajaminen, pysäyttäminen ja pysäköinti.* Pykälässä säädettäisiin ajoneuvolla ajamisesta tunnelissa. Pykälä on sisällytetty voimassa olevan tieliikennelain 33 b §:ksi vuonna 2006 Euroopan laajuisen tieverkon tunneleitten turvallisuutta koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2004/54/EU; tunnelidirektiivi) myötä. Direktiivin soveltamisalaan kuuluvat yli 500 metrin pituiset tunnelit. Tunnelista säädetään myös tieliikennesopimuksen 25 bis artiklassa. Pykälään ei esitetä sisällöllisiä muutoksia.

Pykälän mukaan liikennemerkillä osoitetussa tunnelissa ajoneuvoa ei saisi peruuttaa eikä kääntää tulosuuntaan. Ajoneuvon saisi pysäyttää ja pysäköidä vain hätätilanteessa, jolloin olisi pyrittävä käyttämään erityisiä alueita. Ajoneuvon moottori olisi sammutettava, jos pysäytys tai pysäköinti pitkittyy. Tunnelissa ajettaessa olisi käytettävä ajovaloja.

47 §. Ääni- ja valomerkki. Pykälässä säädettäisiin ajoneuvolla annettavasta ääni- ja valomerkistä. Voimassa olevassa tieliikennelaissa niistä säädetään 34 §:ssä.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että ääni- tai valomerkki olisi annettava taikka muulla tavalla kiinnitettävä muiden tienkäyttäjien huomiota, milloin se olisi vaaran välttämiseksi tarpeen. Muutoin äänimerkin saisi antaa vain taajaman ulkopuolella ohitettaessa. Äänimerkki ei saisi kestää pidempään kuin olisi tarpeen.

Pykälä vastaisi tieliikennesopimuksen 28 artiklaa.

48 §. Suuntamerkki. Suuntamerkin käyttämistä koskevaa liikennesääntöä hieman täsmennettäisiin. Käyttövelvoitteet luetteloidaisiin esitettävän pykälän *1 momenttiin*. Suuntamerkki olisi annettava suuntavalaisimella, tai jollei ajoneuvossa olisi sellaista, muulla näkyvällä tavalla 1) lähdettäessä liikkeelle tien reunasta, 2) kääntyttäessä risteyksessä tai tiellä, 3) vaihdettaessa ajokaistaa, 4) poistuttaessa liikenneympyrästä tai 5) muuten siirrettäessä ajoneuvoa sivusuunnassa.

Tien reunalla tarkoitettaisiin 1 kohdan mukaan koko tiealueen reunaa, ei vain yksittäisen tien osan reunaa. Lähdettäessä tien reunasta siirrytään usein 5 kohdassa tarkoitettulla tavalla sivusuunnassa, ei kuitenkaan välttämättä.

Pykälän *2 momentin* mukaan suuntamerkin olisi oltava näkyvä ja ymmärrettävä. Se olisi annettava hyvissä ajoin ennen 1 momentissa tarkoitettua toimenpidettä ja sen tulisi kestää 1 momentissa tarkoitettua toimenpiteen ajan.

Suuntamerkistä säädetään voimassa olevan tieliikennelain 35 §:ssä ja säännös vastaa tieliikennesopimuksen 14 artiklaa.

49 §. Valojen käyttö ajettaessa. Pykälässä säädettäisiin valaisimien käytöstä ajossa. Pykälä vastaisi osittain sisällöltään voimassa olevan tieliikennelain 36 §:ää. Pykälän soveltamisalaa laajennettaisiin hieman.

Pykälän *1 momentin* mukaan moottorikäyttöisessä ajoneuvossa olisi ajon aikana käytettävä ajovaloja tai huomiovaloja. Moottorikäyttöisenä ajoneuvona pidettäisiin ajoneuvolain 3 §:ssä määriteltäviä moottorikäyttöistä ajoneuvoa. Siten esimerkiksi ajoneuvolain 11 §:ssä mainittua moottorilla varustettua polkupyörää (L1e-A-luokan ajoneuvo) ei pidettäisi moottorikäyttöisenä ajoneuvona.

Moottorikäyttöisessä ajoneuvossa olisi ajon aikana käytettävä ajovaloja ja takavaloja silloin, kun liikutaan pimeään tai hämärän aikaan taikka näkyvyyden ollessa sään vuoksi tai muusta syystä huonontunut. Pelkkien huomiovalojen käyttö näissä olosuhteissa ei olisi sallittu, koska niiden valoteho ei useinkaan riitä esimerkiksi jalankulkijan heijastimen tai muissa ajoneuvoissa ja liikenneympäristössä olevien heijastavien pintojen valaisuun. Ajovalojen kytkeminen päälle kytkee lähes kaikissa moottorikäyttöisissä ajoneuvoissa myös takavalot päälle, mutta takavalojen käyttövelvollisuudesta edellä kerrotuissa olosuhteissa säädettäisiin kuitenkin selvyyden vuoksi erikseen.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että muussa kuin moottorikäyttöisessä ajoneuvossa olisi käytettävä eteenpäin valkoista tai vaaleankeltaista valoa näyttävää valaisinta ja taaksepäin punaista valoa näyttävää valaisinta, kun sitä kuljetetaan tiellä pimeään tai hämärän aikaan taikka näkyvyyden ollessa sään vuoksi tai muusta syystä huonontunut. Eteenpäin suunnattuja valaisimia ei kuitenkaan edellytettäisi perävaunussa eikä hinattavassa laitteessa silloin, kun täl-

laisia valaisimia ei edellytetä asennettavan hinattavaan ajoneuvoon. Näille valaisimille ei tällöin ole tarvetta, koska vetoajoneuvon valaisimet näkyvät eteenpäin. Perävaunu kuitenkin tulisi kytkeä vetoajoneuvoon niin, että siinä toimivat ne siinä olevat valaisimet, joita vastaavat valaisimet toimivat vetoajoneuvossa.

Säännöksen ala laajenisi. Myös esimerkiksi polkupyörissä olisi edellä kerrotuissa olosuhteissa jatkossa käytettävä valkoisen tai vaaleankeltaisen etuvalaisimen lisäksi punaista valoa taaksepäin osoittavaa valaisinta. Polkupyörän takavalaisin parantaisi pyöräilyn turvallisuutta pimeään ja hämärän aikana liikuttaessa.

Polkupyörän valaisimien teknisistä vaatimuksista ja sijoituksesta määrätään ajoneuvolain nojalla annettavilla Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä. Määräyksissä sallitaan polkupyörään kiinnitettävien valaisimien vaihtoehtona kuljettajaan kiinnitettävät valaisimet. Pykälän 2 momentin vaatimukset voitaisiin siten polkupyörän osalta täyttää esimerkiksi pyöräilijän kypärään kiinnitetyillä valaisimella.

Pykälän 3 *momentti* kieltäisi kaukovalojen käytön valaistulla tiellä ja niin lähellä kohtaavaa ajoneuvoa tai raitiovaunua, että tämän kuljettaja voi häikäistyä sekä ajettaessa lähellä toisen ajoneuvon takana.

Pykälän 4 *momentin* mukaan etusumuvaloja ja takasumuvaloja saisi käyttää vain sumun tai voimakkaan sateen aikana. Etusumuvaloja saisi tällöin käyttää lähivalojen asemesta, jos etuvalot ovat samanaikaisesti kytketyt. Takasumuvaloa saisi käyttää myös milloin ajoviiman tiestä nostama lumi, pöly tai loka oleellisesti rajoittaa ajoneuvon näkymistä taaksepäin.

Pykälän 5 *momentissa* säädettäisiin pääsäännöstä, jonka mukaan ajoneuvosta ei saa näyttää tai heijastaa eteenpäin punaista valoa eikä taaksepäin valkoista tai vaaleankeltaista valoa. Pääsäännöllä pyritään varmistamaan se, että muille tienkäyttäjille syntyy nopeasti käsitys ajoneuvon kulkusuunnasta. Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvoissa saisi kuitenkin jatkossakin käyttää punaista vilkkuvaa pysäytysvaloa. Pääsäännöstä poikettaisiin myös esimerkiksi silloin, kun peruuttavan ajoneuvon peruutusvalot näyttävät taaksepäin valkoista valoa ja silloin, kun ajoneuvon käyttö tiellä tehtävään työhön edellyttää taaksepäin suunnattujen työvalaisimien käyttöä. Momentin säännökset vastaisivat voimassa olevan tieliikennelain 38 §:n 2 momentin säännöksiä.

Pykälä vastaisi kokonaisuutena tieliikennesopimuksen 32 ja 33 artikloja.

50 §. *Valojen käyttö pysäytetyssä tai pysäköidyssä ajoneuvossa.* Pykälä vastaisi pääsääntöisesti voimassa olevan tieliikennelain 37 §:ää ja tieliikennesopimuksen 32 artiklaa. Pykälän soveltamisalaan kuuluisivat: 1) moottorikäyttöisen ajoneuvon ja perävaunun yhdistelmä, 2) yksittäinen moottorikäyttöinen ajoneuvo ja 3) yksittäinen perävaunu.

Pykälän 1 *momentin* mukaan tielle pysäytetyssä tai pysäköidyssä moottorikäyttöisessä ajoneuvossa ja sen perävaunussa olisi pimeään tai hämärän aikana tai näkyvyyden ollessa sään vuoksi tai muusta syystä huonontunut käytettävä etu- tai lähivaloja. Jos edellä mainittuja valoja ei olisi, tulisi käyttää säädösten tai määräysten mukaisia muita valoja. Valojen käyttäminen ei olisi kuitenkaan välttämätöntä, jos tie olisi niin hyvin valaistu tai näkyvyys sellainen, että ajoneuvon voisi muutoinkin selvästi havaita riittävän etäältä.

Autojen ja niiden perävaunujen valoista säädetään EU-asetuksen nojalla pakollisena sovellettavassa E-säännössä n:o 48 (yhdenmukaiset vaatimukset, jotka koskevat ajoneuvojen hyväksyntää valaisimien ja merkkivalolaitteiden asennuksen osalta). Uusien L-luokkien ajoneuvojen

vastaavat vaatimukset löytyvät E-säännöstä n:o 53 (L3-luokan ajoneuvojen valaisimien ja merkkivalolaitteiden asennus) ja traktorien ja niillä hinattavien ajoneuvojen vaatimukset E-säännöstä n:o 86 (maatalous- ja metsätaloustraktorien valaisimien ja merkkivalolaitteiden asennus). E-sääntöä 86 ei sovelleta vielä täysimääräisesti, vaan sen ohella sovelletaan EU:n komission delegoitua asetusta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 167/2013 täydentämisestä maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen tyyppihyväksynnässä sovellettavien ajoneuvon toimintaturvallisuutta koskevien vaatimusten osalta ((EU) 2015/208, 8.12.2014). Liikenteessä voi olla myös vanhoja moottorikäyttöisiä ajoneuvoja, joihin sovelletaan kansallisia käyttöönottoajankohdan vaatimuksia tai EU-lainsäädännöstä johtuvia, joko suoraan tai kansallisesti täytäntöön pantuja säännöksiä.

Pykälän 2 *momentissa* mahdollistettaisiin 1 momentissa mainittujen valojen sijasta käytettäväksi pysäköintivaloa, jos ajoneuvo olisi pysäköity ajoradan suuntaisesti eikä siihen olisi kytetty muuta ajoneuvoa.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin, että edellä 1 momentin velvoitteita ei sovellettaisi ajoneuvon, joka olisi pysäytetty tai pysäköity ajoradan ulkopuolella olevalle pysäköintipaikalle. Sitä ei myöskään sovellettaisi mopoon, joka pysäytetään tai pysäköidään ajoradan ulkopuolelle.

51 §. Hätävilkkukytken käyttäminen. Pykälässä säädettäisiin hätävilkkukytken käyttämisestä ajoneuvossa. Pysäytetyssä tai pysäköidyssä ajoneuvossa voisi käyttää suuntavalon hätävilkkukytkeä, jos ajoneuvo olisi onnettomuuden, vaurion tai muun pakottavan syyn johdosta jouduttu pysäyttämään sellaiseen paikkaan, jossa se voi aiheuttaa erityistä vaaraa muulle liikenteelle.

Uutta sääntelyä olisi se, että hätävilkkuja olisi mahdollista käyttää myös liikkuvassa ajoneuvossa varoittamaan muita tienkäyttäjiä välittömästä vaarasta. Säännös olisi uusi ja se olisi tieliikennesopimuksen 32 artiklan mukainen. Joissakin ajoneuvoissa hätävilkut kytkeytyvät hätäjarrutuksessa automaattisesti.

52 §. Kevyt sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettaminen. Kevyet sähköajoneuvoista tulivat säännökset ajoneuvolakiin vuoden 2016 alussa. Pykälä vastaisi pääosin voimassa olevan lain 45 a §:ää. Pykälässä säädettäisiin kevyen sähköajoneuvon lisäksi moottorilla varustetun polkupyörän kuljettamisesta.

Kevyellä sähköajoneuvolla tarkoitetaan sellaista muuta sähkömoottorilla varustettua ajoneuvoa kuin ajoneuvolain 19 §:n 1 momentissa tarkoitettua sähköavusteista polkupyörää tai 11 §:ssä tarkoitettua L-luokan ajoneuvoa, jonka moottorin suurin nimellisteho on enintään 1 kilowattia ja rakenteellinen nopeus enintään 25 kilometriä tunnissa. Kevyeen sähköajoneuvon sovelletaan moottorittoman ajoneuvon vaatimuksia.

Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin, että kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettamiseen sovellettaisiin polkupyöräilijää koskevia liikenteenohjauksen merkkejä, liikenteenohjauslaitteita ja liikennesääntöjä.

Pykälän 2 *momentin* mukaan kevyttä sähköajoneuvo voisi kuljettaa kävelynopeudella jalkakäytävällä, jos ajoneuvo on riittävän vakaa eli pysyy tasapainossa myös paikalla ollessaan. Jalankulkijoille olisi kaikissa liikennetilanteissa annettava esteetön kulku, jalankulkijaa olisi esimerkiksi kohtaamistilanteissa väistettävä. Vastaava vaatimus koskee pihakadulla liikkujaa. Esteetön kulku tarkoittaisi myös, että jalankululle ei saa aiheuttaa mitään haittaa tai estettä. Tasapainottuva laite mahdollistaa paikallaan seisomisen, jolloin esteettömän kulun antaminen on mahdollista.

53 §. Eläimen kuljettaminen. Eläimen kuljettamista koskeva säännös sijoitettaisiin ajoneuvon kuljettamista koskevien liikennesääntöjen yhteyteen.

Pykälän *1 momentin* mukaan tienkäyttäjän, joka kuljettaa tiellä eläintä, olisi pidettävä eläin kytkettynä. Toissijaisesti eläintä olisi valvottava niin, ettei se aiheuttaisi vaaraa tai huomattavaa haittaa muille tienkäyttäjille. Eläintä tulisi kuljettaa niin lähellä tien reunaa kuin turvallisuu-
suutta vaarantamatta olisi mahdollista. Säännöt ovat voimassa olevan tieliikennelain 46 §:n 2 momentin mukaiset.

Pykälän *2 momentin* mukaan ratsastajan, suurikokoisen eläimen taluttajan ja eläimen vetämän ajoneuvon olisi noudatettava moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamista koskevia liikenteenohjauksen merkkejä, liikenteenohjauslaitteita ja liikennesääntöjä. Säännös ei mahdollistaisi esimerkiksi jalkakäytävien tai pyöriteiden säännönmukaista käyttämistä. Tilapäisesti niiden käyttö olisi mahdollista esityksen 19 §:n 5 momentissa säädetyllä tavalla.

Eläintä kuljetettaessa ei kaikissa tilanteissa ole mahdollista noudattaa ajoneuvon ajamisen sääntöjä, esimerkiksi kääntyttäessä eläimellä risteyksessä vasemmalle. Eläin ei välttämättä ole samalla tavalla ohjattavissa kuin ajoneuvo.

Pykälä vastaisi tieliikennesopimuksen 8, 9, 10, 23 ja 25 artiklaa.

54 §. Tarpeettoman ja häiritsevän ajon kieltö. Pykälässä säädettäisiin, että tarpeeton ja häiritsevä ajo olisi kielletty. Voimassa olevan ajoneuvojen käytöstä annetun asetuksen 4 §:n sanamuotoa näiltä osin yksinkertaistettaisiin.

Tarpeetonta ja häiritsevää ajoa voisi olla esimerkiksi moottorikäyttöisen ajoneuvojen niin sanottu kortteliralli tai muu vastaava taajamassa tapahtuva päämäärätön ja tarpeeton ajo. Tällainen ajaminen aiheuttaa muun muassa melua ja muita ajoneuvoista johtuvia ilman saasteita. Meluaminen voi korostua äänentoistolaitteita voimakkaasti käytettäessä. Järjestyslain (612/2003) 3 §:ssä lisäksi säädetään, että yleisen järjestyksen häiritseminen tai turvallisuuden vaarantaminen yleisellä paikalla on kielletty metelöimällä ja muulla vastaavalla tavalla.

Liikenteen päästöjä ei ole mahdollista kokonaan poistaa. Siksi kaikkea sellaista ajamista, jonka ulkopuolinen voi kokea tarpeettomaksi tai häiritseväksi, ei ole mahdollista kieltää. Säännöksen soveltamisen tulee näiltä osin olla selvästi korkeampi.

Pykälä vastaisi tieliikennesopimuksen 13 ja 17 artiklaa.

55 §. Moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeettoman joutokäynnin kieltö. Joutokäynnin kieltö siirtyisi uuteen tieliikennelakiin ajoneuvojen käytöstä annetun asetuksen 5 §:n 1 momentista. Sen sisältöön ei tehtäisi muutoksia. Kielto on edelleen perusteltu tarpeettoman ilman saastuttamisen estämiseksi.

Pykälän *1 momentin* mukaan moottorikäyttöisen ajoneuvon seistessä muusta syystä kuin pakollisen liikenne-esteen vuoksi ei ajoneuvon moottoria saisi käyttää enempää kuin kaksi minuuttia. Jos lämpötilan olisi alle - 15 celsiusastetta voisi moottoria ennen ajoon lähtemistä käyttää enintään neljä minuuttia. Traktorin, moottorityökoneen tai auton alustalle rakennetun työkoneen moottoria voisi kuitenkin käyttää ennen ajoneuvolla tai koneella tehtävän työn alkamista ajoneuvon tai koneen toimintavalmiiksi saattamiseen tarvittavan ajan. Kielto ei koskisi myöskään ajoneuvoa, jonka pääasiallinen käyttötarkoitus tai pääasiallisen käyttötarkoituksen edellyttämä lisälaitte vaatisi moottorin käyttämistä. Tällainen lisälaitte voisi olla esimerkiksi ajoneuvon käyttämä kompressori.

Joutokäynnin kieltä ei pykälän 2 momentin mukaan koskisi kiireellisessä tehtävässä olevan hälytysajoneuvojen, liikenteenvalvojan tehtävässä käyttämän ajoneuvon sekä ajoneuvolaissa säädetyn katsastuksen osana toimitettavaan pakokaasumittaukseen odottavaa ajoneuvoa.

56 §. Ajoneuvon hinaaminen. Pykälässä olisi liikennesäännöt ajoneuvojen hinaamisesta. Hinaamisella ei tarkoitettaisi ajoneuvon kytketyn perävaunun tai hinattavan laitteen vetämistä. Hinattavan ajoneuvon kuljettaminen edellyttää asianomaisen ajoneuvoluokan ajo-oikeutta.

Pykälän 1 momentin mukaan hinattaessa ajoneuvolla köyttä käyttäen ajoneuvoa, jota ei voisi tai saa kuljettaa sen omalla moottorilla, tulee ajoneuvojen välin olla vähintään kolme ja enintään kuusi metriä. Ajoneuvoa, jonka jarrut ovat epäkunnossa, saisi hinata vain tankoa tai puomia käyttäen. Ajoneuvoa, jonka ohjaus on epäkunnossa, saisi hinata vain hinauspuomin varaan nostettuna.

Pykälän 2 momentissa kiellettäisiin usean ajoneuvon hinaaminen samanaikaisesti samalla vetävällä ajoneuvolla. Voimassa olevan ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 14 §:n 2 momentin tarkan sanamuodon mukaan vain kahden ajoneuvon samanaikainen hinaaminen on kiellettyä. On perusteltua, että myös kolmen tai sitä useamman hinaaminen kiellettäisiin. Hinattavana oleva ajoneuvo ei ilman pakottavaa syytä saisi olla vetävää ajoneuvoa painavampi. Tällainen pakottava syy olisi esimerkiksi se, että ajoneuvo olisi siirrettävä muun liikenteen tieltä ajoradan keskeltä sen sivuun.

Pykälän 3 momentti olisi uusi. Sen mukaan polkupyörällä, mopolla tai moottoripyörällä hinaaminen olisi kiellettyä, jos hinaaminen haittaisi ajoa tai vaarantaisi muuta liikennettä. Säännöksessä olisi uudet kriteerit siitä, milloin hinaaminen olisi mahdollista. Momentissa tarkoitettuja ajoneuvoja on erilaisia ja joillakin niistä ei haittaisi ajamista tai vaarantaisi muuta liikennettä. Momentti vastaisi tieliikennesopimuksen 27 artiklaa.

57 §. Tienkäyttäjän varoittaminen. Tienkäyttäjän varoittamisesta säädetään voimassa olevan tieliikennelain 61 §:ssä.

Pykälän 1 momentin mukaan varoituskolmiota olisi käytettävä taajaman ulkopuolelle pysähtyneestä ajoneuvosta varoittamiseen, jos ajoneuvo on pysähtynyt sellaiseen paikkaan, että se voi riittämättömän näkyvyyden vuoksi tai muusta syystä olla vaarana liikenteelle. Pääsääntö olisi luonnollisesti se, että ajoneuvo on pyrittävä siirtämään mahdollisimman nopeasti sopivaan paikkaan; toisin sanoen varoituskolmion asettaminen ei esimerkiksi ajoneuvon rikkoutumistilanteessa vapautta vastuusta ryhtyä siirtämään ajoneuvo mahdollisimman nopeasti asianmukaiseen paikkaan, joka ei vaaranna tai haittaa muiden tienkäyttäjien liikkumista.

Edellytyksenä varoituskolmion käyttämiselle olisi se, että kolmio on ajoneuvossa varusteena. Tästä säädetään ajoneuvolaissa. Esimerkiksi henkilöautoissa kolmio on pakollinen. Mikään ei estä käyttämästä varoituskolmiota sellaisenkaan ajoneuvosta varoittamisesta, jossa kolmio ei ole varusteena. Jos ajoneuvo olisi jäänyt rautatie- tai raitiotiekiskoille, kuljettajan olisi ryhdyttävä tarpeellisiin toimiin junan tai raitiovaunun kuljettajan varoittamiseksi tarpeellisiin toimiin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin varoituskolmion sijoittamisesta: se olisi sijoitettava riittävän etäälle pysähtyneestä ajoneuvosta niin, että muut tienkäyttäjät voivat hyvissä ajoin huomata varoituksen. Erityistä metrimäärä ei ole tarkoituksenmukaista säätää. Sijoittamisen lähtökohta on, että muilla tienkäyttäjillä olisi tosiasiallinen mahdollisuus havaita poikkeukselliseen paikkaan jäänyt ajoneuvo. Kolmio tulisi poistaa kun pysähtyneestä ajoneuvosta ei olisi enää vaaraa muulle liikenteelle.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaminen moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä

Moottoriteliikenteestä säädetään voimassa olevassa tieliikenneasetuksessa. Asetuksen moottoritietä koskeva pääasiallinen sisältö siirtyisi uuteen lakiin. Samalla moottoritietä koskevat säännökset laajennettaisiin koskemaan moottoriteliikennettä.

58 §. *Sallittu ajoneuvoliikenne moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä sallitusta liikenteestä. Moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä olisi mahdollista liikennöidä vain moottorikäyttöisellä ajoneuvolla. Moottoritie tai moottoriliikennetie osoitettaisiin liikennemerkillä.

Pykälän 2 momentin mukaan moottoriteillä tai moottoriliikennetiellä ei kuitenkaan saisi kuljettaa ajoneuvoa, jonka suurin sallittu tai rakenteellinen nopeus olisi vähemmän kuin 70 kilometriä tunnissa. Vaatimus ei koskisi puolustusvoimien ajoneuvoja eikä erikoiskuljetuksissa käytettäviä ajoneuvoja.

Hallitus esittää moottori- ja moottoriliikennetien suurimman sallitun tai rakenteellisen nopeusvaatimuksen nostamista 50 kilometristä tunnissa 70 kilometriin tunnissa. Suomessa on tieliikennekäyttöön tullut pienikokoisia traktoreita, joiden rakenteellinen nopeus on 60 kilometriä tunnissa. Tällaisten niin sanottujen mönkijätraktoreiden kuljettaminen esimerkiksi 120 kilometriä tunnissa nopeusrajoitusalueella olisi liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallista. Oletettavaa on, että tällaisten traktoreiden määrä Suomessa lisääntyy.

Pykälä vastaisi kansainvälisen tieliikennesopimuksen 25 artiklaa. Nopeusvaatimus olisi kansallinen säännös.

59 §. *Moottoritielle ja moottoriliikennetielle liittyminen ja sieltä poistuminen.* Pykälään siirrettäisiin tieliikenneasetuksen 5 §:n liittymistä ja poistumista koskevat säännökset. Säännöksiä täsmennettäisiin joiltain osin.

Pykälän 1 momentin mukaan ajoneuvon saisi ajaa moottoritielle ja moottoriliikennetielle vain tien alkamiskohdasta ja liittymistieltä. Edelleen 2 momentin mukaan moottori- tai moottoriliikennetielle aikovan olisi väistettävä moottori- ja moottoriliikennetietä kulkevia ajoneuvoja. Käytännössä tielle aikovan olisi varmistuttava siitä, että siirtyminen tapahtuisi vaaratta ja muita tarpeettomasti estämättä. Ajonopeus olisi sopeutettava muuhun liikenteeseen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että moottoritieltä tai moottoriliikennetieltä saisi poistua vain tien päättymiskohdasta tai käyttäen ajosuunnassa liikennemerkillä osoitettua erkanemistietä.

Moottoritieltä tai moottoriliikennetieltä poistuvan olisi 4 momentin mukaan riittävän ajoissa siirryttävä lähinnä erkanemistietä olevalle ajokaistalle taikka ajokaistalle, joka on liikennemerkillä osoitettu poistuvalla liikenteelle. Jos tiellä olisi hidastuskaista, olisi mahdollisimman aikaisessa vaiheessa siirryttävä sille.

Pykälän 2 ja 4 momentti vastaisivat tieliikennesopimuksen 25 artiklaa.

60 §. *Ajoneuvon kääntäminen ja peruuttaminen moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä.* Ajoneuvon kääntämisestä ja peruuttamisesta moottoritiellä säädetään tieliikenneasetuksen 6 §:n 2 momentissa. Pykälässä säädettäisiin saman sisältöisesti, että ajoneuvoa ei saisi kääntää tulosuuntaan eikä peruuttaa moottoritiellä tai moottoriliikennetiellä. Tulosuuntaan kääntämisellä tarkoitettaisiin niin sanottua u-käännöstä.

61 §. *Ajoneuvon paikka moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä.* Voimassa olevassa tieliikenneasetuksen 7 §:ssä on säännöt ajoneuvon paikasta moottoritiellä. Säännöt sisällytettäisiin esitettävään lakiin pykälään joiltain osin täsmentäen. Velvoitteet osoitettaisiin luonnollisesti koskemaan myös liikennettä moottoriliikennetiellä.

Pykälän *1 momentin* mukaan ajoneuvoa olisi ajettava moottoritiellä eniten oikealla olevalla vapaalla ajokaistalla. Jos jokin ajokaista olisi ajosuunnassa osoitettu liikennemerkillä tarkoitetuksi tietylle liikennesuunnalle, saisi käyttää olosuhteisiin ja matkan jatkamiseen parhaiten soveltuvaa ajokaistaa.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin liikenteestä yli kolme ajokaistaisella tiellä. Jos ajosuunnassa olisi vähintään kolme ajokaistaa, kuorma-autoa tai yli seitsemän metrin pituista ajoneuvoyhdistelmää saisi kuljettaa vain jommallakummalla kahdesta oikeanpuoleisesta ajokaistasta, jollei 1 momentista ja 59 §:n 3 ja 4 momentin säännöksistä muuta johtuisi.

Edellä kulkevan ajoneuvon saisi *3 momentin* mukaan ohittaa vain vasemmalta. Jos ajoneuvot kuitenkin ajavat jonossa tai jos jokin ajokaista olisi ajosuunnassa opastusmerkillä osoitettu tarkoitetuksi tietylle liikennesuunnalle, taikka jos ohittava ajoneuvo käytäisi linja-autokaistaa, olisi edellä kulkevan ajoneuvon ohittaminen oikealta ajokaistaa vaihtamatta myös sallittua.

Pykälän *4 momentti* kieltäisi ajoneuvon kuljettamisen moottoritien tai moottoriliikennetien ajoratoja yhdistävällä poikittaistiemä. Kielto on liikenneturvallisuuden kannalta tärkeä. Kunnossapito- ja hälytysajoneuvot käyttävät poikittaistietä tilanteissa, joissa onnettomuuden vuoksi ajoratoja joudutaan sulkemaan ja liikenne ohjaamaan kiertojärjestelyä poikittaistien kautta vastaan tulevan liikenteen ajoradalla.

62 §. *Ajoneuvon hinaaminen moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä.* Ajoneuvon hinaamisesta moottoritiellä tai moottoriliikennetiellä on tarpeellista säätää erikseen. Pykälän mukaan ajoneuvoa ei saisi hinata köyttä, vaijeria tai vastaavaa välinettä käyttäen. Tämä olisi siksi, että nopeus moottoritiellä tai moottoriliikennetiellä on niin suuri, että säännöksessä kiellettävien hinausvälineiden käytöstä voi aiheutua vakavaa vaaraa. Rikkoutuneen ajoneuvon voisi hinata pois moottoritieltä tai moottoriliikennetieltä lähimmän poistumiskohdan kautta. Tällaiseen hinaamisessa tulee noudattaa varovaisuutta ja asianmukaista tilannenopeutta.

Hinaamisesta moottoritiellä säädetään voimassa olevassa tieliikenneasetuksen 4 §:n 2 momentissa.

Raitiovaunun kuljettaminen

Kuten esityksessä on tullut aiemmin ilmi, raitiovaunun kuljettamista koskevien säännösten sisällyttäminen omaksi kokonaisuudeksi uuteen lakiin on tarpeellista. Voimassa olevat liikennesäännöt ovat raitiovaunun kuljettamisen kannalta joiltain osin puutteelliset ja tulkinnanvaraiset. Voimassa olevassa tieliikennelaissa 47 §:ssä säädettyä velvollisuutta noudattaa ajoneuvoja koskevaa sääntelyä soveltuvin osin ei voida lainsäädännön tarkkarajaisuusvaatimuksen kannalta ongelmatonta. Näiltä osin säädettäisiin raitiovaunun paikasta tiellä sekä raitiovaunun kuljettamista koskevista muista liikennesäännöistä mahdollisimman täsmällisesti.

Raitiovaunujen ajo-ominaisuudet poikkeavat ajoneuvojen ajo-ominaisuuksista. Kisko-ohjauksen takia raitiovaunu ei voi samalla tavalla väistää. Suuren massan, kisko-ohjauksen takia raitiovaunu ei myöskään voi pysähtyä yhtä nopeasti kuin kumipyöräinen ajoneuvo. Magneettisilla kiskojaruilla hätäjarrutusmatkaa voidaan lyhentää, mutta äkkijarrutuksen seurauksena matkustaja voi loukkaantua vaunussa. Siksi raitiovaunuja

koskeva sääntely ja liikenneympäristö on toteutettava sellaisina, ettei äkillistä pysähtymistarvetta synny.

63 §. Raitiovaunun paikka. Pykälän mukaan raitiovaunua saisi ajaa kiskoilla niiden sijainnista riippumatta. Joissakin tilanteissa kiskot on sijoitettu vasemmalle puolelle ajorataa ja siksi on säädettävä, että raitiovaunua voi ajaa myös vasemmalla.

Muun liikenteen kanssa yhteisellä ajokaistalla raitiovaunua olisi kuljetettava kaistan mukaiseen ajosuuntaan. Raitiovaunua saisi peruuttaa tai kuljettaa muuta liikennettä vastaan vain, jos erityiset olosuhteet sitä vaativat ja peruuttaminen ei vaarantaisi turvallisuutta eikä haittaisi tarpeettomasti muuta liikennettä.

64 §. Raitiovaunun kuljettamista koskevat muut liikennesäännöt. Pykälään olisi listattu raitiovaunun kuljettamista koskevat säännöt. Näitä sääntöjä olisi noudatettava yhdessä kaikkia tienkäyttäjiä koskevien periaatteiden kanssa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin raitiovaunuja koskeva suojatiesääntö. On tärkeää, että raitiovaunun kuljettamisen suojatiesäännöstä säädetään erikseen. Esitettävän lain 11 §:n mukaan raitiovaunulle tulisi antaa esteetön kulku, mutta raitiovaunun tulisi antaa esteetön kulku suojatietä käyttävälle jalankulkijalla tai jalankulkijalle, joka on valmistautumassa menemään suojatielle. Myös raitiovaunun nopeuden olisi oltava suojatietä lähestyttäessä sellainen, että raitiovaunun voi pysäyttää ennen suojatietä. Säännös hidastaisi raitiovaunuliikennettä, mutta jalankulkijaturvallisuuden kannalta säännös on välttämätön.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että pihakadulla tai kävelykadulla raitiovaunun nopeus olisi sovitettava jalankulun mukaiseksi eikä se saisi ylittää 20 kilometriä tunnissa. Tällaisia kaupunkeja on toistaiseksi vain muutama, mutta raitioliikenteen kasvaessa niiden lisääntyminen on oletettavaa.

Pykälän 3 momentiksi koottaisiin muut raitiovaunun kuljettamista koskevat liikennesäännöt. Momentin mukaan 1 ja 2 momentissa säädetyin lisäksi olisi noudatettava seuraavia sääntöjä:

- 17 §:ssä säädettyjä kuljettajaa koskevia vaatimuksia;
- 20 §:ssä säädettyä velvollisuutta ajoneuvojen välisestä etäisyydestä,
- 25 §:ssä säädettyjä velvollisuuksia väistämisestä,
- 27 §:n 2 momentissa säädettyä velvollisuutta pysähtyneen raitiovaunun tai ajoneuvon ohittamisesta;
- 28 §:ssä säädettyjä velvollisuuksia ajamisesta risteyksessä;
- 41 §:ssä säädettyjä velvollisuuksia pysäyttämiseen liittyvistä toiminnoista;
- 46 §:ssä säädettyjä velvollisuuksia tunnelissa ajamisesta;
- 47 ja 48 §:ssä säädettyjä velvollisuuksia ääni-, valo- ja suuntamerkkien käyttämisestä;
- 49 ja 50 §:ssä säädettyjä velvollisuuksia valojen käyttämisestä.

4 luku

Liikenteenohjaus

Liikenteenohjaaja

65 §. *Liikenteenohjaaja.* Pykälässä säädettäisiin liikenteenohjaajista, sekä lueteltaisiin henkilöt, jotka toimisivat liikenteenohjaajina. Liikenteenohjaus edellyttää useimmin ammattimaisuutta. Joissakin tilanteissa liikenteenohjaajana voisi edelleen toimia vapaaehtoisuuden pohjalta, esimerkiksi urheilutapahtumissa. Tällainen liikenteenohjaus tarkoittaisi liikenteenohjausta esimerkiksi pysäköinnin järjestämiseksi.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin liikenteenohjaajina toimivista henkilöistä. Momentin mukaan liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi sekä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi liikenteen ohjaajana toimisi poliisi ja pelastusviranomainen. Pelastusviranomaiselle laissa säädetty tehtävä liikenteenohjaajana olisi uusi, mutta on yleistä, että pelastustoimintaan osallistuvat ohjaavat myös liikennettä.

Liikenteenohjaajana voisi toimia edelleen myös puolustusvoimien harjoitusten aikana sotilas. Ohjaaja voisi olla mikä tahansa sotilas, ei vain sotilaspoliisi.

Uusia liikenteenohjaajia olisivat rajavartiomies ja tullimies. Rajavartiomies toimisi liikenteenohjaajana rajavartiolaissa (578/2005) säädettyissä tehtävissä ja tullimies tullilaissa (304/2016) säädettyissä tehtävissä. Liikenteenohjaajien ryhmään sisällytettäisiin myös maantielautoista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (20/2006) 12 §:ssä nykyisin säädetty liikenteenohjaajat, lautta-aluksen päällikkö ja lossin tai railolossin kuljettaja.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin muista liikenteenohjaajista. Momentissa lueteltaisiin ne tilanteet, joissa viranomainen tai tienpitäjä voisi määrätä muun kuin 1 momentissa tarkoitetun henkilön toimimaan liikenteen ohjaajana.

Erityisesti lyhytaikaisissa ja tilapäisissä liikennetilanteissa ammattimainen liikenteenohjaus voi olla mahdotonta tai epätarkoituksenmukaista järjestää ja liikenteenohjaus on järjestettävä saatavilla olevin voimin. Tällaisia tilanteita voisivat olla esimerkiksi pelastustilanteet tai liikenneonnettomuudet. Näissä tilanteissa liikenteen ohjaustarpeen voidaan katsoa olevan välitön ja tehtävään olisi valittava tilanteeseen parhaiten soveltuva täysi-ikäinen henkilö.

Pykälän *2 momentin* 1 kohdan mukaan liikenteenohjaajana olisi henkilö, jonka poliisi määräisi liikennemuutoksen, onnettomuuden, yleisötapauksen tai muun vastaavan syyn vuoksi taikka yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi ohjaamaan liikennettä. Lähtökohtaisesti poliisi voisi määrätä liikenteenohjaajan vain, jos ammattimaisen liikenteenohjauksen järjestäminen olisi mahdotonta tai tilanteen kiireellisyys muuten edellyttäisi sitä.

Momentin 2 kohdan mukaan liikenteenohjaaja olisi henkilö, jonka poliisi määräisi moottoriajoneuvon kuljettajan ajo- ja lepoaikavalvonnassa ohjaamaan liikennettä. Kohdan mukaista ajo- ja lepoaikamääräysten noudattamisen valvontaa tekee työsuojeluviranomaisen ja poliisi yhteistyössä. On perusteltua että myös työsuojelutarkastajalla on tarve toimia liikenteenohjaajana valvontatoiminnassa.

Momentin 3 kohta olisi uusi. Sen mukaan liikenteenohjaajana olisi pelastusviranomaisen tai muun pelastuslaitoksen (379/2011) tarkoitetun pelastustoiminnan johtajan määräämä henkilö, joka pelastuslaitoksen tai muussa laissa pelastustoimelle säädettyssä tehtävässä ohjaisi liikennettä.

Toimivallalla mahdollistettaisiin vapaaehtoisen palokunnan henkilöstön mahdollisuus toimia onnettomuuspaikan liikenteenohjaajana muissakin kuin pelastuslain 37 §:ssä tarkoitetuissa tilanteissa. Pelastuslain 51 §:n mukaan pelastustoimen koulutus-, neuvonta- ja valistustehtävissä sekä pelastustoiminnassa voidaan käyttää apuna vapaaehtoisia organisaatioita ja henkilöitä, ei kuitenkaan tehtävissä, joihin sisältyy merkittävää julkisen vallan käyttöä, kuten viranomais-toimivaltuuksien käyttöä taikka tarkastus- tai valvontatoimintaa. Vapaaehtoisen palokunnan merkitys pelastustoiminnan avustajana on merkittävä etenkin alueilla, joissa varsinaisen pelastusviranomaisen toimintamatkat ovat pitkiä.

Momentin 4 kohdan mukaan liikenteenohjaajana olisi maantienpitäjän tai kunnan määräämä henkilö, joka ohjaisi liikennettä tiellä tai sen läheisyydessä tehtävän työn, tutkimuksen tai pitkäkestoisen liikennehäiriön vuoksi. Myös Liikennevirasto olisi kohdassa tarkoitettu tienpitäjä. Kohdassa tarkoitettu pitkäkestoinen häiriö voisi aiheutua esimerkiksi liikenteen ruuhkautumisesta.

Momentin 5 kohdan mukaan erikoiskuljetuksen liikenteenohjaaja olisi liikenteen turvallisuusviraston valtuuttama tai poliisin määräämä henkilö. Erikoiskuljetuksen liikenteen ohjaustehtävä on vaativa ja ammattitaitoa edellyttävä tehtävä. Siksi erikoiskuljetuksen liikenteenohjaajaan tehtävään valtuuttaa Liikenteen turvallisuusvirasto tai määrää poliisi. Valtuuttaminen tarkoittaisi käytännössä erikoiskuljetusten liikenteenohjausoikeuden myöntämistä, josta säädettäisiin esityksen 67 §:ssä.

Pykälän 3 *momentin* mukaan liikenteenohjaaja määrättäisiin yksittäistä tehtävää varten tai määrääjäksi. Määräaikaaisuudella tarkoitettaisiin edellä 2 momentissa tarkoitettua pysyväisluonteisempia liikenteenohjaustarpeita. Momentin mukaan ohjaajana toimivan henkilön olisi oltava 18 vuotta täyttänyt. Hänen olisi lisäksi annettava suostumuksensa tehtävään ja hänelle olisi annettava tehtävän edellyttämä ohjeistus. Näiltä osin lainsäädäntöön ei esitetä muutoksia.

Liikenteenohjaajan määräävä viranomainen arvioisi, minkälaista asiantuntemusta liikenteenohjaustehtävä edellyttäisi. Ohjeistus voisi olla kirjallista tai suullista, tilanteesta ja tehtävän luonteesta riippuen. Mitään erityistä koulutusvaatimusta ei edellytettäisi, pois lukien erikoiskuljetusten liikenteenohjaajanoikeus.

Pykälän 4 *momentissa* säädettäisiin pienoiskokoisen liikennemerkkien C1 ja C45 käytöstä liikenteenohjaajan pysäytysmerkinä. Myös merkkiä C 46 voisi käyttää esimerkiksi siviilivaate-tuksessa oleva poliisi ja rajavartiomies sekä merkkiä C 45 tullimies. Merkkien käyttö poistettiin laista tieliikennelain muutoksessa (523/2009), mutta sääntelyä on pidettävä tarpeellisena. Liikenteenohjaajat antavat tehtävässään muutakin kuin liikennemerkillä tapahtuvaa ohjausta, esimerkiksi suullista opastusta tai suuntaa osoittavia käsimerkkejä tienkäyttäjille, mutta tällaisella ohjauksella ei ole oikeudellista velvoittavuutta.

Pykälän 5 *momentissa* säädettäisiin, että Liikenteen ohjaajalla on oltava selvästi erottuva vaatetus, joka vastaa standardin SFS-EN 471 tai SFS-EN ISO 20471 vaatimuksia. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä erikoiskuljetuksen liikenteen ohjaajan vaatetuksen näkyvyysvaatimuksista.

Määräykset voisivat koskea esimerkiksi suojavaatetuksen näkyvyysluokkaa, joka perustuu vaatetuksessa olevan fluoresoivan ja heijastavan materiaalin määrään.

Pykälän 6 *momentin* mukaan liikenteenohjaajaksi määrättyyn tai valtuutettuun henkilöön sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen toimiessaan liikenteenohjaajana. Liikenteen ohjaaminen on julkisen vallan käyttöä: ohjaaja antaa tienkäyttäjälle

liikenteenohjauslaiteella oikeudellisesti velvoittavia määräyksiä. Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan julkisen hallintotehtävän hoitaminen edellyttää, että henkilöt toimivat tehtävässään virkavastuulla (PeVL 18/2007 vp, PeVL 20/2006 vp ja PeVL 33/2004 vp). Vahingonkorvausvastuusta tehtävässä säädettäisiin vahingonkorvauslaissa.

66 §. Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan kelpoisuus. Pykälässä säädettäisiin erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan kelpoisuudesta. Edellä on todettu, että erikoiskuljetuksen liikenteenohjaus on vaativaa liikenteenohjausta, siksi henkilöltä edellytettäisiin erityistä kelpoisuutta. Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajalla olisi oltava tehtävän edellyttämä ammattitaito ja hänen olisi oltava muutenkin tehtävään sopiva. Ammattitaidon saavuttamiseksi kuljettajan olisi suoritettava erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan koulutus ja hyväksytty loppukoe. Oikeus osoitettaisiin erikoiskuljetusten liikenteenohjauskortilla, joka on käytännössä fyysinen kortti. Kortti voisi olla myös mobiilikortti.

67 §. Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajanoikeuden myöntäminen. Pykälässä säädettäisiin erikoiskuljetusten liikenteenohjaajanoikeuden myöntämisestä.

Pykälän 1 momentin mukaan luvan ohjata erikoiskuljetusta myöntäisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Oikeus myönnettäisiin viiden vuoden määräajaksi ja sen saaneelle annetaan erikoiskuljetusten liikenteenohjaajakortti.

Luvan uusiminen edellyttäisi täydennyskoulutusta. Voimassaoloa voitaisiin jatkaa viidellä vuodella kerrallaan. Täydennyskoulutuksen tarkoituksena olisi ylläpitää erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien ammattitaitoa ja pitää erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien tietoja ajan tasalla. Täydennyskoulutuksella varmistettaisiin, että erikoiskuljetusten liikenteenohjaus tapahtuu turvallisesti.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin oikeuden myöntämisen yleisistä edellytyksistä. Edellytyksissä yhdistyisivät koulutuksessa saatava ammattitaito sekä henkilön yleinen sopivuus tehtävään. Tällainen sopivuus tarkoittaisi, ettei henkilö olisi osoittanut välinpitämättömyyttä liikenneturvallisuutta kohtaan.

Momentin 1 kohdan mukaan koulutuksessa annettaisiin perustiedot erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan ammatin harjoittamisen vaatimuksista sekä kuljetusten ja liikenteen turvallisuuden vaikuttavista tekijöistä.

Momentin 2 kohdan mukaan hakijalla olisi oltava vähintään voimassaoleva B-luokan ajo-oikeus. Luvan voimassaolo on perusteltua kytkeä voimassaolevaan ajo-oikeuteen. Ajo-oikeus on välttämätön edellytys, koska erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja liikkuu usein kuljetuksen mukana liikenteenohjausautolla. Momentin 3 kohdan mukaan hakijan olisi lisäksi oltava henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan sopiva erikoiskuljetusten liikenteenohjaajaksi.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä henkilökohtaisista ominaisuuksista, jotka tekisivät hakijasta sopimattoman erikoiskuljetusten liikenteenohjaajaksi. Vaadittavat henkilökohtaiset ominaisuudet vastaisivat liikennerikosten osalta ajokorttilaissa liikenneopettajalta vaadittavia henkilökohtaisia ominaisuuksia.

Momentin 1 kohdan mukaan henkilö olisi sopimaton, jos hän olisi oikeuden hakemista edeltäneen viiden vuoden aikana syylistynyt rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai sellaiseen rikoslain 23 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun tekoon, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuutta kohtaan, tai olisi tänä aikana ollut mainittujen tekojen johdosta ajokiellossa.

Momentin 2 kohdan mukaan henkilö olisi myös sopimaton, jos hänet olisi oikeuden hakemista edeltäneen vuoden aikana muuten määrätty ajokieltoon tai hän olisi ollut ajokiellossa muihin liikenne rikoksiin syyllistymisen perusteella.

Momentin 3 kohdan mukaan henkilö olisi sopimaton myös, jos hän poliisin pitämästä rekisteristä ilmenevien tietojen perusteella muutoin toiminnallaan olisi osoittanut olevansa elämäntavaltaan tai henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan ilmeisen sopimaton toimimaan liikenteenohjaajana.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla ja poliisilla olisi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tarpeellisia tietoja ajoneuvoliikennerekisteristä erikoiskuljetusten liikenteenohjaajille asetettujen vaatimusten toteutukseksi.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä erikoiskuljetusten liikenteen ohjaajan koulutuksesta. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkemmat määräykset kouluttajista, perus- ja jatkokoulutusten sisällöstä, määräykset koulutusten vähimmäismääristä ja toteutuksesta sekä liikenteenohjaajaoikeuden uudistamisesta koulutuksen kautta.

68 §. *Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajaoikeuden peruuttaminen.* Pykälässä säädettäisiin luvan peruuttamisesta. Ehdotuksen mukaan lupa voitaisiin peruuttaa määräajaksi tai toistaiseksi. Lupa olisi peruutettava, jos oikeuden haltija ei enää täyttäisi esitetävän lain 67 §:ssä säädettyjä luvan myöntämisen edellytyksiä. Se olisi myös peruutettava, jos henkilö pyytäisi oikeutensa peruuttamista.

Peruuttamisharkinnan kannalta keskeistä olisi, että henkilöllä olisi oltava erikoiskuljetuksen liikenteenohjaajana toimiessaan voimassa oleva B-luokan ajo-oikeus. Jos ajo-oikeus ei ole voimassa, ei olisi toimivaltaa erikoiskuljetuksen liikenteenohjaukseen.

Liikenteenvalvojan merkit

69 §. *Käsimerkit ja ajoneuvosta annettavat merkit.* Pykälässä säädettäisiin liikenteenvalvojan liikenteenohjauksen käsimerkeistä ja ajoneuvosta annettavista merkeistä sekä niiden merkityksestä.

Liikenteenvalvojilla olisi toimivalta käsimerkkien käyttämiseen. Liikenteenvalvojista säädettäisiin 181 §:ssä.

Liikenteenvalvojan liikenteenohjauksessa käytettävien käsimerkkien ja ajoneuvosta annettavien merkkien kuvat ja merkitys ovat lakiehdotuksen liitteessä 1.

Velvoittavia käsimerkkejä antaisi vain tarkasti rajattu henkilöpiiri, koska lain 8 §:n mukaan liikenteenohjaajan merkit ovat tienkäyttäjän kannalta kaikkein velvoittavimpia. Poliisin osalta sääntely vastaisi nykytilannetta. Käsimerkkejä voisivat antaa myös liikenteenvalvontaa omilla toimialoillaan tekevät rajavartiomies ja tullimies.

Sotilailla ei olisi toimivaltaa käsimerkkien käyttöön. Puolustusvoimien liikenteenohjaus on järjestettävissä 65 §:n liikenteenohjausvaltuuksin. Muutoksella ei olisi käytännön vaikutuksia.

Käsimerkkien lukumäärä vähensi neljästä kahteen. Laissa säädettäisiin tienkäyttäjän pysäyttämisestä edestä sekä käsimerkistä liikkeen jatkumiselle.

Liikenteenvalvojan moottoriajoneuvosta antama käsimerkki merkitsisi, että takana ajavan ajoneuvon olisi pysähdyttävä. Merkki voitaisiin antaa myös pienoisliikennemerkillä C1, C45 ja C46. Pimeän aikana ja näkyvyyden ollessa muuten heikentynyt näiden liikennemerkkien sijaan voitaisiin käyttää punaista valoa näytävää valaisinta.

Poliisin saattuetta vetävästä tai saattueen kulkua turvaavasta poliisiajoneuvosta antama käsimerkki tarkoittaisi, että tienkäyttäjän on annettava saattueelle esteetön kulku ja tarvittaessa pysähdyttävä. Momentti vastaisi tieliikenneasetuksen 47 §:n 3 momenttia.

Liikenteenvalvojan moottoriajoneuvosta samanaikaisesti sinisen vilkkuvan hälytysvalon kanssa näyttämä punainen vilkkuva valo merkitsisi, että edellä ajavan ajoneuvon olisi siirryttävä tien reunaan ja pysähdyttävä. Momentti vastaisi tieliikenneasetuksen 48 §:n 2 momenttia.

Liikenteenohjauslaitteet

70 §. Liikenteenohjauslaitteet. Pykälän 1 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarpeelliset säännökset liikenteenohjauslaitteiden käytöstä. Valtioneuvoston asetus olisi tarpeellinen ohjausväline silloin, kun liikenneturvallisuuksista liikenteenohjauslaitteen käyttö olisi harmonisoitava samanlaiseksi koko Manner-Suomen alueella. Joidenkin liikenteenohjauslaitteiden käyttämisestä olisi kuitenkin säädettävä lailla, koska käytöstä aiheutuisi välittömiä kustannuksia yksityiselle tienpitäjälle.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolle esitetään toimivaltaa vahvistaa kokeilutarkoituksessa käytettäväksi esitettävässä laissa määritellystä liikenteenohjauslaitteesta poikkeava ohjauslaite. Kokeiluluvan myöntää nykyisin liikenne- ja viestintäministeriö. Kokeiltava ohjauslaite ei kuitenkaan saisi olla tienkäyttäjää velvoittava tai määräävä liikennevalo-opastin, etuajo-oikeus tai väistämismerkki, kielto- tai rajoitusmerkki, määräysmerkki, sääntömerkki taikka velvoittava tai määräävä tienmerkintä. Kokeiltava laite ei myöskään voisi olla sellainen, että tienkäyttäjä voisi erehtyä sen velvoittavan tai määräävän jotakin, tai ulkomuodoltaan sellainen, että sen voisi sekoittaa laissa säädetyksi liikenteenohjauslaitteeksi.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi kokeilutarkoituksessa myöntää luvan poiketa 1 momentissa mainitusta liikenteenohjauslaitteen käytöstä annetuista säännöksistä. Lupa myönnettäisiin tienpitäjän hakemuksesta. Kokeiluilla ei kuitenkaan saisi muuttaa esitettävässä laissa vahvistetun liikenteenohjauslaitteen olemassa olevaa merkitystä, eikä siitä saisi aiheutua vaaraa tai haittaa tienkäyttäjille.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä liikenteenohjauslaitteiden väreistä, rakenteesta ja mitoituksista. Määräykset olisivat luonteeltaan teknisiä. Määräyksissä voitaisiin muun muassa määrätä liikennemerkissä käytettävän materiaalin heijastuvuuden vähimmäisarvo, tai tiemerkinän vaikutuksen tehostamiseksi käytettävän ääntä tai tärinää aiheuttavien rakenteiden sekä heijastimien tai valojen ominaisuudet.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa määräyksiä esitettävässä laissa sääntelemättömistä raitiovaunuliikenteen ohjaukseen tarvittavista laitteista. Tällaisia laitteita voisi käyttää esimerkiksi vaihteiden ohjaamiseen tai nopeusrajoituksen osoittamiseen.

71 §. Liikenteenohjauslaitteen asettaminen. Pykälässä säädettäisiin liikenteenohjauslaitteesta asettamisesta. Säännös vastaisi pääosin nykytilannetta.

Pykälässä käytetään käsitettä *asettaminen*. Asettamisella tarkoitetaan yhtäältä hallintopäätöksen tekemisestä ja toisaalta ohjauslaitteen fyysistä pystyttämistä.

Voimassa olevan tieliikennelain 5 §:n mukaan poliisia on kuultava liikenteenohjauslaitteesta päätettäessä. Kuulemisesta ei enää säädettäisi.

Pykälän 1 momentin mukaan liikenteenohjauslaitteen asettaisi:

Maantielle tienpitäjä: Maantielain (503/2016) 11 §:n mukaan tienpitoviranomaisena toimii Liikennevirasto siten kuin maantielaissa erikseen säädetään. Liikennevirasto vastaa maantieverkosta ja sen kustannuksista sekä käyttää tienpitoa varten saatuja oikeuksia. Muutoin tienpitäjänä toimii tätä esitystä laadittaessa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Myös jokin muu valtion viranomainen kuin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voidaan säätää valtioneuvoston asetuksella tienpitoviranomaiseksi, jos sitä tienpidon kannalta on pidettävä taroituksenmukaisena. Maantienpitoa ollaan uudistamassa maakuntauudistuksen yhteydessä.

Kadulle ja muulle kunnan hallinnoimalle tielle kunta: Kunta päättäisi liikenteenohjauslaitteen asettamisesta esimerkiksi torille, pysäköintialueelle tai muulle yleisesti käytetylle kunnan hallinnoimalle tielle. Kunta päättäisi liikenteenohjauslaitteen asettamisesta kiinteistölle myös maankäyttö- ja rakennuslain 161–163 §:ssä säädetyllä tavalla.

Muulle kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettulle tielle tienpitäjä satuaan kunnan suostumuksen: Tienpitäjä olisi näissä tilanteissa tieosakas tai kiinteistö, jonka piiriin tie kuuluu, sen omistaja tai haltija. Liikenteen ohjauslaitteen asettaminen on perustuslain 124 §:ssä säädettyä julkisen vallan käyttämistä. Ohjauslaite velvoittaa, määrää tai ohjaa tienkäyttäjää tekemään tiellä jotakin. Liikenteenohjauslaite on säännöshierarkiassa lain 2 luvussa säädettyjä liikennesääntöjä velvoittavampi ja määräävämpi. Velvoittavan tai määräävän ohjauslaitteen noudattamatta jättämisestä voidaan määrätä esitettävästä laista tai rikoslaista ilmenevä rangaistus. Siksi yksityisen tienpitäjän olisi edelleen hankittava kunnalta suostumus liikenteenohjauslaitteen asettamiseen. Suostumusasia tulee kunnassa vireille hakemuksesta. Suostumuksen antamiseen sovelletaan hallintolakia.

Momentin 4 kohdan mukaan tilapäistä käyttöä varten liikenteenohjauslaitteen asettaisi poliisi, rajavartiolaitos, tullimies tai pelastusviranomainen: Tilapäisellä tarpeella tarkoitettaisiin väli-töntä ja akuuttia liikenteenohjaustarvetta, joka voisi johtua esimerkiksi liikenneonnettomuudesta. Kohta ei sulkisi pois momentin 1-3 kohdassa tarkoitettua tienpitäjien toimivaltaa asettaa liikenteenohjauslaitetta. Tilapäinen asettaminen ei edellyttäisi erityisen päätöksen tekemistä tai suostumuksen hankkimista. Kohtaa sovellettaisiin kaikkiin 1-3 kohdissa tarkoitettuihin tiealueisiin.

Pykälän 2 momentin mukaan yksityisen tienpitäjän ei tarvitsisi hankkia kunnan suostumusta tiellä tai sen vieressä tehtävän työn vuoksi tarpeellisten ja tilapäisten liikenteenohjauslaitteiden asettamiseen. Kyse on tällöin tilanteesta, joissa tilanteen poikkeuksellisuus tai kiireellisyys ei mahdollista suostumuksen hankkimista. Tilapäiset laitteet tulee poistaa heti, kun niille ei ole enää tarvetta. Mikäli tilanteesta tulee pysyvämpi, 2 momentissa tarkoitettu suostumus olisi hankittava.

Momentissa säädettaisiin lisäksi, että kunta voisi periä maksun suostumuksen käsittelystä aiheutuneista kustannuksista.

Pykälän 3 momentin mukaan 1 momentin 1-3 kohdassa tarkoitettujen tienpitäjien päätös olisi toimitettava Liikennevirastolle ohjauslaitetta koskevan tiedon tallentamiseksi tietojärjestelmään. Järjestelmään voisi tallentaa varsinaisen ohjauslaitetiedon lisäksi esimerkiksi sen paikatieto. Avoin tieto liikenteenohjauslaitteista mahdollistaa osaltaan optimaalisten reittivalintojen tekemisen ja varoitusten saamisen ajoneuvon tietojärjestelmään. Pidemmän ajan kuluessa

tietoa on mahdollista hyödyntää automaattisessa ajamisessa. Liikenneviraston tietojärjestelmä sisältää tällä hetkellä tietoa valtion liikenteenohjauslaitteista. Liikennevirasto voisi antaa tarkempia määryksiä siitä, mitä tietoa ja millä tavalla tai missä muodossa tieto Liikennevirastolla toimitettaisiin.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että poliisilla ja tienpitäjällä olisi toimivalta poistaa lain vastaisesti asetettu laite.

72 §. Poikkeukset liikenteen ohjauslaitteesta päätettäessä. Pykälän 1 momentin mukaan liikenteenohjauslaitteesta päättäisi edellä 71 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu tienpitäjä, kun väistämisvelvollisuutta osoittava liikennemerkki asetettaisiin tien ja maantien liittymäkohtaan. Tehtävä olisi maantienpitäjälle uusi. On kuitenkin perusteltua, että maantienpitäjä huolehtii maantien ja siihen liittyvän pienemmän tien väistämistä osoittavien liikennemerkkien asettamisesta. Näitä liikennemerkkejä olisivat B5 ja B6.

Edelleen saman pykälän 2 kohdassa mainittu tienpitäjä, kunta, asettaisi väistämisvelvollisuutta osoittavan liikennemerkin kadun ja yksityisen tienpitäjän hallinnoiman tien liittymäkohtaan. Säännös vastaisi nykytilannetta.

Pykälän 2 momentin mukaan kunta päättäisi taajamaa osoittavasta liikennemerkestä. Liikennemerkin asettaisi fyysisesti maantielle kuitenkin maantienpitäjä, muulle tielle kunta. Taajamat ovat kuntien maantieteellistä aluetta. On kuitenkin tarkoituksenmukaista, että maantienpitäjä huolehtisi taajamamerkin pystyttämisestä maantielle. Pystyttämällä tarkoitetaan tässä laitteen fyysistä laittamista paikalleen.

Pykälän 3 momentin mukaan vaarallisten aineiden kuljetusrajoitusta osoittavan liikennemerkestä päättäisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Liikennemerkin asettaisi fyysisesti maantielle tienpitöviranomaisen, muulle tielle kunta. Vaarallisten aineiden kuljetusreitteihin liittyy harkintaa ja on tärkeää, että kuljetusten reititys tapahtuu valtion viranomaisen linjausten mukaisesti. Muuten reittien muodostaminen voisi olla hankalaa.

Pykälän 4 momentin mukaan rautatien tasoristeyksen kohdalla olevien liikenteenohjauslaitteiden, muun muassa liikennevalojen, sulkua- ja varoituslaitteiden sekä tasoristeystä osoittavien liikennemerkkien ja pakollista pysäyttämistä osoittavien liikennemerkkien asettamisesta, kunnossapidosta ja kustannusvastuusta säädettäisiin ratelain (110/2007) 89 §:ssä. Momentti vastaisi voimassa olevaa lakia.

Pykälän 5 momentissa vahvistettaisiin nykykäytäntö, jonka mukaan tienpitäjä voi päättää, että hakija saisi asettaa kustannuksellaan esitettävän lain liitteen 3 taulukossa 7 tarkoitetun opastusmerkin. Tienpitäjällä tarkoitettaisiin 71 §:n 2 momentin 1-3 kohdissa tarkoitettuja tahoja ja hakijalla ketä tahansa, yleensä yritystoimintaa tai vastaavaa toimintaa harjoittavaa luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä.

Yrittäjät tekevät hakemuksia Liikennevirastolle opastusmerkin saamisesta tien varten. Edellytyksenä tällöin on, että yrittäjä hankkii omalla kustannuksellaan liikennemerkin ja asentaa sen myös omalla kustannuksellaan tienpitäjän tekemän päätöksen mukaisesti. Harkintavalta olisi esitettävän lain mukaan edelleen näiltä osin tienpitäjällä, esimerkiksi Liikennevirastolla.

Säännöstä olisi mahdollista soveltaa kaikkien tienpitäjien, myös muun kuin maantienpitäjän tai kunnan tekemiin opastusmerkkejä koskeviin päätöksiin. Näissä tilanteissa liikennemerkin asettaminen edellyttää kunnan suostumusta 71 §:n 2 momentin 3 kohdassa säädetyllä tavalla. Opasteen pystyttäminen edellyttää myös maantielain 42 §:ssä säädettyä työskentelylupaa.

73 §. *Häiritsevän tai luvattoman laitteen asettaminen tielle.* Pykälässä säädettäisiin häiritsevän tai luvattoman laitteen asettamisesta tielle. Lähtökohtaisesti tielle tai sen läheisyyteen saisi asettaa vain liikenteenohjauslaitteita. Ylimääräiset kilvet, merkinnät tai laitteet, esimerkiksi mainokset ja ilmoitukset, voivat häiritä tienkäyttäjän keskittymistä tai valppautta. Mikäli tällaisia häiritseviä laitteita tielle tai liikenteenohjauslaitteeseen laitettaisiin, olisi ne poistettava mahdollisimman pian liikenteen turvallisuuden varmistamiseksi.

Pykälän *1 momentin* mukaan tielle tai sen välittömään läheisyyteen ei saisi asettaa kilpeä, merkintää tai laitetta, joka voitaisiin sekoittaa liikenteenohjauslaitteeseen tai joka voisi heikentää sen näkyvyyttä tai tehokkuutta, häikäistä tienkäyttäjää tai häiritä heidän tarkkaavaisuuttaan. Häiritsevä laite voisi olla esimerkiksi liikenteenohjauslaitteen muotoinen tai värinen liikenne-merkki tai tiementä. Häiritsevä laite voisi myös olla tielle tai tien välittömään läheisyyteen sijoitettu mainos. Liikenteenohjauslaitteeseen tai sen kannattajaan ei saisi kiinnittää mitään, mikä ei vastaisi laitteen tarkoitusta tai mikä vaikeuttaisi liikenteenohjausta. Tällaisia olisivat esimerkiksi mainokset tai muut ylimääräiset kyltit.

Momentti vastaisi voimassa olevan kansainvälisen tieliikennesopimuksen 4 artiklan i ja ii kohta.

Esitettävään pykälään sisältyy liikenteenohjauslaitteen vahingoittamisen kielto. Uudessa tieliikennelaissa ei säädettäisi enää ohjauslaitteen vahingoittamisesta, koska teko on kriminalisoitu rikoslain 35 luvussa sekä 34 luvun 2 ja 3 §:ssä.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että poliisi tai tienpitäjä voisi poistaa 1 momentissa tarkoitettua laitetta.

Liikennevalot

Liikennevaloista säädetään voimassa olevan tieliikenneasetuksen 4 luvussa. Liikennevalojen merkitystä ja käyttöä täsmennettäisiin ja täydennettäisiin nykyisestä. Liikennevaloja koskeva uusi sääntely vastaisi liikennevaloja ja -opasteita koskevan kansainvälisen yleissopimuksen 23 luvun sisältöä.

74 §. *Liikennevalo-opastimet.* Pykälässä säädettäisiin liikennevalo-opastimista. Niiden kuvat ja tarkoitus esitettäisiin lain liitteessä 2.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin ajoneuvon pääopastimesta. Pääopastin olisi nykytilanteen mukaisesti ennen risteystä ensimmäinen opastin ajoradan oikealla puolella tai asianomaisen ajoradan osan yläpuolella. Jos tulosuunnan vasemmanpuoleisen ajokaistan tai vasemmanpuoleisten ajokaistojen liikennettä ohjataan liikennevaloilla tämän tulosuunnan muusta valo-ohjauksesta erillään, tämän liikenteen pääopastin on kuitenkin asianomaisen ajoradan osan vasemmalla puolella tai kaksisuuntaisen ajoradan keskikorokkeella taikka asianomaisen ajoradan osan yläpuolella.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin, että kullakin opastimella näytetty valo koskee vain opastimen tarkoittamaa ajokaistaa käyttävien ajoneuvojen kuljettajia, jos tässä pykälässä tarkoitettut opastimet on sijoitettu ajokaistoittain ajoradan yläpuolelle,

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin, että jalankulkijan on noudatettava erityistä jalankulkija-opastinta. Jos sellaista ei olisi, jalankulkija on noudatettava kulkusuuntansa ajoneuvoliikenteelle tarkoitettuja valoja.

Pykälän 5 momentin mukaan polkupyöräilijän olisi ensisijaisesti noudatettava polkupyöräopastimella näytettävää valoa. Muutoin polkupyöräilijän olisi noudatettava kulkusuuntansa ajoneuvoliikenteelle tarkoitettuja valoja. Pyörätietä käyttävän polkupyöräilijän ja mopoilijan olisi, missä erityistä polkupyöräopastinta ei ole, noudatettava jalankulkijaopastimen, tai jollei sitä ole, kulkusuuntansa ajoneuvoliikenteelle tarkoitettuja valoja.

Uutena opastintyyppi olisi joukkoliikenneopastin. Opastimen ulkonäkö ja tarkoitus vastaisivat tieliikenteen liikennevaloista (102/2001) annetussa liikenneministeriön asetuksessa määritellyä raitiovaunujen ohjaamiseen tarkoitettua opastinta. Opastimella voitaisiin ohjata raitiovaunujen lisäksi linja-autoja.

Polkupyöräopastimen ulkonäkö muuttuisi niin, että valo on polkupyörän muotoinen. Polkupyöräopastimen yhteydessä voitaisiin käyttää nuolivaloa.

Liikennemerkit

Liikennemerkeistä säädetään voimassa olevan tieliikenneasetuksen 3 luvussa. Liikennemerkkien lukumäärä lainsäädännössä lisääntyisi. Merkkien merkityksiä ja käyttöä liikenteenohjauksessa täsmennettäisiin ja täydennettäisiin. Liikennemerkkejä koskeva uusi sääntely vastaisi liikennevaloja ja -opasteita koskevan kansainvälisen yleissopimuksen 2 lukua.

75 §. Liikennemerkkien jaottelu. Pykälän 1 momentin mukaan liikennemerkit jaettaisiin varoitusmerkkeihin, etuajo-oikeus- ja väistämismerkkeihin, kielto- ja rajoitusmerkkeihin, määräysmerkkeihin, sääntömerkkeihin, opastusmerkkeihin ja lisäkilpiin ja muihin liikennemerkkeihin. Uutena liikennemerkkiryhmänä pykälässä olisivat sääntömerkit ja muut liikennemerkit. Sääntömerkit vastaisivat voimassaolevan tieliikenneasetuksen 19 §:n ohjemerkkejä. Nimenmuutos on perusteltu, koska ohjemerkeissä ei ole kyse ohjaavista vaan velvoittavista liikennemerkeistä.

Muut liikennemerkit ovat Liikenneviraston voimassa olevan tieliikenneasetuksen 55 §:n nojalla vahvistamia liikenteenohjauslaitteita. Merkit sisällytettäisiin uuteen lakiin omana liikennemerkkiryhmänään.

Pykälän 2 momentin mukaan liikenteenohjaukseen voitaisiin käyttää suorakaiteen muotoista tekstillistä merkkiä, jos liikenteenohjauksessa tarvittaisiin liikennemerkkiä, josta tässä laissa ei olisi säädetty. Momentin ”merkki” korvaisi ilmaisun ”kilpi”. Koska laissa muutoin käytetään käsitettä liikennemerkki, olisi soveltuvampaa, että laissa vahvistamaton liikennemerkki olisi merkki, ei kilpi.

Pykälän 3 momentin mukaan liikennemerkkien kuvat sekä niiden tarkoitus ja sijoittaminen olisi esitetty lain liitteessä 3.

76 §. Varoitusmerkki. Pykälässä säädetäisiin varoitusmerkistä. Varoitusmerkkiä käytettäisiin osoittamaan tiessä olevaa liikenteelle vaarallista kohtaa tai tieosuutta.

Pykälän 2 momentin mukaan varoitusmerkki olisi sijoitettava siten, että tienkäyttäjälle jää aikaa toimia merkin edellyttämällä tavalla. Merkin etäisyyteen vaarapaikasta vaikuttaisi muun muassa nopeusrajoitus. Varoitusmerkki sijoitettaisiin ajoradan oikealle puolelle tai ajoradan yläpuolelle. Erityisestä syystä merkki voitaisiin sijoittaa ajoradalla olevalle korokkeelle, ajoradan vasemmalle puolelle tai ajoradan yläpuolelle. Tällainen erityinen syy voisi olla esimerkiksi merkin näkyvyyden varmistaminen tai liikenneturvallisuus.

Pykälän 3 momentin mukaan varoitusmerkit esitettäisiin esitettävän lain liitteessä 3. Liitteessä olisi kuva merkistä. Liitteessä olisi myös kerrottu merkin tarkoitus, ja sääntö merkin sijoittamisesta, jos se poikkeaisi 2 momentin pääsäännöistä. Merkissä ja sen lisäkilvessä, joiden kuvio on vaihtuva, kuvio voisi olla vaalea ja pohja musta. Tällaisia vaihtuvia merkkejä käytetään esimerkiksi moottori- ja moottoriliikenneteiden ohjauksessa.

Merkkien kuvia yksinkertaistettaisiin ja niihin tehtäisiin teknisiä muutoksia merkkien ymmärrettävyyden ja luettavuuden parantamiseksi.

Uusia varoitusmerkkejä olisivat merkit A16 (jalankulkijoita) ja A20.3 (kauriseläin). Muiden merkkien tarkoitus vastaisi voimassa olevien säännösten mukaisia varoitusmerkkejä.

77 §. Etuajo-oikeus- ja väistämismerkit. Pykälässä säädettäisiin etuajo-oikeus- ja väistämismerkeistä. Etuajo-oikeus- ja väistämismerkillä osoitettaisiin väistämisvelvollisuus.

Pykälän 2 momentin mukaan etuajo-oikeus- ja väistämismerkki olisi sijoitettava ajoradan tai se osan oikealle puolelle. Merkki olisi tarkoitettu ajokaistaa tai piennarta käyttävillä ajoneuvoille, joiden oikealla puolella merkki sijaitsee. Erityisestä syystä merkki voitaisiin sijoittaa ajoradalla olevalle korokkeelle, ajoradan vasemmalle puolelle tai ajoradan yläpuolelle. Erityinen syy voisi olla esimerkiksi merkin näkyvyyden varmistaminen tai liikenneturvallisuus. Pyörätien käyttäjille tarkoitettu merkki sijoitettaisiin pyörätien oikealle puolelle.

Pykälän 3 momentin mukaan etuajo-oikeus- ja väistämismerkit esitettäisiin liitteessä 3. Liitteessä olisi merkkien kuvat ja kerrottaisiin asianomaisen merkin tarkoitus. Liitteessä olisi myös sääntö merkin sijoittamisesta, jos se poikkeaisi 2 momentin pääsäännöstä.

Merkkien nuolikuvioita selkeytettäisiin merkin ymmärrettävyyden ja luettavuuden parantamiseksi.

Uusi liikennemerkki olisi merkki B7 (väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa.) Merkkiä voitaisiin käyttää liikenneturvallisuuden vuoksi vain rakenteellisesti korotetuissa tien ylityspaikoissa. Merkkien käyttötilanteita olisivat esimerkiksi pyöräilyn pääreitti, jos sitä risteävää liikennettä ei voida osoittaa väistämisvelvolliseksi merkillä B5 risteuksen järjestelyjen vuoksi.

Merkin B5 (väistämisvelvollisuus risteyksessä) tarkoitusta muutettaisiin niin, että merkki velvoittaa väistämään ajoneuvoja riippumatta siitä, mistä suunnasta ajoneuvot ovat risteykseen saapuneet. Muutoksella yhtenäistettäisiin merkin tarkoitusta erityyppisissä risteyksissä. Jos väistämisvelvollista suuntaa risteää kaksisuuntainen pyörätie, merkin B5 yhteydessä käytettäisiin lisäkilpeä H23.1 (kaksisuuntainen pyörätie). Lisäkilpi ei muuttaisi merkin tarkoitusta, vaan sillä annettaisiin kuljettajalle tieto kaksisuuntaisesta pyöräliikenteestä.

Merkillä B6 (pakollinen pysäyttäminen) osoitettu väistämisvelvollisuus vastaisi merkin B5 väistämisvelvollisuutta.

Muiden merkkien tarkoitus vastaisi voimassa olevien säännösten mukaisia etuajo-oikeus ja väistämismerkkejä.

78 §. Kielto- ja rajoitusmerkit. Pykälän mukaan kielto- ja rajoitusmerkillä kielletään tai rajoitetaan tienkäyttäjän toimintaa.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin kielto- ja rajoitusmerkin sijoittamisesta. Kielto- ja rajoitusmerkki sijoitettaisiin ajoradan tai sen osan oikealle puolelle. Merkki olisi tarkoitettu ajo-kaistaa tai piennarta käyttävillä ajoneuvoille, joiden oikealla puolella merkki sijaitsee. Erityisesti syystä merkki voitaisiin lisäksi sijoittaa ajoradalla olevalle korokkeelle, ajoradan vasemmalle puolelle tai ajoradan yläpuolelle. Tällainen erityinen syy voisi olla merkin näkyvyyden varmistaminen tai muu liikenneturvallisuuksyy. Pyörätien käyttäjille tarkoitettu merkki sijoitettaisiin pyörätien oikealle puolelle.

Pykälän 3 *momentin* mukaan kielto- ja rajoitusmerkit esitettäisiin liitteessä 3. Liitteessä olisi merkkien kuvat ja kerrottaisiin asianomaisen merkin tarkoitus. Sääntö sijoittamisesta olisi myös liitteessä, jos sijoittaminen poikkeaisi 2 momentin pääsäännöstä.

Merkkien kuvia yksinkertaistettaisiin ja niihin tehtäisiin teknisiä muutoksia merkin ymmärrettävyyden ja luettavuuden parantamiseksi.

Uusia liikennemerkkejä olisivat C11 (polkupyörällä ajo kielletty), C27.2 (ajoneuvon suurin sallittu telille kohdistuva massa), C43 kuormauspaikka ja C48 (nastarenkailla varustetulla moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty).

Polkupyöräilyn ja mopoilun kieltävien merkkien C11, C12, C14, C15 tarkoitusta ja ulkonäköä selkeytettäisiin siten, että kielto koskee vain merkin kuvassa esitettyä ajoneuvoa. Voimassa olevassa säännöksessä polkupyöräsymboli tarkoittaa myös mopoa.

Merkillä C43 osoitettaisiin paikka, jossa pysäyttäminen on sallittu vain kuormaavilta ja kuormaa purkavilta ajoneuvoilta sekä matkustajan ottamista tai jättämistä varten. Vain tietyille ajoneuvoryhmälle sallittu pysäyttäminen osoitettaisiin lisäkilvellä E12.

Merkillä C48 kiellettäisiin nastarenkailla varustetulla moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo. Merkin käyttökohteita olisivat esimerkiksi yksittäiset kadut jossa on tarve rajoittaa katupölyn syntymistä. Kielto ei koskisi ajoa kadun varrella olevalle kiinteistölle, jos sille ei ole muuta ajokelpoista yhteyttä.

Merkillä C5 (traktorilla ajo kielletty) osoitettu kielto laajennettaisiin koskemaan myös kevyttä nelipyörää. Kielto ei koskisi traktoreita, joiden rakenteellinen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa.

Merkin C17 (kielletty ajosuunta) sivuuttaminen polkupyörällä voitaisiin sallia lisäkilvellä H12.10 varustettuna tekstillä "Ei koske".

Merkissä C27 (ajoneuvon suurin sallittu telille kohdistuva massa) osoitetun luvun saisi ylittää kolmi- tai useampiakselisella telillä esitetyn taulukon mukaisesti.

Merkin C28 (ohituskielto) ja C30 (ohituskielto kuorma-autolla) vaikutusaluetta tarkennettaisiin niin, että risteys ei enää päätä merkillä osoitettua kieltoa. Merkistä huolimatta olisi sallittua ohittaa liittymiskaistalla kulkeva ajoneuvo.

Merkin C33 (nopeusrajoitus päättyy) merkitystä tarkennettaisiin niin, että merkin jälkeen on voimassa 10 §:n yleinen nopeusrajoitus.

Merkkien C38 (pysäköinti kielletty), C39 (pysäköintikieltoalue) ja C 44 (vuoropysäköinti) merkitystä tarkennettaisiin niin, että merkki ei koske 37 §:ssä sallittua pysäköintiä jalkakäytävälle polkupyörällä tai mopolla.

Muiden merkkien tarkoitus vastaisi voimassa olevien säännösten mukaisia kielto- ja rajoitusmerkkejä.

79 §. Määräysmerkki. Määräysmerkillä tienkäyttäjää määrätään toimimaan merkin osoittamalla tavalla.

Pykälän 2 momentin mukaan määräysmerkit esitettäisiin liitteessä 4. Liitteessä olisi merkkien kuvat, sekä kerrottaisiin asianomaisen merkin tarkoitus ja sääntö sen sijoittamisesta. Merkkien kuvia yksinkertaistettaisiin ja niihin tehtäisiin teknisiä muutoksia merkin ymmärrettävyyden ja luettavuuden parantamiseksi.

Uusia liikennemerkkejä olisivat D10 (vähimmäisnopeus) ja D11 (vähimmäisnopeus päättyy). Merkissä D10 oleva luku osoittaisi nopeuden, jota ei saa alittaa, ellei liikennetilanne sitä edellytä

Merkillä D5 (pyörätie) osoitetun pyörätien kaksisuuntaisuus osoitettaisiin lisäkilvellä. Jos kaksisuuntainen pyörätie on vain tien vasemmalla puolella ja ajoradan oikealla puolella olevan pientareen tai ajoradan oikean reunan käyttö on kulkureitin tai muun vastaavan syyn vuoksi turvallisempaa, polkupyöräilijä saisi käyttää piennarta tai ajoradan oikeaa reunaa riippumatta matkan pituudesta.

Merkillä D8 (moottorikelkkailureitti) voisi ajaa myös polkupyörällä ja lain 52 §:ssä tarkoitetulla ajoneuvolla, johon sovelletaan polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä.

Muiden määräysmerkkien tarkoitus vastaisi voimassa olevien säännösten mukaisia määräysmerkkejä.

80 §. Sääntömerkki. Sääntömerkillä annettaisiin pykälän 1 momentin mukaan tienkäyttäjille sääntö tai osoitetaan tienkohta, jossa merkkiin liittyvää liikennesääntöä sovellettaisiin.

Pykälän 2 momentin mukaan sääntömerkit esitettäisiin liitteessä 3. Liitteessä olisi merkkien kuvat, sekä kerrottaisiin asianomaisen merkin tarkoitus ja sääntö sen sijoittamisesta.

Merkkien kuvia yksinkertaistettaisiin ja niihin tehtäisiin teknisiä muutoksia merkin ymmärrettävyyden ja luettavuuden parantamiseksi.

Uusia merkkejä olisivat merkki E3.4 (liityntäpysäköintipaikka), merkki E13 (pyöräkaista), merkki E14.1 (yksisuuntainen tie), merkki E28 (pyöräkatu), merkki E29 (pyöräkatu päättyy) ja merkki E30 (ajokaistojen yhdistyminen).

Merkillä E3.4 voitaisiin osoittaa pysäköintipaikat, jotka ovat tarkoitettu useamman eri joukko-liikennevälineen käyttäjille. Merkillä E13 voitaisiin osoittaa pyöräkaista. Pyöräkaista voitaisiin myös merkitä pelkästään tiemerkinnoin. Merkkiä 14.1 käytettäisiin, kun yksisuuntainen tie on suoraan jatkuvassa suunnassa. Merkkien E28 ja E29 rajoittamalla alueella olisi noudatettava 46 §:ssä säädettyjä pyöräkadulla voimassa olevia liikennesääntöjä.

Merkillä E30 osoitettaisiin kahden ajokaistan yhdistyminen, jossa ajoneuvot toisensa huomiioon ottaen vuorotellen siirtyvät jatkuvalle ajokaistalle niin sanotun vetoketjuperiaatteen mukaisesti.

Merkillä E14 osoitetulla yksisuuntaisella tiellä voitaisiin sallia kaksisuuntainen polkupyöräliikenne lisäkilvellä H12.10 varustettuna tekstillä "Ei koske".

Merkki E6 (linja-auton pysäkki) korvaisi voimassa olevan säännöksen mukaiset liikennemerkkit 531 (paikallisliikenteen linja-auton pysäkki ja 532 (kaukoliikenteen linja-auton pysäkki). Linja-auton pysäkillä voisi pysäyttää ajoneuvon myös muussa tarkoituksessa kuin siihen nousemista tai siitä poistumista varten, jos se voi tapahtua linja-autoliikennettä estämättä.

Muiden merkkien tarkoitus vastaisi voimassa olevien säännösten mukaisia ohjemerkkejä.

81 §. Opastusmerkki. Pykälän mukaan tienkäyttäjän opastamista ja suunnistamista varten käytettäisiin opastusmerkkejä.

Pykälän 2 momentin mukaan opastusmerkit esitettäisiin liitteessä 3. Liitteessä olisi merkkien kuvat, sekä kerrottaisiin asianomaisen merkin tarkoitus ja sääntö sen sijoittamisesta. Merkkien kuvia yksinkertaistettaisiin ja niihin tehtäisiin teknisiä muutoksia merkin ymmärrettävyyden ja luettavuuden parantamiseksi.

Uusia merkkejä olisivat merkit F9 (viitoituksen koontimerkki), F21 (pyöräilyn suunnistustaulu), F22 (pyöräilyn etäisyystaulu), F23 (pyöräilyn paikannimi), F33 (kehätien numero), F34 (liittymän numero), F36 (varareitti), F41 (matkustajasatama), F43 (tavaraterminaali), F45 (kaupan suuralue) ja F49 (keskusta).

Merkillä F9 osoitettaisiin viitoituskohteita, jotka ovat saavutettavissa seuraamalla merkin alaosassa esitettyä viitoituskohdetta, tiennumeroa tai liikennemerkkiä. Merkin käytöllä voitaisiin vähentää opastusmerkissä esitetyn tiedon määrää, mikä parantaisi merkin luettavuutta.

Merkit F21, F22 ja F23 ovat jo käytössä liikenne- ja viestintäministeriön myöntämän kokeiluluvan nojalla. Merkillä F36 voitaisiin osoittaa merkissä numeroidulle tielle varareitti poikkeustilanteessa. Merkit F42, F43 ja F49 olisivat uusia tunnuksia, joilla voitaisiin selkeyttää viitoitusta.

Uusia merkkejä olisivat myös palvelukohteiden opastusmerkit G10 (polttoaineen jakelu), G31 (maastohiihtokeskus) ja G41 (tilapäinen opastusmerkki).

Merkki G11 korvaisi nykyisen merkin 722 (huoltoasema) Merkillä voitaisiin osoittaa myös kaasun, vedyn ja sähkön jakelupaikka. Merkki G42 on ollut käytössä Liikenneviraston vahvistamana muuna liikenteen ohjauslaitteena.

Muiden merkkien tarkoitus vastaisi voimassa olevien säännösten mukaisia palvelukohteiden opastusmerkkejä

82 §. Lisäkilpi. Liikennemerkkin alapuolella voisi käyttää suorakaiteen muotoista lisäkilpeä, jolla selvennettäisiin liikennemerkkin tarkoitusta tai kohdetta. Lisäkilpeä voitaisiin käyttää myös merkin vaikutusalueen tai voimassaoloajan määrittelyä taikka vaikutuksen rajoittamiseksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että kilpien kuvat sekä niiden tarkoitus ja sijoittaminen olisi esitetty liitteessä 3. Liitteessä olisi merkkien kuvat, sekä kerrottaisiin asianomaisen merkin tarkoitus ja sääntö sen sijoittamisesta.

Pykälän 3 momentissa olisi säännökset lisäkilven väreistä.

Merkkien kuvia yksinkertaistettaisiin ja niihin tehtäisiin teknisiä muutoksia merkin ymmärrettävyyden ja luettavuuden parantamiseksi.

Uusia lisäkilpiä olisivat lisäkilvet H21 (latauspaikka) ja H23.2 (kaksisuuntainen pyörätie).

Lisäkilvellä H21 osoitettaisiin ladattaville sähkökäyttöiselle ajoneuvolle tarkoitettu latauspaikka. Lisäkilpeä käytettäisiin merkkien C38 (pysäköinti kielletty) tai E2 (pysäköintipaikka) yhteydessä.

Lisäkilpeä H23.2 käytettäisiin pyörätietä osoittavien merkkien D5-D7 yhteydessä.

Lisäkilvellä H12 (ajoneuvoryhmä) osoitettaviin ajoneuvoryhmiin lisättäisiin moottorikelkka, traktori ja vähäpäästöinen ajoneuvo. Vähäpäästöisellä ajoneuvolla tarkoitettaisiin ajoneuvoa, jonka hiilidioksidipäästöt alittavat lisäkilvessä merkityn lukeman (g/km). Hiilidioksidipäästöllä tarkoitetaan ajoneuvoliikennerekisteriin merkittyä yhdistettyä hiilidioksidipäästöä. Jos kieltö, rajoitus, määräys tai sääntö ei koske lisäkilvessä ilmaistua ajoneuvoluokkaa, lisäkilvessä käytettäisiin tekstiä ”Ei koske”.

Lisäkilven H17.3 (voimassaoloaika) merkitystä tarkennettaisiin siten, että käsitteen ”muu pyhäpäivä” sijasta käytettäisiin käsitettä ”muu kirkollinen juhlapäivä”.

Muiden lisäkilpien tarkoitus vastaisi voimassa olevien säännösten mukaisia lisäkilpiä

83 §. Muut liikenteenohjaukseen tarkoitetut merkit. Muiden liikenteenohjaukseen käytettävien merkkien kuvat sekä niiden tarkoitus ja sijoittaminen esitettäisiin lain liitteessä 3. Liitteessä olisi merkkien kuvat, sekä kerrotaisiin asianomaisen merkin tarkoitus ja sääntö sen sijoittamisesta.

Uutena merkinä olisi I14 (paikannusmerkki) jota käytettäisiin moottorikelkkailureitillä. Merkillä osoitettaisiin pelastuspisteen koordinaatit.

Merkissä 115 (automaattinen liikennevalvonta) ei käytettäisi tekstiä kamerasympolin yhteydessä. Merkin I16 (tekniinen videovalvonta) kamerasympoli uudistuisi nykyisestä ja merkissä oleva teksti jäisi pois.

Tiemerkinnät

Tiemerkinnöistä säädetään nykyisin tieliikenneasetuksen 5 luvussa. Tiemerkintöjen lukumäärä laissa lisääntyisi. Tiemerkintöjen tarkoitus täsmentyisi ja täydentyisi. Sääntely vastaisi liikennevalvoja ja -opasteita koskevan kansainvälisen yleissopimuksen 4 luvussa säädettyä.

84 §. Tiemerkintä. Pykälässä säädettäisiin, että tiemerkinnöillä tarkoitettaisiin maalaamalla tai muilla menetelmillä tienpintaan tehtyjä merkintöjä, joita käytetään joko yksin tai yhdessä liikennemerkkien kanssa liikenteenohjaamiseen.

85 §. Pituussuuntaiset merkinnät. Pykälässä säädettäisiin pituussuuntaisista tiemerkinnöistä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että pituussuuntaiset merkinnällä tie voitaisiin jakaa ajo-kaistoihin ja muihin alueisiin.

Pykälän 2 momentin mukaan pituussuuntaisten merkintöjen kuvat sekä niiden tarkoitus ja sijoittaminen esitettäisiin lain liitteen 4 taulukossa 1.

Tilapäisissä liikennejärjestelyissä käytettävät pituussuuntaiset merkinnät olisivat kuitenkin *3 momentin* mukaan keltaisia. Jos samanaikaisesti näkyisi sekä keltaisia että valkoisia pituussuuntaisia merkintöjä, olisi noudatettava ensisijaisesti keltaisia merkintöjä.

Uutta sääntelyä olisi se, että tiemerkinnän K1 (keskiviiva) voisi korvata kahdella rinnakkaisella keskiviivalla. Rinnakkainen keskiviiva on jo käytössä liikenne- ja viestintäministeriön myöntämän kokeiluluvan nojalla. Rinnakkaisella keskiviivalla pyritään vähentämään kohtamisonnettomuuksien riskiä kasvattamalla vastakkaisten liikennesuuntien etäisyyttä toisistaan.

Tiemerkintöjen K3 (sulkuviiva), K4 (varoitustiiva) ja K5 (sulkualue) väri olisi valkoinen myös kun merkintä erottaa vastakkaiset liikennesuunnat.

Muiden pituussuuntaiset tiemerkintöjen tarkoitus vastaisi voimassa olevien säännösten mukaisia tiemerkintöjä

86 §. Poikkisuuntaiset merkinnät. Pykälässä säädettäisiin poikkisuuntaisista tiemerkinnöistä.

Pykälän *1 momentin* mukaan tien poikkisuuntaisilla merkinnöillä voitaisiin tehostaa liikenteenohjauslaitteella osoitettua väistämisvelvollisuutta, osoittaa suojatie sekä tienkohta, jossa tulisi noudattaa erityistä tarkkaavaisuutta ja kiinnittää huomiota muun ohella ajonopeuteen.

Pykälän *2 momentin* mukaan poikittaissuuntaiset merkintöjenkuvat sekä niiden tarkoitus ja sijoittaminen olisi esitetty lain liitteen 4 taulukossa 2.

Tiemerkintä L4 (pyörätien jatke) merkittäisiin vain jos väistämisvelvollisuus ajorataa ylittäviä kohtaan on osoitettu liikennemerkillä B5, B6 tai B7 tai liikennevalo-ohjatussa ajoradan ylityskohdassa.

Muiden poikkisuuntaisten tiemerkintöjen tarkoitus vastaisi voimassa olevien säännösten mukaisia tiemerkintöjä.

87 §. Muut tiemerkinnät. Pykälässä säädettäisiin muista liikenteenohjaukseen tarkoitetuista tiemerkinnöistä. Niiden kuvat sekä tarkoitus ja sijoittaminen olisi esitetty liitteen 4 taulukossa 3.

Uusia tiemerkintöjä olisivat M5 (pysäyttämisa rajoitus), M15 (lataus), M18 (risteysruudutus) ja M19 (liikennemerkki). Tiemerkintä M5 on jo käytössä liikenne- ja viestintäministeriön kokeiluluvan nojalla. Merkinnällä voitaisiin tehostaa liikennemerkillä osoitettua pysäyttämiskieltoa, joka ei koske kaikkia ajoneuvoryhmiä.

Tiemerkinnällä M15 voitaisiin osoittaa liikennemerkillä osoitettu ladattaville sähkökäyttöiselle ajoneuvolle tarkoitettu latauspaikka.

Tiemerkintä M18 on jo käytössä liikenne- ja viestintäministeriön kokeiluluvalla. Merkinnällä osoitettaisiin, että ajoneuvoa ei saa pysäyttää merkinnän kohdalle. Kielto koskisi myös pysähtyneen jonon vuoksi pysäyttämistä merkinnän kohdalle.

Tiemerkinnällä M19 voitaisiin tehostaa liikennemerkkin vaikutusta. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin merkinnässä käytetyistä liikennemerkkeistä.

Tiementarkintä M2 (ajokaistan vaihtamisnuoli) vastaa voimassa olevan säännöksen mukaista ajokaistan päättymisnuolta, mutta vastakkaisille ajosuunnille tarkoitettujen ajokaistojen väliin sijoitettuna tarkintää voitaisiin käyttää tehostamaan varoitusviivan K3 vaikutusta.

Tiementarkintää M3 (pysäköintialue) ja M11 (P-tarkintä) voitaisiin pihakadulla käyttää ilman liikennetarkintää.

Muiden liikenteenohjaukseen tarkoitettujen tiementarkintojen tarkoitus vastaisi voimassa olevien säännösten mukaisia tiementarkintoja.

5 luku

Ajoneuvon käyttäminen

Yleiset säännökset

88 §. 5 luvun määritelmät. Pykälän 1 momentin 1-3 kohtien kytkentämassaa, jakamatonta kuormaa ja työvälinetä koskevat määritelmät sekä kohtien 10 ja 11 mitta- ja massadirektiiviä ja vaihtoehtoisia käyttövoimia koskevat määritelmät vastaisivat käyttöasetuksen 2 §:n määritelmää. Autojen perävaunujen osalta termi kytkentämassa vastaisi ajoneuvolaissa käytettävää termiä luokittelumassa ja vastaisi siten myös autojen ja perävaunujen puitedirektiivin 2007/46/EY liite II:n mukaisessa ajoneuvojen pääluokittelussa käytettävää massaa.

Kohdan 4 telin määritelmällä selvennettäisiin puhekielessä eri merkityksissä käytettävän termin tarkoitusta. Teli olisi peräkkäisten etu- tai taka-akselien muodostama akseliryhmä, jossa kuormitus jakautuu telin akselien välillä joko jousituksen rakenteesta johtuvassa vakiosuhteessa tai ajoneuvon valmistajan tarkoittamassa suhteessa kuormitustilanteesta riippuen. Jälkimmäinen rakenne on viime aikoina yleistynyt, koska valmistajat haluavat akseleiden oikealla kuormituksella varmistaa, että vetävälle akselille saadaan jo osakuormatilanteessa riittävästi painoa niin, että ajoneuvon eteneminen erityisesti liukkaalla voidaan varmistaa. Kun ajoneuvon kuormitusta kasvatetaan, joudutaan tällaisessa rakenteessa muuttamaan akselien välisten kuormien suhdetta, että ei ylitetä yksittäiselle akselille sallittua enimmäispainoa. Telin määritelmä ei olisi sidottu akselien väliin etäisyyksiin, vaan pelkästään akselien jousitusten toteutustapaan.

Kohdan 5 ohjaavaksi akseliksi katsottaisiin akseli, jonka pyöriä voi kääntää aktiivisesti ajoneuvon liikkeen suunnan määrittämiseksi. Moottoriajoneuvossa ohjaava akseli olisi tyypillisesti etuakseli tai muu akseli, jonka pyöriä voi kääntää ohjaamosta käsin. Nivelohjatun moottoriajoneuvon, esimerkiksi pyöräkuormaajan kaikkia akseleita pidettäisiin ohjaavina akseleina. Ohjaava akseli olisi myös esimerkiksi varsinaisen perävaunun etuakseli, joka kääntyy perävaunun runkoon nähden vetoaisasta käännettäessä ja puoliperävaunun akseli, joka saa ohjauksensa esimerkiksi hydraulisesti vetoajoneuvon ja perävaunun välisen kulman muuttumisesta. Aiemmin joissain ajoneuvon käyttöä koskevissa säännöksissä esiintynyt termi pakko-ohjattu korvattaisiin termillä ohjaava.

Kohdan 6 ohjautuvana akselina pidettäisiin akselia, jonka pyörät pääsevät kääntymään renkaan ja tienpinnan välisen kitkavoiman vaikutuksesta siten, että ajoneuvon kääntyminen helpottuu ja renkaiden sivusuuntainen liukuminen vähenee. Ohjautuvana akselina pidettäisiin myös sellaista edellä kerrottua akselia, jonka pyörät lukittuvat suoraan ajoa vastaavaan asentoon nopeuden noustessa.

Kohdissa 7 ja 8 määriteltäisiin ETA-valtio ja E-sääntö. Määritelmät vastaisivat ajoneuvolaissa käytettyjä.

Kohdan 9 lasten turvalaitteen määritelmä olisi pääosin yhtenevä moottoriajoneuvojen lapsimatkustajien turvalaitteiden hyväksyntää koskevan E-säännön n:o 44 vastaavan määritelmän kanssa. Määritelmä kattaisi melko väljästi erilaisia rakenteita, joilla voidaan oleellisesti pienentää riskiä lasten turvalaitteen käyttäjän henkilövahingolle onnettomuus- tai jarrutustilanteissa. Määritelmän muotoilulla pyrittäisiin siihen, että ei rajata pois mahdollisia uusia toteutustapoja vaaran vähentämiseksi.

Kohdan 10 mukaan mitta- ja massadirektiivillä tarkoitettaisiin tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisissa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annettua neuvoston direktiiviä 96/53/EY, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2015/719;

Kohdan 11 mukaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla tarkoitettaisiin mitta- ja massadirektiivin 2 artiklassa tarkoitettuja vaihtoehtoisia polttoaineita.

Pykälän 2 momentissa olisi tarkentava säännös siitä, että ulkomaille vietävään tai sieltä tuotavaan tyhjään tai lähtöpaikalla valmiiksi kuormattuun, momentissa tarkoitettuun merikuljetuskonttiin, sovellettaisiin jakamattomaa kuormaa koskevia säännöksiä.

89 §. Maastoliikenne ja sotilasajoneuvot. Pykälän 1 momentin mukaan lain 90 ja 92 – 96 §:n turvalaitteita ja suojalaitteita koskevia säännöksiä sekä 141 ja 144–149 §:n henkilökuormitusta koskevia säännöksiä sovellettaisiin myös moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen maastoliikennelain (1710/1995) 3 §:n 2 kohdassa tarkoitettussa maastossa. Säännöksissä on kyse ajoneuvon kuljettajien ja matkustajien henkilökohtaisesta turvallisuudesta. Niiden tarkoituksena olisi varmistaa henkilöiden turvallinen liikkuminen myös maasto-olosuhteissa. Soveltamisala vastaisi näiltä osin nykytilannetta. Sääntöjen noudattamattomuudesta rangaistaisiin esityksen 6 luvun rikkomussäännösten mukaan liikennevirhemaksulla.

Pykälän 2 momentissa olisi viittaus sotilasajoneuvojen käyttämiseen. Olisi edelleen välttämättöntä, että puolustusministeriö ja Pääesikunta voisivat antaa määräyksiä sotilasajoneuvon käytöstä tiellä puolustusvoimien käytössä olevien erityisajoneuvojen ja -laitteiden vuoksi.

90 §. Turvavyö ja muut istuinpaikan turvalaitteet. Pykälässä olisi yleissäännös istumapaikalle asennetun turvavyön ja lasten turvalaitteiden käyttövelvollisuudesta, joka koskee henkilö-, linja-, paketti- ja kuorma-autojen kuljettajia ja matkustajia ajon aikana. Ajon aikana tarkoittaisi ajoneuvon kuljettamista tai matkustamista ajoneuvon sisällä.

Säännöksessä puhuttaisiin yleisesti autoista, millä poistettaisiin nykyisessä säännöksessä oleva tulkinnanvaraisuus siitä, koskeeko turvavyön käyttövelvollisuus esimerkiksi erikoisauton kuljettajaa ja matkustajaa. Erikoisauton kuljettajan ja matkustajan vapauttamiselle turvavyön käyttövelvollisuudesta ei ole perusteita.

Vaatimus koskisi myös korilla varustettujen kolmi- ja nelipyörien sekä korilla varustettujen kevyiden nelipyörien kuljettajia ja matkustajia. Vuoden 2016 alusta lukien käyttövelvoite ulotettiin myös kevyeen nelipyörään, nelipyörään, raskaaseen nelipyörään ja maastoajoneuvon, jos ajoneuvon alkuperäisiin varusteisiin kuuluu turvavyö. Jatkossa turvavyötä tulisi näissäkin ajoneuvoissa käyttää silloin, kun sellainen on asennettu, jos käyttövelvollisuudesta ei ole säädetty poikkeusta.

Vaatus istuinpaikalle asennettun turvavyön käyttämisestä koskisi jatkossa myös traktorin ja moottorityökoneen kuljettajaa ja matkustajaa. Ilman turvavyötä olevan henkilön putoaminen traktorin hytistä ja jääminen traktorin takapyörän alle erottuu selvänä riskitekijänä traktorien onnettomuustilastoissa. Vaatus turvavyön käytöstä koskisi 89 §:n mukaisesti tie- ja maasto-liikennettä, mutta käyttövelvollisuudesta säädettäisiin poikkeuksia 93 §:ssä. Turvavöitä ei useinkaan ole asennettu vanhempiin traktoreihin ja moottorityökoneisiin, mutta uudehkoissa traktoreissa niitä on varsin yleisesti ja kaatumissuojalla varustetuissa mönkijätyyppisissä traktoreissa lähes aina.

Valtuus säätää asetuksella kuljetuksen tai ajotehtävän erityislaadusta johtuvia vapautuksia turvavyön käytöstä poistettaisiin. Sen sijaan poikkeuksista turvavyön käytöstä säädettäisiin 93 §:ssä.

Turvavyöstä ja turvalaitteesta säädetään voimassa olevan lain 88 §:ssä.

91 §. *Turvavyön käytöstä ilmoittaminen linja-autossa.* Pykälässä säädettäisiin turvavyön käytöstä ilmoittamisesta linja-autossa. Samasta veloitteesta säädetään nykyisin tieliikennelain 88 d §:ssä ja se perustuu vähemmän kuin 3,5 tonnia painavien ajoneuvojen turvavöiden pakollista käyttöä koskeva jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun direktiivin 91/671/ETY muuttamisesta annetun neuvoston direktiiviin 2003/20/EY (jäljempänä turvavyödirektiivi). Turvavyödirektiivillä laajennettiin turvavöiden käyttö kaikkeen autokalustoon.

Pykälän mukaan linja-auton matkustajien olisi heidän matkansa alkaessa saatava tieto turvavyön käyttövelvollisuudesta vähintään yhdellä seuraavista tavoista:

- kuljettajalta;
- rahastajalta, matkaoppaalta tai ryhmänjohtajaksi nimetyltä henkilöltä;
- audiovisuaalisin keinoin; tai
- jokaiselta istuinpaikalta selvästi näkyvällä kuvamerkillä. Kuvamerkki olisi esitetty pykälän yhteydessä.

Pykälässä on säädetty kaikki turvavyödirektiivissä sallitut tavat ilmoittaa turvavyön käyttövelvollisuudesta. Jos ilmoituksesta vastaavat kuljettaja, rahastaja, matkaopas tai ryhmänjohtaja taikka ilmoitus tehdään audiovisuaalisia keinoja, kuten videota, käyttäen, on ilmoitus tehtävä kullekin matkustajalle tämän matkan alkaessa. Jos ilmoittamiseen käytetään yhteisön mallin mukaista kuvamerkkiä, on kuljettajan varmistettava, että kuvamerkit ovat paikoillaan ennen ajoon lähtöä. Jos kuvamerkkejä ei ole, on kuljettajan vastuulla, että turvavyön käyttövelvollisuudesta ilmoitetaan muulla tavalla.

92 §. *Suojakypärä.* Suojakypärän käyttövelvoitteeseen moottorikäyttöisissä ajoneuvoissa ei esitetä muutoksia. Säännökseen lisättäisiin vaatus kypärän asianmukaisesta kiinnittämisestä, koska puutteellisesti kiinnitetty kypärä voi irrota tai kääntyä väärään asentoon törmäystilanteessa. Pykälän mukaan ajoneuvon kuljettajan ja matkustajan olisi käytettävä tyypiltään hyväksyttyä suojakypärää ajettaessa:

- moottoripyörällä;
- sellaisella kolmipyörällä, nelipyörällä, raskaalla nelipyörällä ja kevyellä nelipyörällä, jota ei ole varustettu korilla tai suojakaarella;

- mopolla;
- moottorikelkalla;
- sellaisella ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella varustetulla maastoajoneuvolla ja traktorilla, jota ei ole varustettu korilla tai suojakaarella.

Ajettaessa tarkoittaisi ajoneuvon tosiallista kuljettamista tai sillä matkustamista ajoneuvon sisällä tai ajoneuvon päällä.

Pykälän 2 *momentin* mukaan ajoneuvon kuljettajan olisi huolehdittava siitä, että alle 15-vuotias käyttää suojakypärää.

Pykälän 3 *momentissa* tarkennettaisiin, että silloin, kun henkilöitä kuljetetaan 1 momentissa tarkoitetun ajoneuvon perävaunussa, tulisi myös perävaunussa matkustavien käyttää kypärää, ellei kypärän käytöstä olisi säädetty poikkeusta. Koska henkilökuljetus perävaunussa on joitakin poikkeuksia lukuun ottamatta kielletty, säännöstä sovellettaisiin käytännössä lähinnä silloin, kun henkilöitä kuljetetaan avonaisessa moottorikelkan perävaunussa.

Pykälän 4 *momentissa* säädettäisiin voimassa olevan tieliikennelain 90 §:n mukaisesti, että polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan olisi yleensä käytettävä ajossa suojakypärää.

93 §. *Poikkeukset turvavyön ja suojakypärän käyttövelvollisuudesta.* Voimassa olevan tieliikennelain turvavyön ja suojakypärän käyttöä koskevista poikkeussäännöistä luovuttaisiin joiltain osin.

Taksin kuljettajat velvoitettaisiin jatkossa turvavyön käyttöön. Auton turvajärjestelmät ovat kokonaisuus, jossa keskeisin turvatekijä on turvavyö. Jos turvavyö ei ole kytketty, muista turvalaitteista, kuten turvatyynyistä, voi olla kuljettajalle jopa vaaraa.

Katsastajalle ei sallittaisi enää poikkeuksia turvalaitteiden käytössä. Kypärän hankkimista katsastajan varusteeksi ei voida pitää kohtuuttomana rasitteena työsuojelunäkökohdat huomioon ottaen. Myös invalidimoottoripyörän ja invalidimopon kuljettaja olisivat jatkossa velvollisia käyttämään kypärää.

Pykälän 1 *momentin* mukaan turvavyön käyttövelvoite ei koskisi ajoneuvoa hiljaisella nopeudella kuljettavaa postin, sanomalehtien tai muiden useaan paikkaan jaettavien tavaroiden jakajaa, taikka jätteen tai muiden useasta paikasta kerättävien tuotteiden kerääjää, jos turvavyön käyttämisestä olisi kuljettajalle huomattavaa haittaa.

Onnettomuustutkintakeskus on suosittanut (suositus S227; tutkintaselostus B1/2007R, 23.11.2007) turvavyön käyttöpakkoa laajennettavaksi jakeluauton kuljettajille ja matkustajille ajomatkasta riippumatta. Keskusten mukaan turvavyön käyttö pienilläkin nopeuksilla ajattaessa saattaa estää vammautumisen tai kuoleman.

Esityksen mukaan jakelua suorittavalla tai kerättävien tuotteiden kerääjällä ei kuitenkaan olisi ehdotonta velvoitetta turvavyön käyttöön. Myös näissä tilanteissa se on erittäin suositeltavaa. Käyttöä ei olisi kytketty enää kuljettavaan matkaan, vaan hiljaiseen nopeuteen, ja siihen, että turvavyön käyttämisestä voisi olla huomattavaa haittaa. Hiljaista nopeutta ei ole tarkoituksenmukaista määritellä, vaan se tapahtuisi kuljettajan toimesta ja harkintaa käyttäen liikenneturvallisuus huomioon ottaen.

Traktorin ja moottorityökoneen kuljettajalle ja matkustajalle ehdotettu istuinpaikalle asennettun turvavyön käyttöpakko olisi tarkoitettu lähtökohtaisesti tilanteisiin, joissa ajoneuvoa kuljetaan tiellä. Työkäytössä, esimerkiksi pelto- tai kaivuutöissä, joudutaan usein poistumaan ajoneuvosta tai liikkumaan ohjaamossa työsuorituksen aikana. Koska turvavyön käyttämättömyys ei tällaisissa tilanteissa ole osoittautunut erityiseksi riskitekijäksi, turvavyön käyttöä ei säädettäisi pakolliseksi tilanteissa, jossa käyttö haittaa työn tekemistä.

Momentin mukaan myöskään Rikosseuraamuslaitoksen palveluksessa olevalla kuljettajalla tai matkustajalle ei olisi turvavyön käyttövelvollisuutta, jos sen käyttämisestä virkatehtävässä voisi olla vaaraa tai huomattavaa haittaa. Poikkeusääntö vastaisi nykytilannetta.

Pykälän 2 *momentissa* olisi poikkeussäännös turvalaitteista terveydellisten syiden perusteella. Nykyisin asiasta säädetään tieliikennelain 88 b §:ssä. Turvavyön, muun istuinpaikan turvalaitteen tai suojakypärän käyttövelvollisuus ei koskisi henkilöä, jolta terveydellinen syy estäisi turvalaitteen tai suojakypärän käytön. Terveydellisen syyn määrittäisi lääkäri. Syytä koskeva lääkärintodistus olisi pidettävä ajossa mukana.

Suojakypärän käyttövelvollisuutta ei myöskään olisi 3 *momentissa* säädettyllä korirakenteella varustetun ajoneuvon taikka turvavyön ja suojakaarella tai -katoksella varustetun ajoneuvon suojakaaren tai -katoksen suojassa olevalla kuljettajalla tai matkustajalla. Korirakenne sekä suojakaari tai -katos suojaa sekä kuljettajaa että matkustajaa eikä kypärän käyttö tällöin ole tarpeen. Kypärän käyttövelvollisuus ei koskisi myöskään moottorikelkan avonaisessa perävaunussa olevia matkustajia silloin, kun käytettävä ajonopeus on enintään 20 kilometriä tunnissa ja tämä on osoitettu 102 §:ssä tarkoitetulla nopeuskilvellä. Tällaisia kuljetuksia tehdään usein Pohjois-Suomessa, kun kuljetetaan matkailijoita esimerkiksi hotellin ja laskettelurinteen välillä. Kuljetuksiin ei liity kypärän käyttöä edellyttävää riskiä.

Edelleen pykälän 4 *momentissa* olisi poikkeussäännös kypärän käyttövelvollisuudesta kuljettaessa mopoksi luokiteltavaa, polkimin varustettua sähköpolkupyörää, jonka massa ajokunnossa on enintään 35 kilogrammaa ja moottorin nimellisteho enintään 1 kilowattia. Tällöin kuljettajan olisi kuitenkin käytettävä polkupyöräilijän suojakypärää. EU-lainsäädäntö mahdollistaa tiettyjen tehokkaiden sähköpolkupyörien tyyppihyväksynnän moposta poikkeavin teknisten vaatimusten mukaisesti sähkömoottorilla varustettuina polkupyörinä ja näin ne voidaan sallia liikenteessä ja asettaa samalle vaatimustasolle polkupyörien käytön kanssa.

Pykälän 5 *momentissa* olisi poikkeussäännös, joka sallisi vanhempien vaatimusten mukaisten turvavarusteiden käytön näytösajossa ja sitä vastaavassa tapahtumassa, jossa käytetään ajoneuvon käyttöönottoajankohdan mukaisia ajovarusteita. Tällöin voitaisiin käyttää ajoneuvon käyttöönottoajankohtana voimassa olleita vaatimuksia vastaavaa kypärää. Tässä tarkoitetuissa tapahtumissa käytetään tyypillisesti alhaisia ajonopeuksia, jolloin riski loukkaantumiselle ja kuolemalle on huomattavasti pienempi. Tapahtumissa myös ajetaan usein kulkueissa joiden alku- ja loppupäissä käytetään turva-ajoneuvoja parantamaan kulkueen havaittavuutta ja pienentämään kohtamisonnettomuuden riskiä.

Pykälän 6 *momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä 2 *momentissa* mainitun lääkärintodistuksen sisällöstä.

94 §. Lasten turvalaitteet. Pykälässä säädettäisiin lasten turvalaitteista.

Pykälän 1 *momentti* vastaisi voimassa olevan tieliikennelain 88 a §:n 5 *momenttia*. *Momentissa* säädettäisiin siitä, millainen tyyppihyväksyntä autossa käytettävältä lasten turvalaitteelta edellytetään. *Momentin* sisältö vastaisi autoasetuksen 39 §:n 5 *momentin* vaatimuksia, jolla on

saatettu kansalliseen lainsäädäntöön komission täytäntöönpanodirektiivi 2014/37/EU turvavöiden ja lasten turvalaitteiden pakollisesta käytöstä ajoneuvoissa annetun neuvoston direktiivin 91/671/ETY muuttamisesta.

Sen lisäksi säädettäisiin, että muussa ajoneuvossa kuin autossa käytettävän lasten turvalaitteen on oltava ajoneuvolaissa (1090/2002) sekä sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä asetettujen vaatimusten mukaisesti tyypiltään hyväksyttyjä.

Kaikkien käytössä olevien lasten turvalaitteiden on täytettävä tiettyyn tyyppihyväksyntään liittyvät vähimmäisvaatimukset. Lasten turvalaitteiden kohdalla poiketaan yleisestä säännöstä, jonka mukaan osaa tai erillistä teknistä yksikköä saa määräysten muuttumisesta huolimatta käyttää liikenteessä, jos se käyttöönottohetkellä on ollut voimassa olleiden määräysten mukainen. Lasten turvalaitteita koskevista määräyksistä säädettäisiin autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetulla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella (1248/2002), jäljempänä rakenne- ja varusteasetus. Kaikkien käytössä olevien lasten turvalaitteiden on oltava myös YK:n Euroopan talouskomission säännössä 44/03 tai 129 taikka moottoriajoneuvojen turvavöitä ja turvajärjestelmiä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetussa komission direktiivissä 77/541/ETY tai kyseistä sääntöä tai direktiiviä myöhemmin muutettaessa asetettujen standardien mukaisesti hyväksyttyjä.

Pykälän 2 momentin mukaan alle 135 senttimetrin pituista lasta kuljettaessa henkilö- paketti- ja kuorma-autossa olisi käytettävä lasten turvalaitetta, jos ajoneuvossa on turvavyöt tai lasten turvalaite on muuten ajoneuvoon asennettavissa. Alle 3-vuotiaasta lasta ei kuitenkaan saisi kuljettaa ajoneuvossa ilman turvalaitetta. Sääntely vastaa turvavöiden ja lasten turvalaitteiden pakollisesta käytöstä ajoneuvoissa annettua EU:n neuvoston direktiivin (91/671/ETY) sääntelyä.

Pykälän 3 momentin mukaan lasta ei saisi kuljettaa etuturvatyynyllä suojatulla istuinpaikalla selkä menosuuntaan suunnatussa turvaistuimessa, ellei turvatyynyä olisi tehty toimintakyvyttömäksi.

Pykälän 4 momentin mukaan ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella varustetussa ajoneuvossa saisi kuljettaa lasta vain, jos ajoneuvossa on lapsen käyttöön soveltuva istuin taikka lasten turvalaite. Momentti korvaisi vuoden 2016 alusta voimaan tulleen säännöksen, jonka mukaan ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella varustetussa ajoneuvossa lasta saa kuljettaa ainoastaan, jos lapsen paikallaan pysyminen voidaan luotettavasti varmistaa. Nykyisen lain sanamuoto on epämääräinen ja sitä on tarpeen tarkentaa.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin tarkentavasti, että linja-autossa lapsen on omalla istumapaikalla istuessaan käytettävä istumapaikalle asennettua turvavyötä tai lasten turvalaitetta.

Pykälän 6 momentin mukaan alle 135 senttimetrin pituista lasta saa kuljettaa muussa kuin edellä tässä pykälässä tarkoitetussa ajoneuvossa vain, jos ajoneuvossa on lapsen kuljettamiseen soveltuva istuin ja turvavyö taikka lasten turvalaite. Tällaisia ajoneuvoja olisivat useimmat traktorit sekä rinnakkaisilla istumapaikoilla varustetut maastoajoneuvot ja L-luokan ajoneuvot. Lapsen kuljettaminen näissä olisi sallittua, jos ajoneuvo on varustettu sellaisella istumapaikalla ja turvavöillä taikka turvalaitteella, jotka ovat mitoitukseltaan lapselle sopivat.

95 §. Lasten turvalaitteen käyttöä ja henkilöiden kuljetuksia koskevat vastuusäännökset. Pykälän 1 momentin mukaan lapsen mukana matkustava holhooja tai huoltaja olisi ensisijaisesti vastuussa siitä, että alle 15-vuotias lapsi kuljetetaan asianmukaista turvalaitetta käyttäen. Jos holhooja ei olisi lapsen mukana, ajoneuvon kuljettajan olisi huolehdittava siitä, että lapsi mat-

kustaa asianmukaista turvalaitetta käyttäen. Velvoite ei kuitenkaan koskisi linja-auton kuljettajaa. Momentti vastaisi tieliikennelain 88 c §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että ajoneuvon kuljettajan olisi huolehdittava siitä, että matkustavat voivat siirtyä turvallisesti ajoneuvoon ja siitä ulos ja että tähän tarvittavia laitteita käytettäisiin asianmukaisesti. Lisäksi olisi huolehdittava siitä, että matkustajien pyörätuolit ja paarit on kiinnitetty ajoneuvoon asianmukaisesti. Velvoite koskisi vain ajoneuvoja, jotka on rekisteröity kuljettajan lisäksi enintään 16 matkustajalle.

Pykälän 2 momenttia muutettiin vuonna 2015 niin, että se kattaa kaikkien niiden kuljettajien vastuun, jotka ylimalkaan kuljettavat vammaisia henkilöitä henkilöautolla tai enintään 16 matkustajalle rekisteröidyllä linja-autolla. Myös kuljetettavien piiri laajennettiin kattamaan paareilla matkustavat henkilöt, joita ei voi pitää vammaisina henkilöinä. Invataksin määritelmä sisältyy ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen (1256/1992) 13 §:ään.

Vammaiset henkilöt käyttävät invataksia, esteetöntä taksia, tavallista henkilöautotaksia ja linja-autoa. Kunnat käyttävät kuljetuspalveluihin pienikokoisia linja-autoja. Kunnat voivat käyttää kuljetuksiin myös omaa kalustoaan. Vammaisia henkilöitä voidaan luonnollisesti kuljettaa myös muussa kuin ammattimaisessa liikenteessä.

Kuljettajan on huolehdittava siitä, että matkustajat voisivat siirtyä turvallisesti ajoneuvoon ja siitä ulos, ja että tähän tarvittavia laitteita, kuten pyörätuolinostinta tai luiskaa käytetään asianmukaisesti.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että ajoneuvon kuljettajan on huolehdittava siitä, että matkustajien pyörätuolit ja paarit on kiinnitetty ajoneuvoon asianmukaisesti.

96 §. Moottorikelkan hätäkatkaisin. Pykälässä säädettäisiin nykyistä käyttöasetuksen 12 §:ää vastaavasti, että moottorikelkan hätäkatkaisin olisi kiinnitettävä kuljettajaan ennen moottorin käynnistämistä, jos hätäkatkaisimen toimintaperiaate edellyttää kiinnittämistä. Tällainen hätäkatkaisin olisi pidettävä kiinnitettynä kuljettajaan ajon aikana sen varmistamiseksi, että moottorikelkka ei jatka matkaansa, jos kuljettaja putoaa kyydistä.

97 §. Sammutin ja ensiaputarvikkeet linja-autossa. Pykälän 1 momentti vastaisi tieliikennelain nykyistä 88 e §:ää ja siinä edellytettäisiin, että linja-autossa on oltava tulensammutin ja ensiaputarvikkeet. Ensiaputarvikkeiden tulisi olla mitoitettu ajoneuvolle sallittua henkilömäärää vastaavasti.

Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan tarvittaessa tarkempia määräyksiä sammuttimesta ja ensiaputarvikkeista. Määräyksissä voitaisiin tarkentaa linja-auton sammuttimen kokoa siten, että sammutin olisi suhteessa linja-auton kokoon. Sammuttimien mitoituksen riittävyyttä on arvioitu esimerkiksi Liikenteen turvallisuusviraston julkaisemassa Bussipalot Suomessa 2010-2012 -hankkeen loppuraportissa: https://www.trafi.fi/tietopalvelut/julkaisut/2013_julkaisut/bussipalot_2010-2012_-_loppuraportti. Lisäksi turvallisuusviraston määräyksessä voitaisiin tarvittaessa tarkentaa erilaisissa linja-autoissa edellytettävien ensiapupakkausten sisältöä.

Tekninen laite ajon aikana

98 §. Teknisen laitteen käyttäminen. Pykälä olisi osittain uusi. Siihen sisällytettäisiin osin voimassa olevan tieliikennelain 24 a §:n viestintälaitteen käyttöä koskevia sääntöjä.

Pykälän *1 momentin* pääsäännön mukaan ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettaja ei saisi ajon aikana käyttää teknistä laitetta tai järjestelmää siten, että sen käyttäminen haittaa ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettamista.

Momentti kuitenkin mahdollistaisi laitteiden ja järjestelmien käytön, jos käyttö ei haittaisi ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettamista. Tällainen laite voisi olla esimerkiksi radio, telepääte-laite kuten älypuhelin tai muu älylaite, jonka avulla käytetään esimerkiksi applikaatiota tai järjestelmää ajoneuvon ohjaamiseen tai hallintaan. Se voisi olla esimerkiksi navigaattori tai muu karttaohjelma, jota käytetään älylaitteen avulla. Säännös mahdollistaisi myös ajoneuvon automaattisten ohjausjärjestelmien käytön. Uusimpia ajoneuvojärjestelmiä ovat esimerkiksi ajoneuvon avaimeen yhdistetyt mobiilit pysäköintivälineet, jotka eivät edellytä ohjaamista ohjauspyörästä ajoneuvon sisällä.

Haittaamisella momentissa tarkoitetaan esimerkiksi tilannetta, että teknisen laitteen käytön vuoksi ajoneuvo ei pysy omalla kaistallaan tai käyttämisestä aiheutuu onnettomuus.

Automaattiset ohjausjärjestelmät yleistyvät ajoneuvoissa ja raitiovaunuissakin. Arvioiden mukaan ne parantavat liikenneturvallisuutta. Siksi niiden käyttöä ei tule estää, vaan edistää. Kuljettajan tehtävä on varmistaa ajoneuvon liikenneturvallinen käyttäminen. On myös tärkeää, että järjestelmien kehitystä seurataan ja kyetään reagoimaan muun ohella lainsäädäntötoimin, jos järjestelmien käyttöönotto sitä kokeiluissa tai vastaavissa edellyttää.

Pykälän *2 momentin* mukaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja ei kuitenkaan saisi ajon aikana käyttää viestintävälinettä, esimerkiksi telepäätelaitetta, älypuhelin tai tablettia siten, että pitää sitä kädessään. Esimerkiksi älypuhelimien käyttö puhumiseen, viestin kirjoittamiseen kädessä pitämällä olisi siten edelleen kiellettyä ajon aikana. Rannekelloa, jossa on viestintätoimintoja, saisi kuitenkin pitää ranteessa myös ajon aikana. Sallittua olisi myös käyttää esimerkiksi ajoneuvon hyväksyttyä automaattista pysäköintitoimintoa, vaikka sen käyttö edellyttäisi esimerkiksi telepäätelaitteen, esimerkiksi matkapuhelimien pitämistä kädessä. Momentti vastaisi kansainvälisen tieliikennesopimuksen muutoksen 6 kohta (17/2006), jonka mukaan matkapuhelimien käyttäminen ajossa kädessä pitämällä on kielletty.

Pykälässä ”ajon aikana” tarkoittaisi moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun tosiasiallista kuljettamista; tilannetta, jolloin ajoneuvo tai raitiovaunu on liikkeessä. Ajoneuvon tai raitiovaunun ollessa pysähdyksissä, esimerkiksi liikennevalojen johdosta tai muun ajoneuvoliikenteen vuoksi viestintävälineen käyttö ei olisi kiellettyä. Viestintävälineen käyttö ei kuitenkaan saisi haitata kuljettajan valmistautumista liikennevalojen vaihtumista seuraavaan liikennetilanteeseen.

Ajoneuvokohtaiset nopeusrajoitukset

99 §. *Ajoneuvon suurin sallittu nopeus.* Ajoneuvojen luokituksesta ja rakenteesta johtuvista suurimmista sallituista nopeuksista säädettäisiin lain liitteen 5 taulukossa 1. Vastaavasti ajoneuvoyhdistelmien suurimmista sallituista nopeuksista säädettäisiin liitteen 5 taulukossa 2.

Pykälän *1 momentissa* rajattaisiin ajoneuvolle sallittu suurin nopeus enintään ajoneuvon valmistajan sallimaan taikka rakenteesta tai kuormauksesta määräytyvään suurimpaan nopeuteen. Ajoneuvon valmistaja voi rajata suurinta sallittua nopeutta esimerkiksi siksi, että ajoneuvon hallittavuus halutaan varmistaa tai siksi, että ajoneuvon jarruja ei ole mitoitettu tätä suuremmalle nopeudelle. Joissain tapauksissa myös esimerkiksi ajoneuvon renkaat voivat olla sellaiset, että niitä ei ole hyväksytty sellaisille nopeuksille, jotka ajoneuvolle muuten olisivat sallittuja. Tällainen tilanne voi olla esimerkiksi traktorissa, kun siihen on kytketty hinattava ajo-

neuvo, jonka renkaita ei ole mitoitettu maantienopeuksia ajatellen. Erikoiskuljetuksissa ajoneuvolle sallittu nopeus voi olla yleisesti sallittua pienempi esimerkiksi kuorman painon vuoksi. Erikoiskuljetuksille sallituista nopeuksista määrättäisiin 158 §:n nojalla annettavilla Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä.

Pykälän 2 momentissa tarkennettaisiin, että ajoneuvoyhdistelmän nopeus ei saa ylittää millenkään yhdistelmän ajoneuvolle sallittua suurinta nopeutta. Säännöksellä yksinkertaistettaisiin erityisesti ajoneuvoyhdistelmien suurimpia sallittuja nopeuksia koskevaa liitteen 5 taulukkoa 2, jossa lueteltaisiin vain ne ajoneuvoyhdistelmät, joissa nopeus on rajattu pelkälle vetoajoneuvolle sallittua nopeutta pienemmäksi.

Pykälän 3 momentissa tarkennettaisiin eräiden kevyiden ajoneuvojen suurimpia sallittuja nopeuksia. Moottorilla varustettua polkupyörää, sähköavusteista polkupyörää ja kevyttä sähköajoneuvoa ei luokitella ajoneuvolaissa moottorikäyttöisiksi ajoneuvoiksi. Siten niiden suurimmista sallituista nopeuksista ei säädettäisi liitteessä 5. Suurin sallittu moottorin avustuksella saavutettava nopeus 25 kilometriä tunnissa määräytyy näiden ajoneuvojen luokituksesta. Kyseisillä ajoneuvoilla saisi kuitenkin ylittää nopeuden 25 kilometriä tunnissa esimerkiksi alamäessä tai pelkällä lihasvoimalla liikuttaessa. Nopeuden rajoittaminen esimerkiksi pyörätiellä alamäessä ajettaessa ei olisi tarpeen, koska ajoneuvojen luokituksesta johtuvaa perustetta nopeuden rajoittamiselle ei ole. Lisäksi tavanomaisia polkupyöriä pienempi nopeus esimerkiksi alamäessä aiheuttaisi vaaratilanteita.

Pykälän 4 momentissa viitattaisiin liitteen 5 taulukkoon 1, jossa säädettäisiin moottorikäyttöisen ajoneuvon suurimmasta sallitusta nopeudesta ilman hinattavaa ajoneuvoa. Moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tarkoitettaisiin ajoneuvolaissa tarkoitettuja moottorikäyttöisiä ajoneuvoja. Ajoneuvojen luokitukseen perustuvat suurimmat sallitut nopeudet säilyisivät pääosin ennallaan, mutta niihin tehtäisiin joitakin muutoksia sen johdosta, että ajoneuvojen tekniikka on kehittynyt ja mahdollistaa turvallisesti myös aiempaa suuremmat nopeudet. Ajoneuvojen nopeuksien yhtenäistämällä voidaan myös jonkin verran vähentää ohituksia ja niistä aiheutuvia vaaratilanteita.

Kuorma-auton suurin sallittu nopeus olisi jatkossakin 80 kilometriä tunnissa.

Paketti-, ruumis-, huolto- ja matkailuautolle ei enää säädettäisi muita ajoneuvoja alemmaa suurinta sallittua nopeutta, koska kyseisentyypisten yleisesti käytössä olevien autojen rakenne ja turvallisuusvarusteet ovat viime aikoina kehittyneet eikä ajoneuvojen käyttöön liikennemerkkeillä rajoitetuilla nopeuksilla liity tavanomaisesta poikkeavaa riskiä. Tällaisista ajoneuvoista saisi poistaa niihin aiemmin edellytetyt keltapohjaiset nopeuskilvet. Nopeuskilpien poistamista ei säädettäisi pakolliseksi, mutta erityisesti ulkomailla liikuttaessa niiden poistaminen selkeyttäisi tulkintaa ajoneuvolle sallitusta suurimmasta nopeudesta. Ajoneuvojen rekisteritiedoissa olevat merkinnät yleisesti säädetyistä poikkeavista nopeuksista poistettaisiin ja ajoneuvojen omistajat voisivat halutessaan pyytää uuden rekisteröintitodistuksen tulostamista esimerkiksi määräaikaikatsastuksen yhteydessä. Uudelle tulosteelle voi olla tarvetta esimerkiksi ulkomaanmatkoilla. Matkailuautoon, jonka suurin teknisesti sallittu massa on yli 3500 kg, sovellettaisiin kuitenkin linja-autolle säädettyjä suurimpia sallittuja nopeuksia 80 ja 100 kilometriä tunnissa. Raskaimpien matkailuautojen suurin sallittu nopeus olisi siten jatkossakin muita henkilöautoja alempi, koska tällaiset matkailuautot valmistetaan useimmiten käytettyä linja-autoa muuttamalla tai ne muuten perustuvat raskaammissa ajoneuvoissa käytettyyn tekniikkaan.

Erikoisautoilla säilytettäisiin nykyiset, muita ajoneuvoja alemmat nopeusrajoitukset, koska kyseistä luokitusta ei ole enää vuoden 1992 jälkeen käytetty uusille autoille. Käytössä olevat

erikoisautot ovat siten selvästi keskimääräistä iäkkäämpiä eivätkä niiden turvallisuusominaisuudet ole nykyautojen tasolla. Erikoisautojen sallittua nopeutta koskevaa säännöstä kuitenkin yksinkertaistettaisiin poistamalla käyttöönottoaikakohtaan sidotut rajaukset, joilla ei ole nykyisinkään käytännössä vaikutusta ajoneuvon suurimpaan sallittuun nopeuteen.

Traktorien suurimmat sallitut nopeudet säilyisivät pääosin ennallaan. Muun kuin liikennetraktorin ja EU-asetuksessa (EU) N:o 167/2013 tarkoitetun b-luokan traktorin suurin sallittu nopeus olisi 40 kilometriä tunnissa. Liikennetraktorin suurin sallittu nopeus olisi jatkossakin 50 kilometriä tunnissa ja mainitussa EU-asetuksessa tarkoitettujen b-luokan traktorien 60 tai 80 kilometriä tunnissa. Jälkimmäisen nopeuden edellytyksenä olisi edelleen, että traktorin kaikki pyörät ovat varustetut lukkiutumattomin jarruin ja jousitetut. Käytännössä erityisesti maatalouskäyttöön tarkoitetuissa traktoreissa on usein renkaat, joille ei ole sallittu nopeutta 80 kilometriä tunnissa. Tällöin myös 1 momentin säännös voi rajata sallittua nopeutta. Uutena vaatimuksena sallittaisiin levikepyörin varustetulle traktorille ja traktorille, johon on kiinnitetty leveä työväline enintään nopeus 40 kilometriä tunnissa silloin, kun traktorin leveys levikepyöristä tai työvälineestä mitattuna on yli 2,6 metriä. Tällaisen traktorin leveys on usein selvästi yli kolme metriä ja sitä käytetään tyypillisesti kapeilla ja mutkaisilla teillä, joilla vastaantulevan ajoneuvon kohtaaminen edellyttää usein ajamista aivan tien reunaan tai jopa ajoneuvon pysäyttämistä. Alempi nopeus antaa lisää aikaa tällaisen toimenpiteen suorittamiselle. Nykyisistä leveyssäännöksistä seuraa, että levikepyörien käyttö ei ole sallittua nykyisissä liikenne- ja maastotraktoreissa, joiden sallittu nopeus on yli 40 kilometriä tunnissa. Levikepyörien käyttö on kuitenkin jatkossa tarkoitus sallia kaikissa maataloustraktoreissa, joten tässä yhteydessä on perusteltua säätää suurimmasta sallitusta nopeudesta levikepyöriä käytettäessä. Taulukon h kohdassa säädettyä, työvälineen leveyteen liittyvää nopeusrajoitusta ei sovellettaisi tienpitoon käytettävään traktoriin. Suurimmalta rakenteelliselta nopeudeltaan yli 40 kilometriä tunnissa olevia traktoreita käytetään yleisesti esimerkiksi teiden auraukseen talvella. Lumiauran leveyden on oltava selvästi suurempi kuin 2,6 metriä, jotta voidaan aurata koko ajokaista kerralla. Tällaisessa työssä on tärkeää, että voidaan tarvittaessa käyttää suurempia nopeuksia, jolloin saadaan tasainen työnjälki ja aurattava lumi riittävän etäälle tiestä. Tienpitoon tarkoitetun traktorin suurinta sallittua nopeutta ei rajattaisi traktoriin kiinnitetyn työvälineen leveyden vuoksi myöskään silloin, kun traktoriin on kytketty hinattava ajoneuvo. Hinattavaa ajoneuvoa voidaan käyttää esimerkiksi tien suolaukseen tai hiekoitukseen aurauksen yhteydessä.

Yhdellä tai useammalla *jousittamattomalla akselilla varustetun ajoneuvon* suurin sallittu nopeus olisi jatkossakin 60 kilometriä tunnissa. Rajaus ei jatkossakaan koskisi moottoripyörää, koska moottoripyöristä osa on hyväksytty liikenteeseen ilman takajousitusta. Tällaisen ajoneuvon liikennekelpoisuus ja suurin rakenteellinen nopeus määritetään tyyppihyväksynnässä tai rekisteröintikatsastuksessa.

Moottorityökoneen ja maastoajoneuvon suurin sallittu nopeus tiellä olisi edelleen yleisesti 40 kilometriä tunnissa. Tästä poikkeuksena olisi moottorikelkalle jatkossakin moottorikelkkailureitillä sallittava nopeus 60 kilometriä tunnissa.

Metallipintaisilla telaketjuilla varustetun ajoneuvon osalta nopeusrajoitus 20 kilometriä tunnissa säilyisi ennallaan. Tällä pyritäisiin vähentämään teloista tiehen aiheutuvia vaurioita ja vaaratilanteita, jotka aiheutuvat telojen luistamisesta asfaltilla. Rajoitus ei jatkossakaan koskisi kumisilla eikä kumipäällysteisillä telaketjuilla varustettuja ajoneuvoja, koska tällaisten ajoneuvojen nopeuksia ei ole tarpeen rajoittaa kumipyörin varustettujen ajoneuvojen nopeuksia alemmaksi. Yleensä kumipintaisilla teloilla varustetut ajoneuvot ovat moottorityökoneita tai maastoajoneuvoja, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa.

Linja-autojen suurimmat sallitut nopeudet säilytettäisiin entisellään. Ne olisivat yleisesti 80 kilometriä tunnissa sekä 100 kilometriä tunnissa silloin, kun autossa ei ole seisovia matkustajia ja kun auto täyttää sitä koskevat erityiset turvallisuusvaatimukset. Nämä turvalaitteita ja -varusteita koskevat vaatimukset annettaisiin jatkossa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksinä. Vaatimukset vastaisivat pääpiirteissään nykyisiä käyttöasetuksen 3 §:ssä säädettyjä ehtoja sisältäen esimerkiksi vaatimuksen lukkiutumattomista jarruista. Turvavöitä koskevaa vaatimusta päivitetäisiin niin, että kaikilla istumapaikoilla edellytettäisiin turvavyöt. Vaatimus ei käytännössä muuttaisi nykytilannetta merkittävästi, koska uusissa pitkän matkan linja-autoissa on ollut vaatimus turvavöistä 1 päivästä lokakuuta 1999 alkaen. Nopeampia linja-autoja koskevia teknisiä vaatimuksia päivitetäisiin tarvittaessa myös jatkossa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä sen estämiseksi, että esimerkiksi kilpailusyistä käytettäisiin linja-autokalustoa, joka ei turvallisuusominaisuuksiltaan vastaa yleisesti käytössä olevaa.

Kaksi- ja kolmipyöräisen mopon sekä kevyen nelipyörän suurin sallittu nopeus olisi jatkossakin ajoneuvon luokituksesta määräytyvä 45 kilometriä tunnissa ja *pienitehoisen mopon* vastaavasti 25 kilometriä tunnissa.

Pykälän 5 momentissa viitattaisiin *liitteen 5 taulukkoon 2*, jossa säädettäisiin moottorikäyttöisen ajoneuvon suurimmasta sallitusta nopeudesta silloin, kun siihen on kytketty hinattava ajoneuvo. Liitteen 5 taulukossa 2 lueteltaisiin vain ne ajoneuvoyhdistelmät, joissa moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon suurin sallittu nopeus on yleisesti pienempi kuin pelkälle moottorikäyttöiselle ajoneuvolle sallittu nopeus. Koska 99 §:n 2 momentin säännös kieltäisi ylittämästä millekään ajoneuvoyhdistelmän ajoneuvolle sallittua suurinta nopeutta, taulukossa 2 ei toistettaisi niitä ajoneuvoyhdistelmien nopeuksia, jotka määräytyisivät taulukossa 1 vetoajoneuvolle säädetyn nopeuden mukaisesti. Lain 99 §:n säännökset voisivat rajoittaa ajoneuvoyhdistelmän suurimman sallitun nopeuden taulukoissa säädettyjä nopeuksia pienemmäksi myös esimerkiksi silloin, kun jollekin yhdistelmän ajoneuvon renkaille ei ole sallittu suurinta ajoneuvon luokituksesta määräytyvää nopeutta.

Auton tai L-luokan ajoneuvon sekä siihen kytketyn hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu nopeus olisi jatkossakin lähtökohtaisesti 80 kilometriä tunnissa. L-luokan ajoneuvolla tarkoitettaisiin kaksi- tai kolmipyöräistä moottoripyörää, kolmipyörää, nelipyörää ja raskasta nelipyörää, joille ei ole säädetty pelkkää moottorikäyttöistä ajoneuvoa koskevaa suurinta sallittua nopeutta.

Henkilö- tai pakettiauton sekä tähän kytketyn, luokittelumassaltaan enintään 750 kilogramman painoisen perävaunun muodostaman yhdistelmän suurin sallittu nopeus olisi jatkossa edellä kerrotusta poiketen 100 kilometriä tunnissa. Luokittelumassalla tarkoitettaisiin ajoneuvolain 3 §:ssä määriteltyä, ajoneuvon pääluokittelussa käytettävää massaa. Tässä tarkoitettut perävaunut kuuluvat ajoneuvoluokkaan O1. Käytännössä tällaiset perävaunut ovat useimmiten jarruttomia kappaletavaran tai kevyehkön veneen kuljettamiseen tarkoitettuja ajoneuvoja. Muutoksella pyritäisiin sujuvoittamaan liikennettä sekä vähentämään jononmuodostusta ja ohitustilanteita.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja jousittamattoman hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu nopeus olisi jatkossakin 60 kilometriä tunnissa. Jousittamaton hinattava ajoneuvo voi suuremmassa nopeudessa pomppia tien epätasaisuuksissa, joten suuremman nopeuden sallimiselle ei ole perusteita.

Traktorin ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän suurimmaksi sallituksi nopeudeksi rajattaisiin 40 kilometriä tunnissa silloin, kun yhdistelmän ajoneuvoille tai kytkentälaitteille ei ole saatavissa tietoa sallituista massoista. Tässä tarkoitettut ajoneuvot ovat tyypil-

lisesti vanhoja traktoreita ja niiden perävaunuja tai hinattavia laitteita, joiden rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa.

Tällaisissa ajoneuvoyhdistelmissä käytetään usein omavalmisteisia perävaunuja ja kytkentälaitteita, joille ei ole saatavissa tietoa siitä, minkälaisille massoille ne on suunniteltu. Näiden ajoneuvojen renkaat ovat myös usein sellaisia, että ne on tarkoitettu pääasiassa maatalouskäyttöön eikä niitä ole tarkoitettu tiekäyttöön suurilla nopeuksilla. Ajoneuvojen käyttö tiellä ei, ilmeisesti alhaisesta nopeudesta johtuen, ole osoittautunut erityiseksi riskiksi, joten niiden käyttö on perusteltua sallia jatkossakin.

Ei myöskään ole perusteita kieltää esimerkiksi traktorin perävaunujen omavalmistusta. Alhainen nopeus tiellä johtaa usein siihen, että ajoneuville ja sen kytkentälaitteille kohdistuvat rasitukset ovat suurimmillaan muualla kuin yleisellä tiellä, jolloin esimerkiksi kytkennän pettäminen tapahtuu muualla kuin tieliikenteessä, esimerkiksi kippaustilanteessa. Rajaamalla näiden ajoneuvojen sallittu nopeus enintään 40 kilometriin tunnissa edistettäisiin tieliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen käyttöä vilkkaasti liikennöidyillä teillä ja vähennettäisiin teknisistä viroista johtuvia vaaratilanteita tieliikenteessä.

Traktorin ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän suurimmaksi sallituksi nopeudeksi rajattaisiin 40 kilometriä tunnissa myös silloin, kun hinattavan ajoneuvon leveys on suurempi kuin 2,6 metriä. Tilakokojen kasvu ja liikenteen lisääntyminen ovat johtaneet siihen, että muun ajoneuvon sekä traktorin ja siihen kytketyn yleisesti sallittua leveämmän hinattavan ajoneuvon kohtaamistilanteet ovat aiempaa yleisempiä. Tällaisia ajoneuvoyhdistelmiä käytetään tyypillisesti kapeilla ja mutkaisilla teillä, joilla vastaantulevan ajoneuvon kohtaaminen edellyttää usein ajamista aivan tien reunaan tai jopa ajoneuvon pysäyttämistä. Alempi nopeus antaa lisää aikaa tällaisen toimenpiteen suorittamiselle.

Tätä rajoitusta ei kuitenkaan sovellettaisi erikoiskuljetukseen eikä tienpitoon käytettävään traktorin ja hinattavan ajoneuvon muodostamaan ajoneuvoyhdistelmään. Erikoiskuljetuksessa sallittavista nopeuksista määrättäisiin 158 §:n nojalla annettavilla Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä. Tienpitoon käytettävän traktorin ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän suurinta sallittua nopeutta ei rajattaisi hinattavan ajoneuvon leveyden vuoksi, koska esimerkiksi lumenaurauksen yhteydessä on usein tarvetta suolata tai hiekoittaa aurattu tie. Suolan tai hiekan tasainen levittäminen koko auratulle leveydelle edellyttää usein leveän hinattavan ajoneuvon käyttöä.

Traktorin ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän suurimmaksi sallituksi nopeudeksi rajattaisiin 40 kilometriä tunnissa myös silloin, kun traktoriin on kytketty hinattava ajoneuvo, jota ei ole hyväksytty käytettäväksi suuremmalla nopeudella kuin 40 kilometriä tunnissa. Traktoriin kytkettäviä ajoneuvoja, jotka on hyväksytty käytettäväksi suuremmalla nopeudella kuin 40 kilometriä tunnissa, ovat ajoneuvolain 14 §:ssä tarkoitetut R1b-, R2b-, R3b- ja R4b-luokan perävaunut sekä S1b- ja S2b-luokan vedettävät vaihdettavissa olevat laitteet. Edellä tarkoitettujen luokitusten mukaisiksi ajoneuvoiksi katsottaisiin myös rakenteellisesti nopeudeltaan yli 40 kilometriä tunnissa olevat, traktoriin kytkettävät hinattavat ajoneuvot, joita ei niiden liikenteeseen hyväksymisen yhteydessä ole luokiteltu R- tai S-luokan ajoneuvoiksi. Tässä tarkoitettuja ajoneuvoja ei toistaiseksi ole rekisteröity ennen niiden hyväksymistä liikenteeseen, joten liikenteeseen hyväksymiseksi katsotaan EU-asetusten sekä ajoneuvolain ja sen nojalla annettujen säädösten ja määräysten mukaisen ajoneuvon ensimmäinen käyttöönotto. Ajoneuvon valmistaja määrittää ajoneuville sallitun suurimman nopeuden esimerkiksi kytkentälaitteiden ja jarrujen mitoituksen sekä renkaille sallittujen nopeuksien perusteella.

100 §. Ohjautuva akseli. Pykälä vastaisi nykyistä käyttöasetuksen 13 §:ää. Pykälän *1 momentissa* edellytettäisiin, että autossa tai perävaunussa oleva ohjautuva akseli on pidettävä lukittuna suoraan ajoa vastaavaan asentoon nopeuden ollessa yli 60 kilometriä tunnissa. Vaatimuksella pyritäisiin turvaamaan ajoneuvon vakaa käyttäytyminen maantienopeuksissa, joissa ohjautuvalla akselilla saavutettavasta paremmasta kääntyvyydestä ei ole etua. Vaatimusta ei sovellettaisi ajoneuvon, jolle on säädetty tai määrätty sellaisia ohjauslaitetta koskevia vaatimuksia, jotka edellyttävät myös ajoneuvon käyttäytymisen arviointia maantienopeuksissa.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että niin sanotulla rapuohjauksella varustetulla ajoneuvolla, jossa on mahdollista ohjata kaikkia pyöriä, tiellä liikuttaessa on ajoneuvo pidettävä tien suuntaisena. Tällöin ajoneuvo antaa mahdollisimman paljon tilaa muulle liikenteelle eikä anna muille tiellä liikkujille väärää kuvaa ajoneuvon etenemissuunnasta.

101 §. Suurin sallittu nopeus hinattaessa. Pykälä vastaisi nykyistä käyttöasetuksen 3 §:n 4 kohtaa muuten, mutta siinä ei enää olisi mainintaa apuvaunusta.

Moottorikäyttöistä, yleensä epäkuntoista ajoneuvoa omilla pyörillään hinattaessa suurin sallittu nopeus olisi jatkossakin 60 kilometriä tunnissa. Nopeus ei kuitenkaan saisi olla suurempi kuin mitä on sallittu hinattavalle ja hinaavalle ajoneuvolle. Maininta apuvaunulla avulla toteuttavasta moottorikäyttöisen ajoneuvon hinaamisesta jätettäisiin pois lainsäädännöstä, jolloin apuvaunua ei enää saisi käyttää moottorikäyttöisen ajoneuvon hinaamiseen. Tässä tarkoitettu apuvaunu kiinnitetään vetävän ajoneuvon vetokoukkuun ja sen avulla hinataan moottorikäyttöistä ajoneuvoa, jonka etu- tai takapyörät on nostettu apuvaunun päälle. Hinattavassa moottorikäyttöisessä ajoneuvossa ei tällöin ole kuljettajaa, joten hinaavan ajoneuvon kannalta tilanne on sama kuin jos vetokoukkuun olisi kytketty jarruton perävaunu.

Autoon kytketyn jarruttoman perävaunun suurin sallittu massa on jo pitkään määritetty ajoneuvon hyväksynnän yhteydessä niin, että se on enintään 750 kilogrammaa. Apuvaunuja kuitenkin käytetään tyypillisesti henkilöauton hinaamiseen, jolloin mainittu massa käytännössä aina ylittyy ja syntyy epäselvä tilanne sen suhteen, saako vetoajoneuvon tehdä tällaisen kytkennän ja onko asia huomioitu kytkentälaitteen ja esimerkiksi vetoajoneuvon jarrujen mitoituksessa. Apuvaunua ei ole määritelty nykyisessä lainsäädännössä eikä sille ole säädetty tai määrätty teknisiä vaatimuksia.

102 §. Nopeuskilpi. Nopeuskilpeä ei jatkossa edellytettäisi asennettavaksi pakettiautoon, koska niille ei enää säädettäisi muita ajoneuvoja alemmaa suurinta sallittua nopeutta. Käytössä olevista pakettiautoista saisi sekaannusten välttämiseksi poistaa niihin asennetut nopeuskilvet, mutta tätä ei säädettäisi pakolliseksi. Useissa pakettiautoissa tällä hetkellä olevaa, suurinta sallittua nopeutta 80 kilometriä tunnissa osoittavaa nopeuskilpeä ei jatkossa käytettäisi missään ajoneuvossa merkinä suurimmasta sallitusta nopeudesta, joten nopeuskilven jättäminen paikoilleen ei aiheuttaisi sekaannusta liikennevalvonnassa Suomessa. Nopeuskilpi tulisi *1 momentin* mukaisesti myös jatkossa asentaa sellaiseen autoon, jonka nopeus on rajattu alemmaksi kuin 80 kilometriä tunnissa. Tällaisia olisivat esimerkiksi eräät jousittamattomilla akseleilla varustetut nosturiautot, joiden suurin sallittu nopeus olisi liitteen 2 taulukon 1 mukaisesti 60 kilometriä tunnissa.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin nopeuskilven asentamisesta hinattavaan ajoneuvon. Nopeuskilpi tulisi asentaa silloin, kun ajoneuvoyhdistelmälle sallittu nopeus on pienempi kuin 80 kilometriä tunnissa ja hinattava ajoneuvo rajaa sallitun nopeuden pelkälle vetoajoneuvolle sallittua nopeutta pienemmäksi. Tällainen tilanne syntyy yleisimmin silloin, kun traktoriin kytketään perävaunu tai hinattava laite, joka rajaa ajoneuvoyhdistelmän nopeuden pelkälle traktorille sallittua nopeutta pienemmäksi. Säännöstä olisi jatkossa sovellettava nykyistä useammin,

koska traktorien suurimmat nopeudet kasvavat ja niihin kytketyille ajoneuvoille sallittu nopeus on entistä useammin määräävä. Nopeuskilpi tulisi jatkossakin asentaa myös esimerkiksi erikoiskuljetusyhdistelmässä hinattavaan ajoneuvoon silloin, kun kuljetuksen ehtona on pelkälle vetoajoneuvolle sallittua nopeutta alempi ja nopeutta 80 kilometriä tunnissa alempi nopeus. Säännöstä sovellettaisiin myös auton tai L-luokan ajoneuvon ja jousittamattoman perävaunun yhdistelmään.

Nopeuskilven asentamista ei kuitenkaan edellytettäisi moottorikelkan perävaunuun, jossa kuljetetaan matkustajia, vaikka ajoneuvoyhdistelmän sallittu nopeus olisi pelkälle moottorikelkalle sallittua nopeutta alempi. Moottorikelkan perävaunut ovat rakenteeltaan sellaisia, että niissä olevat matkustajat on helppo nähdä esimerkiksi liikenteenvalvonnassa ja sallittu nopeus voidaan päätellä sillä perusteella. Perävaunun taakse asennettu nopeuskilpi sen sijaan olisi käytännössä usein lumipölyn peitossa. Nopeuskilven asentamista kuitenkin edellytettäisiin myös moottorikelkan perävaunuun 93 §:ssä tarkoitetussa tilanteessa, jossa matkustajat eivät käytä kypärää ja heitä kuljetetaan pienellä nopeudella. Perävaunuun asennettu nopeuskilpi kertoisi tällöin myös matkustajille, että kuljetuksessa ei saa ylittää nopeutta 20 kilometriä tunnissa. Ajoneuvoyhdistelmässä, jossa on useita hinattavia ajoneuvoja, ei edellytettäisi nopeuskilven asentamista jokaiseen hinattavaan ajoneuvoon. Riittäisi, että kilpi asennetaan ajoneuvoyhdistelmän takimmaiseen ajoneuvoon.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle annettavasta valtuudesta määrätä nopeuskilven ulkomuodosta ja muusta teknisestä toteutuksesta. Nykyisen kaltainen nopeuskilpi olisi jatkossakin sallittu, mutta sen sijasta voitaisiin jatkossa sallia käytettävän muunlaisia nopeuskilpiä, jos käytännöt muissa maissa muuttuvat.

103 §. *Hitaan ajoneuvon kilpi.* Pykälän 1 *momentissa* kiellettäisiin hitaan ajoneuvon kilven asentaminen muuhun kuin tässä pykälässä tarkoitettuun ajoneuvoon. Hitaan ajoneuvon kilven tarkoituksena on kertoa muille tienkäyttäjille, että ajoneuvo voi liikkua muuta liikennettä hitaammin, joten kilven käyttö on syytä sallia vain tällaisissa ajoneuvoissa. Hitaan ajoneuvon kilvestä säädetään ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetussa valtioneuvoston asetuksen (1270/2014) 4 §:ssä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä hitaan ajoneuvon kilvestä ajoneuvolain 27 a §:n nojalla.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin siitä, mihin ajoneuvoihin on asennettava hitaan ajoneuvon kilpi. Asennusvelvollisuus ei enää riippuisi siitä, mikä on kolmipyöräisen mopon leveys tai moottorityökoneen massa, vaan lähtökohtaisesti kilpi tulisi asentaa kaikkiin kolmipyöräisiin mopoihin ja muihin kuin kävellen ohjattaviin moottorityökoneisiin riippumatta moottorityökoneen omamassasta. Kolmipyöräisellä mopolla tarkoitettaisiin mopoa, joka on kolmipyöräisyyden vuoksi kaksipyöräistä mopoa leveämpi. Siten esimerkiksi mopoon, jossa on kaksi lähellä toisiaan olevaa etupyörää, ei tulisi asentaa hitaan ajoneuvon kilpeä, jos mopon leveys ei poikkea kaksipyöräisen mopon leveydestä. Omamassaan liittyvän rajauksen poistuminen toisi hitaan ajoneuvon kilven asentamisvelvollisuuden esimerkiksi ajettavalle ruohonleikkurille, jolla ajetaan tiellä. Tällaisen ajoneuvon vapauttamiselle hitaan ajoneuvon kilven asentamisvelvollisuudesta ei ole perusteita.

Hitaan ajoneuvon kilven saisi 3 *momentin* mukaan jatkossa asentaa myös traktoriin, jonka rakenteellinen nopeus on yli 50 kilometriä tunnissa, mutta enintään 60 kilometriä tunnissa. Tällaiset traktorit tulevat jatkossa yleistymään liikennetraktoreiden korvaajina myös maatalouskäytössä, joten niihin kytketään usein hinattavia ajoneuvoja, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 50 kilometriä tunnissa ja jotka siten edellyttävät hitaan ajoneuvon kilven asentamista joko hinattavaan ajoneuvoon tai traktoriin. Sallimalla hitaan ajoneuvon kilven asentaminen tällaiseen traktoriin voidaan vähentää usein toistuvia kilven irrottamisia ja kiinnittämisiä. Täl-

lainen traktori liikkuu myös ilman siihen kytkettyä hinattavaa ajoneuvoa usein muuta liikennettä hitaammin, joten ajoneuvon varustaminen hitaan ajoneuvon kilvellä on useassa tapauksessa turvallisuuden kannalta perusteltua.

Pykälän 4 momentissa sallittaisiin hitaan ajoneuvon kilven käyttö myös tilanteessa, jossa hinataan epäkuntoista moottorikäyttöistä ajoneuvoa köyttä, ketjua, vaijeria tai puomia käyttäen. Tällaisessa hinauksessa suurin sallittu nopeus on 60 kilometriä tunnissa ja nopeus on usein liikenneturvallisuussyistä pidettävä tätäkin pienempänä. Hitaan ajoneuvon kilpi olisi asennettava niin, että se näkyy kulkusuunnassa taaksepäin.

Pykälän 5 momentissa sallittaisiin nykyiseen tapaan se, että ajoneuvoyhdistelmässä on vain yksi hitaan ajoneuvon kilpi. Siten esimerkiksi traktorissa olevan hitaan ajoneuvon kilven voisi siirtää traktoriin kiinnitettyyn työvälineeseen silloin, kun työväline estää traktoriin kiinnitetyn hitaan ajoneuvon kilven näkymistä taaksepäin. Samoin sallittaisiin jatkossakin, että ulkomaan rekisterissä olevaan ajoneuvoon ei Suomessa liikuttaessa tarvitsisi kiinnittää hitaan ajoneuvon kilpeä.

Hitaan ajoneuvon kilven teknisistä vaatimuksista ja sijoituksesta määrätään ajoneuvolain nojalla annetussa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksessä.

Renkaat ja liukuesteet

Renkaiden käyttöä koskevat säännökset siirrettäisiin ajoneuvojen käytöstä tiellä annetusta asetuksesta uuteen tieliikennelakiin. Säännöksiä uudistettaisiin pääosin talvikäyttöön tarkoitettuja renkaita koskevilta osin. Säännöksiä myös yksinkertaistettaisiin jättämällä pois ajoneuvolain säännösten kanssa päällekkäisiä säännöksiä.

104 §. *Renkaiden kulutuspinna ja ominaisuudet.* Renkaiden kulutuspinnta vaativat ja ominaisuudet vastaisivat pääosin käyttöasetuksen 16 §:ssä säädettyjä vaatimuksia ja ominaisuuksia.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin kulutuspinnan syvyydestä. Kulutuspinnan pääurien syvyyden olisi oltava moottorikäyttöisessä ajoneuvossa ja tällaisen ajoneuvon perävaunun renkaissa vähintään 1,6 millimetriä. Sääntö pysyisi pääosin ennallaan, mutta mahdollisuus käyttää paripyörien toisissa pyöriässä renkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on pienempi kuin 1,6 millimetriä, jäisi pois. Vaatimus on hyvin linjassa muiden EU-valtioiden vaatimusten kanssa.

Nykyvaatimuksesta poiketen kulutuspinnan pääurien syvyyden minimivaatimus 1,6 millimetriä muutettaisiin koskemaan myös muita ajoneuvoluokkia kuin autoja ja niiden perävaunuja. Sellaiset autot, traktorit, moottorityökoneet ja näiden perävaunut, joiden rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa, olisivat kuitenkin vapaat vaatimuksesta. Alhaisissa nopeuksissa ei muodostu riskiä vesiliirrosta eikä renkaan rikkoutuminen useinkaan aiheuta ajoneuvon hallinnan menetystä, joten vaatimusta ei olisi tarpeellista ulottaa koskemaan kaikkein hitaimpia ajoneuvoja. Lisäksi joissain käyttötarkoituksissa, esimerkiksi sisätiloissa käytettävissä ajoneuvoissa voidaan käyttää lähes kuviottomia renkaita lattian naarmuuntumisen vähentämiseksi.

Tiukennus koskisi rakenteelliselta nopeudeltaan yli 40 kilometriä tunnissa olevia traktoreita ja moottorityökoneita, näillä ei aiemmin ole ollut tällaista vaatimusta. Tämä on ollut seurausta siitä, että tätä nopeampia moottorityökoneita ja traktoreita, liikennetraktoreita lukuun ottamatta, ei ole markkinoilla käytännössä ollut. Lisäksi tiukennus koskisi moottoripyöriä, mopoja,

kolmi- ja nelipyöriä sekä kevyitä ja raskaita nelipyöriä ja näiden perävaunuja, joilla kulutus-
pinnan pääurien syvyyden minimivaatimus on tällä hetkellä 1,0 millimetriä. Vaatimus ei kui-
tenkaan koskisi mopoja, joiden rakenteellinen nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa.

Suuremmalla kulutuspinnavaatimuksella on jossain määrin liikenneturvallisuutta parantava
vaikutus parantuneena ajoneuvojen renkaiden pitokykynä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että ajoneuvossa ei saisi käyttää samalla akselilla sellaisia
renkaita, jotka poikkeavat merkittävästi ominaisuuksiltaan toisistaan. Tällaisia ovat esimerkiki-
si keskenään erikokoiset renkaat tai samalle akselille asennetut talvi- ja kesärenkaat. Laista jä-
tettäisiin pois käyttöasetuksen 16 §:n 3 momentin säännös, joka edellyttää vyörenkaiden asen-
tamista kaikkiin pyöriin, jos sellaisia käytetään. Säännös on käytännössä menettänyt merki-
tyksensä, koska vyörenkaita käytetään nykyisin tiellä käytettävissä ajoneuvoissa lähes aina.
Säännös myös saattaisi tehdä johonkin erikoiskäyttöön valmistetun ajoneuvon tarkoituksen-
mukaisesta rengastuksesta säädöstenvastaisen. Ajoneuvolain 4 §:ssä säädettyjen ajoneuvon
yleisten turvallisuusvaatimusten mukaisesti liikenteessä käytettävässä ajoneuvossa käytettävi-
en renkaiden tulee olla turvalliset sekä ajoneuvoa koskevien säännösten ja määräysten mukai-
set eivätkä ne saa aiheuttaa vaaraa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että vararengasta tilapäisesti käytettäessä siihen ei tarvit-
sisi soveltaa talvirengasvaatimuksia eikä saman akselin renkaiden samankaltaisuutta koskevaa
säännöstä. Säännös vastaisi nykytilaa.

Pykälän 4 momentissa sallittaisiin sellaisten renkaiden asentaminen, joiden kantavuus ei mah-
dollista kyseiselle akselille teknisesti sallitun suurimman massan käyttöä yleisessä tieliiken-
teessä. Akselille asennetut renkaat voisivat siten rajoittaa ajoneuvon akselikohtaista kantavuut-
ta. Ajoneuvon tulisi kuitenkin asentaa sellaiset renkaat, että ajoneuvo kokonaisuudessaan on
mahdollista kuormata suurimpaan ajoneuvolle tiellä sallittuun massaun. Säännöstä olisi tarkoi-
tettu sovellettavan lähinnä raskaissa autoissa ja niiden perävaunuissa, joille on usein hyväksyt-
ty huomattavan korkeita teknisesti sallittuja akselimassoja. Näitä korkeimpia teknisesti sallit-
tuja massoja voidaan käyttää esimerkiksi erikoiskuljetuksissa, mutta tavanomaisissa kuljetuk-
sissa, kun tiellä yleisesti sallitut massat rajoittavat ajoneuvon kuormausta, ei ole tarpeen varus-
taa ajoneuvoa teknisesti sallittujen massojen mukaisin renkain. Renkaat voisivat olla myös sel-
laiset, että niiden kantavuus ei mahdollista tiellä yleisesti sallittuja akselikohtaisia maksimi-
massoja, jos ajoneuvoa ei käytössä ole tarpeen kuormata renkaiden sallimien akselimassojen
yläpuolelle. Tässäkin tapauksessa ajoneuvon renkaiden tulisi kuitenkin olla sellaiset, että ajo-
neuvo kokonaisuudessaan on mahdollista kuormata suurimpaan ajoneuvolle tiellä sallittuun
massaan. Auton ja auton perävaunun osalta renkaalle sallitulla enimmäismassalla tarkoitetta-
isiin tässä yhteydessä suurinta massaa, joka ei rajoita renkaalle sallittua enimmäisnopeutta ajo-
neuvolle tiellä yleisesti sallittua pienemmäksi. Tästä voitaisiin poiketa erikoiskuljetuksissa sil-
loin, kun kuljetukselle on myönnetty erikoiskuljetuslupa, jonka ehtona on normaalia alempi
ajoneuvon nopeus. Renkaiden on tällöin oltava sellaiset, että niille sallittu kuormitus on riittävä kulje-
tukselle sallitulla enimmäisnopeudella. Rekisteriin merkittyä ajoneuvolle tiellä sallittua enim-
mäismassaa, joka on esimerkiksi ajoneuvoveron määräytymisperuste, ei voisi alentaa asenta-
malla ajoneuvon renkaat, joiden kantavuus estää ajoneuvon kuormaamisen kyseiselle ajo-
neuvolle tiellä yleisesti sallittuun massaun.

105 §. Talviaikana käytettävät renkaat. Pykälässä säädettäisiin siitä, milloin talvirenkaita olisi
käytettävä. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa määräyksen siitä, mitä talvirenkaalla tar-
koitettaisiin.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että talvirenkaita olisi käytettävä sään tai kelin sitä edellyttäessä marraskuun alusta maaliskuun loppuun. Muutos tarkoittaisi käytännössä, että talvi-kuukausina, mikäli sää tai keli ei talvirenkaiden käyttöä edellyttäisi, ajoneuvossa voisi käyttää myös kesärenkaita.

Muutos tiukentaisi talvirengasvaatimuksia marras- ja maaliskuun välisenä aikana. Myös marraskuussa ja maaliskuussa olisi käytettävä talvirenkaita, jos sää tai keli sitä edellyttäisi. Säällä tai kelillä, jolloin talvirenkaiden käyttöä edellytettäisiin, tarkoitettaisiin tieolosuhteita, joissa alueen tieverkolla, myös pienemmät tiet huomioon ottaen, olisi tarve käyttää talvirenkaita olemassa olevan tai mahdollisen liukkauden vuoksi.

Liikenteenvalvoja määrittäisi yksittäistapauksessa, olisiko olosuhde sellainen, että talvirengasta olisi käytettävä.

Vaatus talvirenkaiden käytöstä koskisi jatkossa yhtenäisenä useimpia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja. Vaatus kolmen millimetrin kulutuspinnasta talvirenkaiden käyttöaikana tulisi uutena koskemaan myös moottoripyöriä, mopoja, kolmipyöriä, nelipyöriä, raskaita nelipyöriä ja kevyitä nelipyöriä. Ensisijaisesti edellytettäisiin, että näissäkin ajoneuvoissa käytetään edellä kerrottuna aikana talvirenkaita, mutta poikkeuksia sallittaisiin 3 momentin mukaisesti jatkossakin silloin, kun ajoneuvon ei ole saatavissa talvirenkaita.

Vaatus talvirenkaiden käytöstä ja talvirenkaiden vähintään kolmen millimetrin kulutuspinnasta koskisi myös 1 momentissa tarkoitetulla moottorikäyttöisellä ajoneuvolla vedettäviä perävaunuja, joiden luokittelussa käytettävä massa on yli 750, mutta enintään 3500 kilogrammaa. Tällä tarkoitettaisiin käytännössä autolla vedettäviä O2-luokan ajoneuvoja. Säännös vastaisi talvirenkaiden käyttöaikaa lukuun ottamatta nykytilaa.

Pykälän 2 momentti sisältäisi talvirengasvaatimuksen kuorma- ja linja-autoille, yli 3,5 tonnin henkilöautoille, ja traktoreille, joiden rakenteellinen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, sekä eräille näiden ajoneuvojen perävaunuille ja hinattaville laitteille.

Vetävillä akseleilla, lukuun ottamatta ohjaavia vetäviä akseleita, olisi liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja raskaiden ajoneuvojen etenemiskyvyn varmistamiseksi käytettävä talvirenkaita, joiden kulutuspinnan urasyvyys olisi vähintään 5 millimetriä. Muilla akseleilla olisi lisäksi käytettävä renkaita, joiden ei tarvitsisi olla talvirenkaita, mutta joiden urasyvyys olisi vähintään 3 millimetriä.

Säännös vastaisi talvirenkaiden käyttöaikaa lukuun ottamatta nykytilaa, mutta sitä selkeytettäisiin säätämällä yksikäsitteisesti, että vaatimukset eivät koske ajoneuvoyhdistelmää, jonka suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa. Siten esimerkiksi rakenteelliselta nopeudeltaan yli 60 kilometriä tunnissa olevaa traktoria ja siihen kytkettyä perävaunua tai hinattavaa laitetta ei tarvitsisi varustaa 2 momentin edellyttämin renkain silloin, kun perävaunu tai hinattava laite rajoittaa ajoneuvoyhdistelmän suurimmaksi sallituksi nopeudeksi enintään 60 kilometriä tunnissa. Ajoneuvoyhdistelmän suurimmalla sallitulla nopeudella tarkoitettaisiin 99 §:n ja liitteen 5 taulukon 2 mukaisesti määräytyvää suurinta sallittua nopeutta.

Pykälän 3 momentin säännös mahdollistaisi rajatuissa tapauksissa poikkeamisen 1 momentissa säädetyistä talvirenkaiden käyttövelvollisuudesta. Ehdotetut rajaukset vastaavat pääosin nykyisin voimassa olevia käyttöasetuksen 16 §:n säännöksiä, mutta poikkeuksia voisi 1 momentin nykyistä laajemman soveltamisen johdosta soveltaa myös muihin ajoneuvoihin kuin autoihin ja niiden perävaunuihin. Poikkeuksissa mainittaisiin myös ajoneuvon liikenteeseen hyväksymiseen liittyvät siirrot. Tällä poistettaisiin nykyisen säännöksen tul-

kinnanvaraisuus esimerkiksi ajoneuvon tyyppi- ja yksittäishyväksyntään liittyvien siirtojen osalta.

Pykälän 4 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle mahdollisuus antaa tarvittaessa tarkempia määräyksiä eri ajoneuvoluokkien ajoneuvojen talvirenkaista ja siitä, minkälainen rengas katsotaan talvirenkaaksi. Määräyksissä tulisi huomioida, miten eri ajoneuvoluokkien ajoneuvoihin on talvirenkaita saatavissa. Lisäksi tulisi arvioida tarve siirtymäajoille uusien vaatimusten mukaisiin renkaisiin siirryttäessä. Määräyksissä voitaisiin esimerkiksi viitata renkaita koskevissa E-säännöissä annettuihin lumipitovaatimuksiin.

Lumipitovaatimusten soveltuvuudesta pohjoisiin olosuhteisiin ei ole toistaiseksi riittävästi tietoa. Myöskään vaatimusten lisäarvosta nykytilaan verrattuna ei ole vielä riittävästi tietoa, joten määräystä ei tulisi näillä näkymin antamaan lain voimaantulon yhteydessä.

106 § Ajoneuvon renkaiden liukuesteet. Pykälä vastaisi pääosin käyttöasetuksen 17 §:ää.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin nykyiseen tapaan, että ajoneuvojen renkaissa saisi käyttää liukuesteitä, jos liukueste ei vahingoittaisi liiallisesti tien pintaa. Liikennekäyttöön sallittujen nastojen ja nastarenkaiden ominaisuuksista säädetään ajoneuvolaissa ja sen nojalla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin ajasta, jolloin nastarenkaiden käyttö olisi sallittua yleisesti tieliikenteessä käytettävissä moottorikäyttöisissä ajoneuvoissa ja niiden perävaunuissa.

Voimassa oleva säännös, jossa nastarenkaiden käyttöaika on sidottu pääsiäiseen, poistettaisiin monimutkaisena. Pääsiäisen aika on suosittu loma-aika, jolloin Etelä-Suomesta matkustetaan Pohjois-Suomeen. Pääsiäisenä on yleistä, että Pohjois-Suomessa on edelleen tarve talvirenkaille, vaikka pääsiäinen olisikin huhtikuussa. Vaikka pääsiäisen aikaa ei enää mainittaisikaan, uusi lainsäädäntö mahdollistaisi sen, että myös pääsiäisen aikaan voisi käyttää talvirenkaita, jos keliolosuhde sitä edellyttäisi. Tällainen olosuhde olisi olemassa, jos esimerkiksi pääsiäisen aikaa siirryttäisiin etelästä pohjoiseen ja pohjoisessa olisi talviset olosuhteet. Tästä olisi säännös 2 momentin 5 kohdassa.

Liukuesteiden käyttö moottoripyörässä, mopossa, kolmipyörässä, nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä ja kevyessä nelipyörässä sekä tällaisen ajoneuvon perävaunussa olisi sallittua autolle säädetyin ehdoin.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin O₂-luokan perävaunun talvirenkaista silloin, kun vetoautossa on nastarenkaat. Tällainen perävaunu on yleensä työntöjarruin varustettu henkilö- tai pakettiautoon kytkettävä ajoneuvo. Momentin mukaan tällaisessa perävaunussa olisi käytettävä talvirenkaita tai nastarenkaita, jos vetoajoneuvossa käytettäisiin nastarenkaita. Sääntelymalli olisi uusi. Voimassa olevan säännön mukaan myös perävaunussa on käytettävä nastarenkaita, jos sellaiset on vetoautossa. Tämä olisi liikenneturvallisuuden kannalta jatkossakin suositeltavaa, mutta nykyinen ehdoton vaatimus aiheuttaa kuitenkin ongelmia esimerkiksi vuokrattavissa perävaunuissa, koska vuokraaja ei välttämättä etukäteen tiedä, mikä rengastus perävaunussa pitäisi olla. Tässä tarkoitettussa O₂-luokan perävaunussa olisi käytettävä talvirenkaita 105 §:n 1 momentissa säädetyin mukaisesti riippumatta siitä, minkälaiset renkaat vetoautossa on.

Pykälän 4 momentin mukaan nastarenkaat olisi asennettava henkilö-, paketti- ja erikoisauton sekä luokittelumassaltaan enintään 3,5 tonnin perävaunun kaikkiin pyöriin, jos nastarengasta käytettäisiin jollakin akselilla. Luokittelumassalla tarkoitettaisiin ajoneuvolain 3 §:ssä määriteltyä luokittelumassaa, jota käytetään autojen ja niiden perävaunujen pääluokituksessa eli luokittelussa ajoneuvoluokkiin. Jos tässä tarkoitettussa ajoneuvossa on paripyörien varustettuja

akseleita, nastarenkaita ei tarvitsisi asentaa paripyöräakselin kaikkiin pyöriin. Riittäisi, että paripyöristä joko sisemmät tai ulommat olisi varustettu nastoin.

Edellä 104 §:n 2 momentissa ehdotettu vaatimus samantyyppisten renkaiden käyttämiseksi samalla akselilla, ei kaikissa pyöriissä, olisi nasta- ja kitkarenkaiden tapauksessa riittämätön, koska kitka- ja nastarenkaiden pito-ominaisuudet eroavat erityisesti jäisellä pinnalla toisistaan; ajoneuvon käytös voisi muuttua tällaisella rengastuksella arvaamattomaksi. Pitoerojen tasaimiseksi säädettäisiin, että ajoneuvon renkaiden nastamäärä ei saisi poiketa toisistaan siten, että siitä voi aiheutua vaaraa. Lakiin ei sisällytettäisi käyttöasetuksen 17 §:n tarkkaa vaatimusta, jonka mukaan renkaiden nastamäärä ei saisi poiketa toisistaan enempää kuin 25 prosenttia siitä renkaasta, jossa nastoja on eniten.

Tämä kiinteä lukuarvo on osoittautunut ongelmalliseksi esimerkiksi tilanteissa, joissa ajoneuvon eri akselilla käytetään eri valmistajien renkaita, joissa jo uutena nastamäärät ja nastojen koko poikkeavat huomattavasti toisistaan, vaikka renkaiden pito-ominaisuudet ovat lähellä toisiaan. Tämä on joissain tapauksissa johtanut siihen, että renkaista on jouduttu poistamaan nastoja asetuksen vaatimusten täyttämiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi jatkossa antaa määräyksiä tässä tarkoitetuista nastamäärien eroista. Sallitut nastamäärien erot voisivat riippua ajoneuvojen ominaisuuksista, jos esimerkiksi tutkimuksissa osoitetaan, että nykyaikaisella ajonhallintajärjestelmällä varustettu ajoneuvo on kuljettajan hallittavissa suurista nastamäärien eroista huolimatta. Määräyksillä voitaisiin myös tarkentaa sitä, miten paljon kulunutta tai vaurioitunutta nastaa voidaan vielä pitää tässä tarkoitettuna nastana. Nykyisin sallittua 25 prosentin eroa nastamäärissä voitaisiin jatkossakin pitää lähtökohtana arvioitaessa nastarenkaiden soveltuvuutta tieliikennekäyttöön.

Pykälän 5 *momentti* vastaisi nykyistä sääntelyä. Momentin mukaan ajoneuvojen etenemiskyvyn varmistamiseksi, raskaimmissa ajoneuvoyhdistelmissä (yhdistelmämassaltaan yli 44 tonnin yhdistelmissä) olisi käytettävä erillisiä laitteita, joilla vetopitoa voidaan parantaa, jos vetäville akselille yhteensä kohdistuva massa on alle 18 prosenttia yhdistelmän massasta. Tällaisena apuvälineenä pidettäisiin esimerkiksi tilapäisesti vetäväksi akseliksi muutettavaa akselia, hiekoituslaitetta, lumiketjuja tai ketjunheittämiä. Erikseen vielä selvennettäisiin, että tällaiseksi laitteeksi ei katsottaisi jatkossakaan yhden vetävän akselin tasauspyörästä toimintaan vaikuttavaa rakennetta.

Pykälän 6 ja 7 *momentin* mukaan polkupyörän, polkupyörän perävaunun, potkupyörän ja eläimen vetämän ajoneuvon sekä rakenteelliselta nopeudeltaan enintään 60 kilometriä tunnissa olevan traktorin, moottorityökoneen, maastoajoneuvon ja niiden perävaunun renkaat ja telaketjut saisi varustaa nastoin, lumiketjuin tai vastaavin liukuestein, jotka eivät oleellisesti vahingoittaisi tien pintaa. Sääntely vastaisi voimassa olevaa sääntelyä.

Pykälän 8 *momentin* mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi valtuus antaa poikkeuksia nastarenkaiden käyttöajasta esimerkiksi tutkimus- tai kilpailukäyttöä varten.

Valtuutta tarkennettaisiin niin, että lupa voitaisiin myöntää vain erityisestä syystä. Se voitaisiin antaa yksittäisen ajoneuvon lisäksi myös useammalle ajoneuville kerralla. Lupia on myönnetty vuosittain muutamia, kokemukset lupien käytöstä ovat sekä käyttäjien että liikenteen valvojien puolelta olleet hyviä.

Tavarakuljetukset

107 §. Yleiset kuormaussäännökset. Pykälän 1 momentti olisi pääsääntö, jonka mukaan ajoneuvo on kuormattava niin, että mikään ajoneuvon, kytkentälaitteiden tai renkaiden valmistajan määrittelemä massa ei ylity. Ajoneuvossa oleva kuorma ei saisi ulottua sivusuunnassa ajoneuvon eikä kuormatilan äärimittojen ulkopuolelle. Tästä olisi tarkoituksenmukaista poiketa joissain erityistapauksissa, joista säädettäisiin jäljempänä. Pääsäännöstä poikettaisiin myös jakamattomien esineiden erikoiskuljetuksia koskevista säännöksistä ja niiden nojalla annetuissa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksissä.

Vaihtokuormakoria pidettäisiin ajoneuvon kuormana. Säännöksellä selkeytettäisiin nykyistä, hyvin tulkinnanvaraista tilannetta. Vaihtokuormakorina pidettäisiin ajoneuvon kiinnitetyllä vaihtolavalaitteella, esimerkiksi koukkulavalaitteella tai vaijerilaitteella ajoneuvon päälle nostettavaa, tähän tarkoitukseen suunniteltua kuormakoria. Vaihtokuormakorina pidettäisiin myös ajoneuvon vaihtolavalaitteiden avulla ajoneuvon kuormattavaa muuta tavaraa kuin tavarankuljetukseen tarkoitettua vaihtokuormakoria. Tällainen muu tavara voisi olla esimerkiksi työmaaparakki tai työmaalla käytettävä siirrettävä työväline. Esimerkiksi säiliökuljetuksissa yleisesti käytettävää niin sanottua kartiotappikiinnitteistä kuormakoria ei pidettäisi kuormaussäännösten kannalta vaihtokuormakorina, vaan osana ajoneuvoa.

Pykälän 2 momentissa sallittaisiin vaihtokuormakorin ylittävän ajoneuvon leveyden sillä edellytyksellä, että ei ylitetä kyseisen kaltaiselle ajoneuvolle tiellä yleisesti sallittua leveyttä. Vaihtokuormakoria pidettäisiin ajoneuvon kuormana. Edellytyksenä leveyden ylitykselle olisi, että ajoneuvon etu- ja takavalaisimet on asennettu niin, että niiden sivusuuntainen etäisyys vaihtokuormakorin reunoista ei ylitä ajoneuvolle säädettyjä vastaavia maksimimittoja. Näistä mitoista säädetään E-säännössä 48. Yleisesti sovellettavan periaatteen mukaisesti ajoneuvon on täytettävä ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin voimassa olleet tekniset vaatimukset, joten sovellettava E-säännön versio riippuisi ajoneuvon iästä. Valaisimien sivusuuntaista etäisyyttä koskevaa säännöstä ei ulotettaisi koskemaan muita kuin etu- ja takavalaisimia, koska niiden sijoitusta on kohtuullisen helppo muuttaa, jos ajoneuvon mitoitus ei ole ennestään huomioitu leveää vaihtokuormakoria.

Esimerkiksi ohjaamoon sijoitettujen ajo- ja suuntavalaisimien siirtäminen olisi useissa tapauksissa kohtuuton vaatimus eikä ajoneuvon leveyden hahmottaminen edellytä kaikkien valaisimien siirtämistä. Vaihtokuormakoreissa ei pääsääntöisesti ole valaisimia eikä heijastimia, joten liikenneturvallisuuden kannalta on perusteltua edellyttää, että vaihtokuormakori, esimerkiksi roskalava, ei ulotu liikaa ajoneuvon valaisimien osoittamaa ajoneuvon leveyttä ulommas.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, miten paljon ajoneuvon kuorma saisi ylittää ajoneuvon pituuden edessä ja takana. Säännös olisi voimassa olevia säännöksiä vastaava muuten, mutta siinä viitattaisiin ajoneuvolle sallitun pituuden ylittämisen osalta samassa luvussa jäljempänä oleviin säännöksiin, joissa sallittaisiin tiellä yleisesti sallitun pituuden ylittäminen tietyissä tapauksissa.

Pykälän 4 momentissa edellytettäisiin, että kuorman ollessa muuta ajoneuvoa leveämpi tulee varmistua siitä, että kuljettaja näkee ajoneuvon sivuille ja voi seurata liikennettä ajoneuvon takana. Vaatimuksen täyttämiseksi voisi käyttää tarvittaessa lisäpeilejä tai muuta epäsuoran näkemisen mahdollistavaa laitetta. Tällaisten lisävarusteiden ei tarvitsisi täyttää ajoneuvon alkuperäisiä epäsuoran näkemisen laitteita koskevia teknisiä vaatimuksia eikä hyväksyntävaatimuksia. Käytännössä säännöstä tulisi soveltaa esimerkiksi vaihtokuormakorin, veneen tai matkailukorin kuljetuksessa silloin, kun ajoneuvon alkuperäisten peilien säätövara ei mahdollista ajoneuvon takana olevan liikenteen näkemistä. Vaatimus katsottaisiin täytetyksi silloin,

kun kuljettaja näkee peileistä tai näytöltä kuorman leveän osan takaosan, esimerkiksi veneen tai vaihtokuormakorin takakulmat tai kun kamera on sijoitettu niin, että sen avulla voi seurata liikennettä ajoneuvon takana.

Pykälän 5 *momentissa* säädettäisiin henkilöauton katolla kuljetettavan massan enimmäisarvosta. Kuorman sijoittaminen henkilöauton katolle ei saisi johtaa tilanteeseen, jossa jokin autolle sallituista massoista ylittyy. Myöskään auton valmistajan ilmoittamaa suurinta kattokuormaa ei saisi ylittää. Suurin sallittu kattokuorma olisi edelle kerrotuin rajoituksin jatkossakin 10 prosenttia henkilöauton omamassasta.

Pykälän 6 *momentti* olisi yleissäännös siitä, että ajoneuvoyhdistelmän massa ei saa ylittää mitään valmistajan sallimaa massaa eikä vetoajoneuvolle sallittua yhdistelmämassaa. Myöskään mitään ajoneuvon liikenteeseen hyväksymisen yhteydessä määritettyä enimmäismassaa ei saisi ylittää. Tällä varmistettaisiin, että ajoneuvoyhdistelmä täyttää sitä koskevat, esimerkiksi jarruja ja kytkentälaitteita koskevat tekniset vaatimukset.

Pykälän 7 *momentissa* kiellettäisiin moottorityökoneen käyttö tavarankuljetukseen. Poikkeuksena olisivat jatkossakin moottorityökoneen työkohteessa, esimerkiksi rakennustyömaalla tehtävät, moottorityökoneen käyttötarkoituksen mukaiset kuljetukset sekä erikseen 154 §:ssä säädetty kuljetukset. Sääntely vastaisi voimassa olevaa sääntelyä.

108 §. Kuorman sijoittaminen. Pykälässä säädettäisiin tavarakuorman sijoittamisesta kuormatilaan. Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin siitä, että kuorma tulee sijoittaa mahdollisuuksien mukaan niin, että ajoneuvon painopiste jää matalalle ja lähelle ajoneuvon pituussuuntaista keskiviivaa.

Uusien raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen liikenteeseen hyväksymisessä edellytetään useissa tapauksissa, että ajoneuvon ajonhallintajärjestelmä säädetään ajoneuvon käyttötarkoituksen mukaisesti. Käytännössä tällä tarkoitetaan kuormatun ajoneuvon painopisteen todennäköisen korkeuden huomioimista. Tällä pyritään vähentämään riskiä ajoneuvon kaatumiselle ja toisaalta välttämään tilanteita, joissa järjestelmä puuttuu ajoon liian herkästi. Ajoneuvon käyttötarkoituksen muuttuessa esimerkiksi niin, että sen painopiste kuormattuna on selvästi aiempaa ylempänä, tulee ajonhallintajärjestelmän asetuksia mahdollisuuksien mukaan muuttaa tätä vastaavasti. Sääntely vastaisi voimassa olevaa sääntelyä.

Pykälän 2 *momentissa* kiellettäisiin keskiakseliperävaunun kuormaaminen siten, että keskiakseliperävaunu keventää vetoajoneuvon takaosaa. Tällainen kuormaustapa voi tehdä ajoneuvoyhdistelmän käyttäytymisestä arvaamatonta erityisesti liukkaalla tien pinnalla. Keskiakseliperävaunu tulisi kuormata niin, että se painaa vetoajoneuvon takaosaa hieman alaspäin. Alaspäin painava staattinen voima ei kuitenkaan saisi ylittää ajoneuvoille eikä niiden kytkentälaitteille sallittuja pystykuormituksia. Sallittujen pystykuormitusten on EU-säännösten mukaisesti oltava uusissa henkilö- ja pakettiautoissa vähintään 4 prosenttia suurimmasta sallitusta hinattavasta massasta ja vähintään 25 kg. Käytännössä autoille hyväksytyt pystykuormitukset ovat useimmiten tätä suurempia. Keskiakseliperävaunua ei saisi kuormata niin, että vetoajoneuvon kohdistuva staattinen pystyvoima ylittää 10 prosenttia perävaunun suurimmasta sallitusta massasta tai 1 000 kilogramman massaa vastaavan voiman. Pienempi voima olisi määräävä. Sääntely vastaisi autojen ja perävaunujen puitteiden mukaisessa ajoneuvojen luokittelussa säädettyä.

109 §. Kuorman varmistaminen. Pykälän 1 *momentissa* edellytettäisiin, että ajoneuvo on kuormattava niin, että kuorma ei ajon aikana siirry siten, että siirtymisestä voi aiheutua vaaraa. Kuorma olisi tarvittaessa kiinnitettävä niin, että se pysyy paikallaan kaikissa jarrutuksissa ja

kaarteissa. Säännökset koskisivat ajoneuvon kuormatilassa olevaa kuormaa. Kuorman kiinnittämistä ei jatkossakaan edellytettäisi esimerkiksi silloin, kun kuljetetaan tavaraa henkilöauton umpinaisessa tavaratilassa niin, että sen liikkuminen ajon aikana ei aiheuta vaaraa.

Jarrutuksissa kuormaan voi kohdistua kuorman massaa vastaava pituussuuntainen voima, joka vastaa hidastuvuutta 10 m/s^2 . Kaarteissa kuormaan kohdistuu erityisesti raskaissa ajoneuvoissa jonkin verran tätä pienempiä voimia, jotka vastaavat käytännössä enintään hidastuvuutta 5 m/s^2 . Kuormaa ei jatkossakaan edellytettäisi varmistettavan niin, että se pysyy paikallaan myös onnettomuustilanteessa.

Pykälän 2 *momentissa* edellytettäisiin, että kuorman varmistamisessa tulee käyttää tuentaa, sitomista, lukitsemista tai peittämistä niin, että täytetään 1 momentissa säädetyt vaatimukset. Sääntely vastaisi voimassa olevaa sääntelyä, mutta sitä tarkennettaisiin 3 *momentissa* edellyttämällä vähintään yhtä kuorman pystysuuntaisen liikkeen estävää sidosta silloin, kun kuorman 1 momentissa tarkoitetussa paikallaan pysymisessä hyödynnetään kuorman ja kuormatilan välistä kitkaa. Vaatimuksella pyritäisiin estämään se, että ilman sidontaa esimerkiksi kumimaton päällä kuljetettavat esineet liikkuvat kuormatilassa silloin, kun ajoneuvoa jarrutetaan tai sillä kaarretaan kuoppaisella tiellä.

Kuorman eteenpäin liikkumisen estävän sitomisvälineen olisi oltava mahdollisimman vaakasuurassa, eikä se ilman erityistä syytä saisi olla yli 60 asteen kulmassa vaakatasoon nähden. Sitomisväline ei saisi olla ajoneuvon eikä kuorman terävää reunaa vasten niin, että se on vaarassa vaurioitua kuljetuksen aikana. Kuorman kiinnittämiseen käytettävien sitomisvälineiden tulisi olla kunnollisesti jännitetyt, ja niiden jännitys olisi tarvittaessa tarkastettava kuljetuksen aikana. Yksittäisen sidontavälineen tai kiinnittimen irtoaminen, vaurioituminen tai löysytyminen ei saisi heikentää muuta kuorman sidontaa. Sitomisvälineen kiristyslaite olisi pyrittävä sijoittamaan ajoneuvon äärimittojen sisäpuolelle niin, ettei se aiheuta vaaraa. Kontti, jota ei voida lukita kuormakoriin konttilukoilla, olisi sidottava vähintään neljällä sidoksella ylä- tai alakulmakiinnittimistä sekä tarvittaessa tuettava kuormakoriin.

Kuorman liikkumista eteenpäin estävien sidosten nimellislujuuksien summan tulisi olla kuormatilan molemmilta puolilta erikseen yhteenlaskettuna vähintään kuorman painon suuruinen sekä sivulle ja taaksepäin vähintään puolet kuorman painosta, jollei kuorman tuenta ja kitka kuorman ja kuormatilan pohjan välillä tai kuorman laatu salli pienempää sidonnan lujuutta.

Pykälän 4 *momentissa* säädettäisiin nykyäänöstä vastaavasti, että kuorma on suojattava kuormapeitteellä, jos on vaara, että kuorma pölyää tai varisee tielle ajoviiman vaikutuksesta.

Erilaisten kuormien varmistamisesta ja kiinnittämisestä on saatavilla runsaasti ohjeistusta, jota noudattamalla voidaan täyttää edellä kerrotut vaatimukset. Kattavia ohjeita löytyy esimerkiksi Euroopan unionin julkaisusta Kuorman varmistaminen tieliikenteessä, joka on vapaasti saatavissa esimerkiksi Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry:n verkkosivuilta: http://www.logy.fi/media/liitetiedostot/lastiturvallisuus/eu_bpg_fi.pdf.

110 §. Kuorman merkitseminen. Pykälän 1 *momentissa* edellytettäisiin nykyäänöstä vastaavasti kuorman merkitsemistä merkkilipulla silloin, kun kuorma ylittää ajoneuvon pituussuuntaisen äärimitan edessä tai ylittää ajoneuvon pituussuuntaisen äärimitan takana yli yhdellä metrillä. Koska Suomessa käytetään varsin yleisesti kuorma-autoissa vaihtokuormakoreja, jotka ylittävät auton pituuden takaa yli yhdellä metrillä, sallittaisiin merkkilipulle vaihtoehtoksi vaihtokuormakorin takakulmiin kiinnitettävät tai maalattavat raidoitukset, joilla varoitettaisiin muita tiellä liikkujia pitkälle taakse ulottuvasta vaihtokuormakorista. Merkinnässä voitaisiin käyttää samanlaisia raidoituksia, joilla merkitään esimerkiksi ylileveitä kuljetuksia ja merkin-

nän punaiset raidat saisi halutessaan tehdä heijastavasta materiaalista. Muuta väriä kuin punaista ei näissäkään taaksepäin näkyvissä merkinnöissä saisi käyttää heijastavana. Ajoneuvon taka-alleajosuojaa pidettäisiin ajoneuvon pituuteen kuuluvana osana, joten mainittu yli yhden metrin ylitys voitaisiin useassa tapauksessa poistaa käyttämällä pituussuunnassa säädettävää taka-alleajosuojaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin nykysäännöstä vastaavasti 1 momentissa tarkoitettujen, ajoneuvon äärimitat ylittävien kuormien varustamisesta heijastimin ja valaisimin pimeään tai hämärän aikana taikka sääolosuhteiden muuten sitä edellyttäessä, esimerkiksi sankan sumun tai lumipyryn aikana. Vaatimusta ei sen hankalan toteutettavuuden vuoksi sovellettaisi vaihtokuormakoreihin, jotka on varustettu sellaisilla 1 momentissa tarkoitetuilla raidoituksilla, jotka heijastavat punaista valoa taaksepäin. Vaatimusta kuorman varustamisesta takavalolla kuitenkin sovellettaisiin myös vaihtokuormakoriin silloin, kun vaihtokuormakori estää ajoneuvon omien takavalojen näkymisen niille säädettyjen näkyvyyskulmien mukaisesti. Näistä näkyvyyskulmista säädetään E-säännössä n:o 48.

Pykälän 3 momentissa tarkennettaisiin, että takana ajoneuvon pituuden ylittävän kuorman osan merkitsemistä koskevia säännöksiä ei tarvitse soveltaa silloin, kun ajoneuvon on kytketty perävaunu, joka käytännössä estää törmäämisen takaapäin vetoajoneuvossa olevaan kuormaan. Ylipitkän kuorman merkintöjä ei kuitenkaan edellytettäisi poistettavaksi silloin, kun ajoneuvon kytketään perävaunu, koska esimerkiksi ajoneuvoa käännettäessä voi pitkä kuorma tehdä muille tiellä liikkujille yllättävän sivuliikkeen. Kuormausta ei saisi tehdä niin, että syntyy riski vetoajoneuvossa olevan kuorman osumisesta perävaunuun tai siinä olevaan kuormaan ajon aikana.

Pykälän 4 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan tarvittaessa tarkempia määräyksiä kuorman merkitsemiseen käytettävistä välineistä. Määräykset olisivat tarpeellisia, jos syntyy epäselvyyttä esimerkiksi kuorman merkitsemiseen käytettävien valojen tehosta tai siitä, minkälaista merkintää pidetään heijastavana.

111 §. *Kuormaukseen käytettävän ajoneuvon tai työvälineen kuljetus.* Lakiin sisällytettäisiin säännökset mahdollisuudesta kuljettaa tavarankuljetukseen tarkoitettua ajoneuvon lastauksessa ja kuorman purussa tarvittavaa moottorityökoneita tai työvälinettä, vaikka tästä aiheutuu ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelmälle yleisesti sallitun pituuden ylittyminen.

Tällainen ajoneuvo olisi esimerkiksi kuormatilan taakse kiinnitettävä haarukkatrukki, jota käytetään kappaleavaran kuormauksessa ja kuorman purussa. Vastaava työväline olisi esimerkiksi ajoneuvon taakse kiinnitetty tukkinosturi tai konttien lastauksessa käytettävä sivunostin. Edellytyksenä olisi, että ajoneuvo tai työväline ei ylitä kuormankuljetuksessa käytettävän ajoneuvon leveyttä ja että ajoneuvo täyttää sille säädetyt taka-alleajosuojasta koskevat mittavaatimukset myös silloin, kun kuormaukseen käytettävä ajoneuvo tai työväline on kiinnitetty siihen.

Taka-alleajosuojasta koskevien lujusvaatimusten täyttymistä ei edellytettäisi, koska vaatimusten täyttymisen osoittaminen olisi niin hankalaa, että säännöksen soveltaminen jäisi ole-mattomaksi. Tässä tarkoitettut moottorityökoneet ja työvälineet ovat rakenteiltaan niin tukevia, että taka-alleajosuojasta koskevien mittavaatimusten täytyttyessä ne käytännössä toimivat hyvin taka-alleajosuojina. Taka-alleajosuojasta koskevia vaatimuksia ei 112 §:n säännösten johdosta tarvitsisi täyttää myöskään mittojen osalta silloin, kun kuormaukseen käytettävä ajoneuvo tai työväline on kahden toisiinsa kytketyn ajoneuvon välissä.

Tavarankuljetukseen tarkoitetun ajoneuvon valaisimien ja takarekisterikilven näkyvyyttä koskevat vaatimukset saisi tarvittaessa täyttää käyttämällä valaisimet ja rekisterikilven kahdentavaa lisätelinettä. Ajoneuvon alkuperäisiä valaisimia ei tarvitsisi tässä yhteydessä poistaa eikä peittää ellei niistä aiheudu heijastumia, jotka voivat aiheuttaa vaaraa. Kuormatilan takana kuljetettavan ajoneuvon tai työvälineen heijastimet ja valaisimet tulisi peittää, jos niistä voi aiheutua vaaraa muulle liikenteelle. Tällainen tilanne voi syntyä esimerkiksi silloin, jos ajoneuvon heijastin heijastaa väriä, joka antaa väärän kuvan ajoneuvon kulkusuunnasta.

Tässä tarkoitettua ajoneuvoa tai työvälinettä pidettäisiin kuormana, joten sitä koskisivat kaikki kuormausta ja kuorman merkitsemistä koskevat säännökset. Mitään ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelmälle sallittua massaa ei saisi ylittää eikä kuljetus saisi johtaa siihen, että ohjaavalle akselille kohdistuvaa massaa koskeva vaatimus ei täyty.

112 §. *Ajoneuvolle sallitun mitan ylittävä kuorma.* Ajoneuvon kuorma saisi jatkossa ylittää ajoneuvolle yleisesti sallitun suurimman pituuden 111 §:ssä tarkoitetun tilanteen lisäksi myös silloin, kun ajoneuvoon on kytketty perävaunu. Tarve ylitykselle liittyy esimerkiksi pitkän puutavaran tai useamman tukkinipun kuljettamiseen puutavarayhdistelmän vetoautossa. Vetoajoneuvolle sallitun pituuden, esimerkiksi autolle sallitun pituuden 12 metriä, ylittämisen ei katsota aiheuttavan riskiä silloin, kun autoon on kytketty perävaunu, joka estää törmäämisen takaa ajoneuvon äärimitan ylittävään kuormaan.

Edellä 111 §:ssä tarkoitettuja taka-alleajosuojauksia koskevia vaatimuksia ei siten tarvitsisi soveltaa myöskään 111 §:ssä tarkoitetussa tilanteessa silloin, kun kuormaukseen käytettävä ajoneuvo tai työväline on kahden toisiinsa kytketyn ajoneuvon välissä.

Käytännön syistä ylitys sallittaisiin myös pelkälle vetoautolle ajoneuvoyhdistelmän kuormaukseen ja kuorman purkuun liittyvissä lyhyissä siirroissa. Tässä tarkoitettu kuormaus ei saisi aiheuttaa riskiä sille, että vetoajoneuvossa oleva kuorma osuisi perävaunuun tai siinä olevaan kuormaan ajon aikana. Edellä 110 §:n 3 momentissa säädetystä seuraisi, että kuorman merkitsemistä ei tässä tarkoitettulta kuormalta edellytetäisi. Ajoneuvoyhdistelmälle sallittua suurinta pituutta ei saisi ylittää tässä pykälässä tarkoitettulla kuormauksella.

Tässä tarkoitettuun kuormaukseen ei pääsääntöisesti tarvitsisi soveltaa liitteen 7 taulukossa 1 säädettyjä kuormatilojen enimmäispituuksia koskevia säännöksiä. Kuormatilojen enimmäispituuksia koskevia säännöksiä kuitenkin tulisi soveltaa konttien ja vaihtokuormakorien kuljetukseen, koska niiden käyttämisestä muuten muodostuisi houkutteleva tapa säännösten kiertämiselle.

113 §. *Vene ja matkailukori.* Pykälän 1 momentissa sallittaisiin jatkossakin veneen kuljettaminen, vaikka sen leveys ylittäisi kuljetukseen käytettävän ajoneuvon leveyden. Kuljetuksessa tulisi tarvittaessa käyttää lisäpeilejä tai niitä vastaavia varusteita ja kuljetettavan veneen merkintään sovellettaisiin kuorman merkitsemistä koskevia säännöksiä. Tiellä yleisesti sallitun mitan ylittävään veneen kuljettamiseen sovellettaisiin jatkossakin erikoiskuljetuksia koskevia säännöksiä ja määräyksiä.

Pykälän 1 momentissa sallittaisiin myös irrotettavan matkailukorin kuljettaminen kuorma- tai pakettiauton avonaisessa kuormatilassa, vaikka matkailukori olisi ajoneuvoa leveämpi. Tiellä yleisesti sallittua leveyttä 2,60 metriä ei saisi ylittää.

Matkailukorin tulisi olla tarkoitettu majoittumiseen ja se ei saisi lisätä ajoneuvon kuljetuskapasiteettia. Matkailukori olisi ajoneuvon kuormaa eikä siinä saisi oleskella matkan aikana. Kuljetuksella ei siten olisi vaikutusta ajoneuvon verokohteluun.

Kuljetuksen tulisi olla kuormausta koskevien säännösten mukainen ja ajoneuvo tulisi tarvittaessa varustaa lisäpeileillä tai niitä vastaavilla varusteilla. Kuljetuksen turvallisuuden varmistamiseksi edellytettäisiin, että ajoneuvoa oleellisesti leveämpi matkailukorin osa varustetaan riittävin heijastimin ja valaisimin. Jos matkailukori haittaa ajoneuvon takavalaisimien, takahijastimien ja takarekisterikilven näkymistä, tulisi käyttää vastaavia lisävalaisimia, lisäheijastimia ja lisärekisterikilpeä. Ajoneuvon alkuperäisiä valaisimia, heijastimia ja rekisterikilpeä ei tarvitsisi poistaa.

Pykälän 2 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan määräykset edellä kerrotuista matkailukoriin kiinnitettävistä valaisimista ja heijastimista. Valaisimien ja heijastimien sijoituksia, sekä valon väriä ja voimakkuutta koskevissa määräyksissä pyritäisiin siihen, että Euroopassa yleisesti käytettyjen, tähän tarkoitukseen valmistettujen matkailukorien käyttö Suomessa olisi mahdollista ilman muutoksia. Lisäksi valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan tarvittaessa määräykset muista matkailukorin kuljettamiseen liittyvistä turvallisuusvaatimuksista. Valtuutta käytettäisiin, jos ilmenee tarvetta puuttua johonkin matkailukorin kuljettamisesta aiheutuvaan vaaraan.

114 §. *Vastuu ajoneuvon kuormaamisesta kaupallisissa kuljetuksissa.* Vastuu ajoneuvon kuormaamisesta kaupallisissa kuljetuksissa säilyisi ennallaan. Säännökset vastaisivat sisällöltään nykyisiä tieliikennelain 87 a §:n säännöksiä. Pykälässä olevat viittaukset muihin säännöksiin ja määräyksiin päivitettäisiin ajan tasalle. Vaarallisten aineiden tiekuljetuksiin liittyen 7 momentissa viitattaisiin muiden kuin 4 ja 5 momentissa säädettyjen kontin ja vaihtokorin painon ilmoittamista koskevien säännösten osalta vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä annettuun lakiin.

Ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa ja päämitat käytettäessä ETA-valtiossa rekisteröityä tai käyttöön otettua ajoneuvoa

Ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien suurimpia sallittuja massoja ja päämittoja koskevat säännökset nostettaisiin käyttöasetuksesta lain tasolle. Niihin ei tehtäisi suuria sisällöllisiä muutoksia, mutta säännösten rakennetta muutettaisiin niin, että sallittuja mittoja ja massoja koskevat lukuarvot esitettäisiin pääosin lain liitteenä olevissa taulukoissa.

115 §. *ETA-valtiossa rekisteröity tai käyttöön otettu ajoneuvo.* Pykälässä säädettäisiin joistain tiekuormituksen ja ajoneuvon hallittavuuden kannalta tarpeellisista lisävaatimuksista, jotka koskisivat ajoneuvoja joiden akselille, telille tai koko ajoneuvolle tiellä sallittu massa on suurempi kuin EU:ssa kansainvälisessä liikenteessä yleisesti sallittu massa. Säännös vastaisi pääosin käyttöasetuksen 19 b §:ää, mutta siihen tehtäisiin joitakin lievennyksiä. Lievennykset koskisivat ajoneuvoja, joissa on tiekuormitusta pienentäviä tai hallittavuutta parantavia teknisiä ratkaisuja. Vaatimukset koskisivat pykälän nimen mukaisesti myös muita kuin rekisteröintivelvollisia ajoneuvoja, joten niitä sovellettaisiin autojen ja niiden perävaunujen lisäksi esimerkiksi traktorilla hinattaviin ajoneuvoihin. Vaatimukset eivät kuitenkaan koskisi yleisesti maataloudessa käytettäviä hinattavia ajoneuvoja, joiden sallittu hinausnopeus on alhainen.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa edellytettäisiin jatkossakin, että auton kolmiakselisen telin akseleista vähintään yhden tulisi olla ohjaava. Tällä vähennetään raskaasti kuormitettujen akselien renkaiden liukumista sivuttain tiukoissa käännöksissä ja siten vähennetään tiehen kohdistuvia rasituksia. Ohjaavan akselin vaihtoehtona sallittaisiin kuitenkin jatkossa sellainen ohjautuva akseli, jonka ohjaus lukittuu suoraan ajoa vastaavaan asentoon nopeuden ollessa 30 kilometriä tunnissa tai tätä enemmän. Tällainen konstruktio on edullisempi kuin kuljettajan ohjausliikkeitä aktiivisesti seuraava ohjaava akseli. Vaatimuksella ohjauksen lukittumisesta maantienopeuksissa pyritään varmistamaan auton vakaa käyttäytyminen.

Pykälän *1 momentin 2 kohta* vastaisi sisällöltään nykysäännöstä, mutta siinä käytettäisiin termin pakko-ohjattu sijasta 88 §:ssä määriteltyä termiä ohjaava.

Pykälän *1 momentin 3 kohdassa* kiellettäisiin nykysäännöstä vastaavasti ohjautuvan akselin käyttö varsinaisen perävaunun kaksiakselisen telin takimmaisena akselina. Säännöksellä pyritään varmistamaan yhdistelmän vakaus maantieajossa, mistä syystä *2 momentissa* sallittaisiin tällainen rakenne silloin, kun ohjautuva akseli on toteutettu niin, että se lukkiutuu suoraan ajoa vastaavaan asentoon nopeuden ollessa 30 kilometriä tunnissa tai tätä enemmän. Ohjautuva taka-akseli olisi sallittu myös silloin, kun ajoneuvon on osoitettu täyttävän ohjauslaitetta koskevan E-säännön n:o 79 sellaisen version tekniset vaatimukset, jota on sovellettu ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin. Koska mainittu E-sääntö on ollut auton perävaunun käyttöönoton edellytyksenä jo pitkään, ohjautuvaa taka-akselia koskeva kielto koskisi käytännössä lähinnä muita kuin autolla vedettäviä perävaunuja.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin nykysäännöstä vastaavasti kolmella tai useammalla akselilla varustetun telin massojen jakautumisesta ohjautuville ja muille akseleille. Vaatimuksella siitä, että telin massasta valtaosan on kohdistuttava muille kuin ohjautuville akseleille, pyritään varmistamaan, että ajoneuvo on vakaa ajettava maantienopeuksissa. Tässä tarkoitettujen raskaiden ajoneuvojen hallittavuus pienissä nopeuksissa ei ole liikenneturvallisuuden kannalta ongelma. Vaatimusta ei siten ole tarvetta ulottaa koskemaan niitä ohjautuvia akseleita, jotka lukittuvat suoraan asentoon viimeistään ajonopeuden ylittäessä 30 kilometriä tunnissa. Tässä momentissa tällaisia akseleita pidettäisiin muina kuin ohjautuvina akseleina. Momentissa säädettyä massasuhdetta koskevaa vaatimusta ei sovellettaisi myöskään ajoneuvoon, jonka on osoitettu täyttävän ohjauslaitetta koskevan E-säännön n:o 79 sellaisen version tekniset vaatimukset, jota on sovellettu ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin. Mainituissa E-säännöissä säädetään ajoneuvon hallittavuutta koskevista vaatimuksista eikä kansallisille lisävaatimuksille ole perusteita.

Pykälän *3 momentissa* tarkennettaisiin, että pykälää ei tarvitse soveltaa ajoneuvoihin, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa. Tällaisia ajoneuvoja ovat esimerkiksi monet maatalouskäyttöön tarkoitetut hinattavat ajoneuvot, joiden hallittavuus tiellä ei pienen nopeuden vuoksi aiheuta vaaraa.

116 §. *ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon akselille tai telille kohdistuva suurin sallittu massa.* Pykälä vastaisi sisällöltään pääosin nykyistä käyttöasetuksen 20 §:ää, mutta suurimmat sallitut akseli- ja telimassat annettaisiin jatkossa lain liitteinä olevissa taulukoissa. Pykälä koskisi jatkossa myös muita ajoneuvoja kuin autoja ja niiden perävaunuja. Tällä poistettaisiin nykyisen käyttöasetuksen osin tulkinnanvaraisista viittauksista johtuvia epäselvyyksiä, jotka liittyvät muiden ajoneuvojen kuin autojen ja niiden perävaunujen sallittuihin akseli- ja telimassoihin.

Pykälän *1 momentissa* viitattaisiin moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon akselille kohdistuvan massan osalta liitteen 6 taulukkoon 1. Hinattavana ajoneuvona pidettäisiin moottoriajoneuvon tai sen perävaunuun kytkettyä perävaunua taikka muuhun ajoneuvoon kuin autoon kytkettyä hinattavaa laitetta. Vetävänä akselina pidettäisiin akselia, jota jatkuvasti käytetään voimansiirrossa ajoneuvon ollessa kuormattuna ja tavanomaisessa tieliikenteessä. Vetävänä akselina ei siten pidettäisi akselia, joka muutetaan tilapäisesti vetäväksi etenemiskyvyn parantamiseksi.

Pykälän *2 momentissa* olisi 1 momentin viittausta vastaava viittaus liitteen 6 taulukkoon 2 koskien moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon telille kohdistuvaa massaa.

Auton ja sen perävaunun suurimpiin tiellä sallittuihin akseli- ja telikohtaisiin massoihin ei tehtäisi suuria muutoksia, mutta sallittujen raja-arvojen soveltamista muihin ajoneuvoihin kuin autoihin ja niiden perävaunuihin selkeytettäisiin ja joitakin tulkinnanvaraisia säännöksiä muutettaisiin yksikäsitteisemmiksi. Sallitut massat olisivat pääosin samoja, kuin massa- ja mittadi- rektiivissä säädettyt autojen ja niiden perävaunujen kansainvälistä liikennettä koskevat massat.

Liitteen 6 taulukon 2 h kohdassa säädettäisiin auton kahden etuakselin muodostaman telin suurimmaksi sallituksi massaksi 20 tonnia silloin, kun akselien välinen etäisyys on vähintään 1,8 metriä. Säännös olisi uusi ja sillä selkeytettäisiin nykyistä, varsin tulkinnanvaraista tilan- netta, jossa tällaiselle rakenteelle ei ole yksiselitteisesti säädetty enimmäismassaa. Tässä tar- koitettu akselistorakenne on viime vuosina yleistynyt, koska autojen akselimäärät ovat lisään- tyneet ja koska autojen päästövaatimusten edellyttämä pakokaasujen jälkikäsitteilylaitteisto vaatii paljon tilaa etumaisen akselin takapuolella. Tämän seurauksena etumaisten akselien vä- linen etäisyys muodostuu aiempaa pitemmäksi. Markkinoilla tai käytössä oleviin autoihin ei ole hyväksytty ehdotettua 20 tonnin massaa suurempia massoja peräkkäisille etuakseleille, jo- ten siirtymäsäännökselle ei olisi tarvetta.

Koska lähtökohtana raja-arvoille on tie- ja siltakuormitusten pitäminen kohtuullisina, voitai- siin samoja arvoja käyttää samoin edellytyksin myös muiden luokkien ajoneuvoille. Esimer- kiksi traktoreiden ja moottorityökoneiden sekä näillä hinattavien ajoneuvojen akseli- ja teli- massoihin sovellettaisiin siten lähtökohtaisesti pienimpiä akselimäärän ja akselivälin mukaan vastaaville auton ja sen perävaunun akselille ja telille määräytyviä massoja. Suurempia taulu- koissa esitettyjä massan arvoja voisi soveltaa, jos on osoitettu niitä koskevien ehtojen, esimer- kiksi ilmajousituksesta tai paripyöristä täyttyvän.

Raja-arvojen ulottaminen koskemaan kaikkien ajoneuvoluokkien ajoneuvoja ei käytännössä muuttaisi nykytilannetta, mutta nykyisessä säännöksessä olevan tulkinnanvaraisen viittauksen poistuminen tekisi säännöksestä nykyistä selkeämmän.

Taulukkoon lisättäisiin uutena säännöksenä vaatimus siitä, että erillisten etu- tai taka-akselien massojen summa ei saisi ylittää ominaisuuksiltaan ja akseliväleiltään niitä vastaavalle telille säädettyä suurinta sallittua massaa. Tällä tarkennettaisiin sitä, että kytkemällä akselien jousi- tukset toisistaan riippumattomiksi ei voi lisätä akseleille yhteensä sallittua massaa. Teliraken- ne jakaa kuormituksen halutussa suhteessa ja on siten tiekuormitusten kannalta parempi eikä ole perusteltua sallia suurempaa massaa muulle kuin telirakenteelle. Niiden jo käytössä olevi- en ajoneuvojen osalta, jotka eivät ole tämän säännöksen mukaisia säädettäisiin siirtymäsään- nöksellä, että ajoneuvojen käyttöä saa jatkaa niille aiemmin rekisteriin merkityillä massoilla.

Pykälän 3 *momentissa* sallittaisiin vetävälle akselille tai vetäville akseleille yleisesti sallitun massan tilapäinen ylittäminen silloin, kun se on tarpeen ajoneuvon etenemisen varmistamiseksi liukkaalla tien pinnalla.

Säännös vastaisi nykyistä käyttöasetuksen 19 a §:n 2 momentin säännöstä, mutta koskisi jat- kossa myös muita ajoneuvoja kuin autoja. Siten esimerkiksi puoliperävaunuyhdistelmän ete- nemiskyvyn parantaminen liukkaalla tiellä olisi sallittua tehdä keventämällä puoliperävaunun etumaista akselia ja siten lisäämällä vetoauton vetävälle akselille kohdistuvaa massaa. Nykyi- seen säännökseen verrattuna säännöstä tarkennettaisiin sallimalla edellä kuvatuissa akselinke- venny- ja akselinnostotilanteissa myös se, että muiden kuin vetävien akselien massa tai teli- massa ylittää yleisesti sallitun massan. Edellytyksenä olisi kuitenkin, että akselinnostolaitetta käytetään ensisijaisesti etenemiskyvyn parantamiseen eli vetäville akseleille kohdistuvan mas- san lisäämiseen ja että tielle ei toimenpiteestä aiheudu vahinkoa.

117 §. *ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun auton suurin sallittu massa.*

Auton suurimpaan sallittuun massaan ei tehtäisi muutoksia, mutta ajoneuvon rakenteesta riippuvat suurimmat sallitut massat esitettäisiin lain liitteenä olevassa taulukossa. Taulukosta jätettäisiin pois käyttöasetuksessa vuonna 2013 säädettyjen suurimpien sallittujen massojen korotuksen yhteydessä säädetty siirtymäsäännös. Siirtymäsäännös on säädetty olemaan voimassa 30 päivään huhtikuuta 2018 eikä lakia ole ehdotettu tulemaan voimaan ennen tätä.

118 §. *ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun traktorin, moottorityökoneen ja maastoajoneuvon suurin sallittu massa.* Traktorin, moottorityökoneen ja maastoajoneuvon suurimpia tiellä sallittuja massoja koskevia säännöksiä selvennettäisiin esittämällä käyttöasetuksen 27 §:n osin tulkinnanvaraiset viittaussäännökset lain liitteenä olevassa taulukossa. Koska tiellä sallittujen massojen lähtökohtana on teiden ja siltojen kuormitus, sallitut massat olisivat lähtökohtaisesti samoja kuin rakenteeltaan vastaaville autoille ja niiden perävaunuille. Näihin ajoneuvoihin voisi soveltaa vaihtoehtoisen käyttövoiman myötä sallittavaa lisämassaa samalla tavalla kuin autoihin. Käytännössä tässä tarkoitettujen ajoneuvojen sallitut massat jäävät usein huomattavasti taulukkoon kirjattuja arvoja pienemmiksi, koska valmistajan sallimat massat taikka ajoneuvolle tai sen renkaille teknisesti sallitut massat rajaavat sallittua massaa.

Teloin varustetun ajoneuvon suurin sallittu massa olisi lähtökohtaisesti sama kuin viisiakselisella pyörin varustetulla ajoneuvolla. Siltoihin kohdistuvan pistemäisen kuormituksen pitämiseksi kohtuullisena voitaisiin kuitenkin Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä tarvittaessa rajata ajoneuvon teloista tiehen kohdistuvaa massaa silloin, kun telan maakosketuspinta on lyhyt.

Metalliteloin varustetun ajoneuvon suurimmaksi sallituksi massaksi tiellä on käyttöasetuksen 27 §:ssä säädetty 20 tonnia. Säännös on tehty estämään tien pinnan liiallinen vaurioituminen kovien telojen vaikutuksesta. Säännöstä lievennettäisiin niin, että se ei enää koskisi sellaista metalliteloin varustettua ajoneuvoa, jonka telojen tiekosketuksessa olevat osat ovat kumipäällysteiset.

119 §. *ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun kaksi- ja kolmipyöräisen ajoneuvon sekä niihin rinnastettavan nelipyöräisen ajoneuvon kuormitus.* Kaksi- ja kolmipyöräisten moottorikäyttöisten ajoneuvojen sekä niihin rinnastettavien nelipyöräisten ajoneuvojen (L-luokan ajoneuvot) sallittuihin massoihin ei tehtäisi sisällöllisiä muutoksia, mutta massat esitettäisiin lain liitteenä olevassa taulukossa. Säännökset vastaisivat sisällöltään käyttöasetuksen 39 ja 45 §:n säännöksiä, jotka ovat tältä osin yhteneviä kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 168/2013 vastaavien säännösten kanssa.

Taulukossa olevat enimmäismassat liittyisivät ajoneuvojen henkilö- ja tavarakuormitukseen. L-luokan ajoneuvojen osalta ei säädettäisi erikseen kuormatuille ajoneuvoille sallituista enimmäismassoista, vaan nämä määräytyisivät ajoneuvoille teknisesti sallittujen massojen mukaisesti. Käytännössä näille varsin kevytrakenteisille ajoneuvoille sallitut massat ovat selvästi tie- ja siltakuormitusten johdosta muille ajoneuvoille säädettyjä enimmäismassoja pienempiä. Uudehkojen L-luokan ajoneuvojen osalta sallituista enimmäismassoista säädetään myös mainitussa EU-asetuksessa ja sen nojalla annetussa komission delegoidussa asetuksessa (EU) N:o 44/2014.

120 §. *ETA-valtiossa rekisteröityyn traktoriin kytkettävän hinattavan ajoneuvon massa maa- ja metsätalouskäytössä.* Maa- ja metsätalouskäytössä käytettävien traktoriin kytkettävien hinattavien ajoneuvojen sallittuihin massoihin ei tehtäisi sisällöllisiä muutoksia. Säännökset vas-

taisivat käyttöasetuksen 35 §:n säännöksiä muuten, mutta lähinnä muiden kuin oman tilan tuotteiden kaupallisia kuljetuksia koskeva käyttöasetuksen 35 §:n 2 momentti erotettaisiin omaksi pykäläkseen.

Käytännössä uusille traktoreille on jo pitkään ilmoitettu teknisesti sallittuja hinattavien ajoneuvojen massoja, jotka rajaavat sallittuja massoja tässä säädettäviä maksiarvoja pienemmiksi. Maataloudessa käytettävät ajoneuvot ovat kuitenkin hyvin pitkäikäisiä, joten esimerkiksi traktorin omamassaan sidotuille massa-arvoille on jatkossakin tarvetta erityisesti silloin, kun valmistajan sallimat massat eivät ole tiedossa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin nykyistä selkeämmin, että sallittua perävaunumassaa määritettäessä traktorin omamassaan saa laskea mukaan lisäpainoja enintään kolmasosan siitä rekisteriin merkitystä omamassasta, joka ei sisällä lisäpainojen massaa.

Pykälän 3 momentissa tarkennettaisiin nykyistä säännöstä edellyttämällä, että myös traktorilla hinattavaan ajoneuvon kytketyssä hinattavassa ajoneuvossa tulee olla säädösten ja määräysten mukaiset valot ja heijastimet sekä hitaan ajoneuvon kilpi. Yhdistelmässä takimmaisena olevaa ajoneuvoa koskevat siten samat vaatimukset riippumatta siitä, onko se kytketty traktoriin vai hinattavaan ajoneuvon.

Pykälän 4 momentissa kiellettäisiin käyttöasetuksen 35 §:n 6 momentin säännöstä vastaavasti hinattavan ajoneuvon kytkeminen kuormaa kantavaan runko-ohjauksella varustettuun traktoriin. Säännös koskisi lähinnä vanhempia niin sanottuja dumppereita, jotka luokiteltiin traktoreiksi ennen vuotta 1993.

Nykyinen käyttöasetuksen 11 §:n 3 momentti otettaisiin sellaisenaan 5 momentiksi. Traktoriin saisi siten jatkossakin kytkeä reen silloin, kun siitä ei aiheudu muulle liikenteelle vaaraa eikä haittaa.

121 §. *ETA-valtiossa rekisteröityyn traktoriin kytkettävän hinattavan ajoneuvon massa muussa kuin maa- ja metsätalouskäytössä.* Traktoriin kytkettävän hinattavan ajoneuvon kytkentämassa ei saisi ylittää liitteen 6 taulukossa 7 säädettyjä arvoja silloin, kun traktoria käytetään muissa kuin polttoainemaksusta annetun lain 7 §:ssä tarkoitetuissa kuljetuksissa. Säännökset vastaisivat asiallisesti nykyisiä käyttöasetuksen 35 §:n 2 momentin säännöksiä, mutta viittaus verolainsäädäntöön saatettaisiin ajan tasalle.

Kytkentämassaltaan yli 10 tonnin traktorin perävaunun käyttäminen olisi kaupallisissa kuljetuksissa edelleen mahdollista vain liikennetraktoriin kytkettynä. Uusia, liikennetraktoreita korvaavia traktoreita ei siten jatkossakaan käytännössä voisi käyttää liikennetraktorien tapaan esimerkiksi maansiirtotöissä ja muissa painavan tavarankuljetuksissa.

Pykälän 2 momentissa todettaisiin selvyyden vuoksi, että myös tässä pykälässä tarkoitettuihin kuljetuksiin sovelletaan maa- ja metsätalouskäytössä sovellettavia hinattavan ajoneuvon massaa koskevia raja-arvoja silloin, kun ne rajoittavat sallittuja massoja. Nämä raja-arvot ovat huomattavan korkeita ja tulevat siten harvoin sovellettaviksi. Käytännössä kaupallisissa kuljetuksissa käytetään melko uutta kalustoa, jolloin ajoneuvojen valmistajien ajoneuvoille ja ajoneuvoyhdistelmille sallimat massat muodostuvat tieliikenteessä yleisesti sallittujen massojen ohella massoja rajaaviksi tekijöiksi.

Pykälän 3 momentissa tarkennettaisiin, että kytkentämassaa koskevia raja-arvoja sovelletaan hinattavien ajoneuvojen yhteenlaskettuun massaan silloin, kun kyseessä on useamman kuin kahden ajoneuvon muodostama ajoneuvoyhdistelmä.

122 §. *ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton ja perävaunun yhdistelmän suurin sallittu massa.* Auton ja perävaunun tai perävaunujen muodostaman ajoneuvoyhdistelmän suurimpiin sallittuihin massoihin ei tehtäisi muutoksia, mutta yhdistelmän ajoneuvojen rakenteesta riippuvat suurimmat sallitut massat esitettäisiin lain liitteenä olevassa taulukossa. Taulukosta jätettäisiin pois käyttöasetuksessa vuonna 2013 säädettyjen suurimpien sallittujen massojen korotuksen yhteydessä säädetty siirtymäsäännös. Siirtymäsäännös on säädetty olemaan voimassa 30 päivään huhtikuuta 2018 eikä lakia ole ehdotettu tulemaan voimaan ennen tätä.

123 §. *ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun traktorin, moottorityökoneen tai maastoajoneuvon sekä hinattavan ajoneuvon yhdistelmän suurin sallittu massa.*

Traktorin, moottorityökoneen tai maastoajoneuvon sekä hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän suurimmat sallitut massat esitettäisiin lain liitteenä olevassa taulukossa. Samalla selkeytettäisiin nykyistä sääntelyä, missä viitataan näiden massojen osalta jossain määrin tulkinnanvaraisesti muihin mahdollisimman samankaltaisiin ajoneuvoyhdistelmiin.

Tässä tarkoitettujen ajoneuvoyhdistelmien suurimmat sallitut massat vastaisivat auton ja perävaunun yhdistelmälle sallittuja massoja, mutta taulukkoon kirjattaisiin vain näissä yhdistelmissä yleisesti käytettäviä akselimääriä vastaavat arvot. Koska näiden yhdistelmien akselimäärä ei yleensä ole suurempi kuin viisi, voidaan sallitut yhdistelmämassat rajata enintään 44 tonniin, jolloin ei ole tarvetta antaa säännöksiä yhdistelmän äärimmäisten akselien väliseen etäisyyteen sidotusta enimmäismassasta (siltasääntömassa). Myöskään moottoritehon ja massan suhteeseen perustuvalla rajoituksella ei ole tarvetta, koska tässä tarkoitettujen ajoneuvojen nopeudet ovat yleensä alhaisia ja tehon tarve siitä syystä pienempi kuin vastaavissa autolla vedettävissä yhdistelmissä.

Käytännössä tässä tarkoitetut ajoneuvot ovat yleensä rakenteeltaan sellaisia, että niille teknisesti sallitut massat eivät mahdollista tässä säädettyjen tieliikenteessä sallittujen enimmäismassojen käyttöä.

124 §. *ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun ajoneuvoyhdistelmän massaa koskevat poikkeukset vaarallisten aineiden kuljetuksessa.* Nykyiset käyttöasetuksen 23 a §:n poikkeukset, jotka liittyvät autolla vedettävän ajoneuvoyhdistelmän sallittuun massaan vaarallisten aineiden kuljetuksessa, nostettaisiin lain tasolle.

Vaarallisten aineiden ajoneuvokuljetuksissa sallittava yhdistelmämassa olisi *I momentin* mukaisesti jatkossakin enintään 68 tonnia. Mainittu 68 tonnin yhdistelmämassa olisi edelleen sallittu auton ja varsinaisen perävaunun muodostamalle ajoneuvoyhdistelmälle silloin, kun vetoautossa on vähintään neljä akselia ja perävaunussa on vähintään neljä akselia. Jatkossa sallitaisiin 68 tonnin yhdistelmämassa myös vetoauton ja kahden puoliperävaunun muodostamalle ajoneuvoyhdistelmälle. Tällainen niin kutsuttu B-juna on tavanomaisesti mitoitettuna vastaava auton ja varsinaisen perävaunun muodostamaa yhdistelmää vakaampi ajokäytökseltään, joten B-junalle on perusteltua sallia sama enimmäismassa kuin auton ja varsinaisen perävaunun yhdistelmälle. Puoliperävaunurakenteinen yhdistelmä on myös esimerkiksi vetoauton huollon ja korjausten kannalta parempi, koska vaarallista ainetta sisältävän puoliperävaunun, jota ei saa viedä korjaamotiloihin, voi nopeasti irrottaa vetoautosta.

Pykälän 2 momentissa edellytettäisiin nykysäännöstä vastaavasti, että enintään kahdeksanaksellisessa vaarallisen aineen kuljetukseen käytettävässä ajoneuvoyhdistelmässä, jonka massa on yli 64 tonnia, vähintään 65 prosenttia perävaunun massasta tai perävaunujen massasta yhteensä tulisi kohdistua akseleille, jotka on varustettu paripyörin. Tästä niin sanotusta paripyörävaatimuksesta sallittaisiin jatkossakin poikettavan silloin, kun kyseessä on vaarallisten aineiden säiliökuljetus, jossa kuljetettavan vaarallisen aineen määrä ylittää 5 tonnia. Mainitulla 5 tonnin minimiainemäärällä varmistettaisiin, että muita kuljetuksia koskevaa vaatimusta paripyörien käytöstä ei kierrettäisi kuljettamalla pientä määrää vaarallista ainetta. Vaarallisten aineiden säiliökuljetuksissa sallittaisiin jatkossakin poikkeus paripyörävaatimuksesta, koska yksittäispyörin varustettu ajoneuvo on hieman vakaampi. Tällainen rakenne myös mahdollistaa säiliön asentamisen jonkin verran matalammalle, millä pienennetään riskiä ajoneuvon kaatumiselle. Vaatimus yli 64 tonnin ajoneuvoyhdistelmässä käytettävistä paripyöristä koskisi myös enintään kahdeksanakselista auton ja kahden puoliperävaunun muodostamaa yhdistelmää silloin, kun kyse ei ole vaarallisten aineiden säiliökuljetuksesta. Paripyörävaatimus ei koskisi vähintään yhdeksänakselista vaarallisten aineiden kuljetuksessa käytettävää ajoneuvoyhdistelmää, koska sallittu yhdistelmämassa olisi kaikissa tapauksissa pienempi kuin normaalikuljetuksissa yhdeksänaksellisille ajoneuvoyhdistelmille ilman paripyörävaatimusta sallittu 69 tonnia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin nykysäännöksiä vastaavasti pykälän soveltamisesta. Pykälää ei sovellettaisi pakatun tavarankuljetukseen silloin, kun kuljetettavan vaarallisen aineen määrä ei ylitä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain nojalla määrättyjä raja-arvoja, jotka koskevat kuljetusyksikössä kuljetettavaan määrään liittyviä vapautuksia. Näistä niin sanotuista vapaarajoista määrätään vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä annetussa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksessä (TRAFI/248800/03.04.03.00/2016).

125 §. *ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun auton, perävaunun ja niiden yhdistelmän suurin sallittu pituus.* Auton ja perävaunun sekä niiden muodostaman ajoneuvoyhdistelmän suurimpiin sallittuihin pituuksiin ei tehtäisi muutoksia, mutta yhdistelmän ajoneuvojen rakenteesta riippuvat suurimmat sallitut pituudet esitettäisiin lain liitteenä olevassa taulukossa. Taulukossa luetellut pituudet olisivat lähtökohtaisesti suurimpia sallittuja arvoja sekä kuormattomalle että kuormatulle ajoneuvolle, mutta näistä arvoista voisi poiketa erikoiskuljetuksissa sekä lain 111 ja 112 §:ssä tarkoitetuissa tilanteissa. Ajoneuvon äärimittojen ulkopuolelle ulottuvaa muuta kuormaa kuin konttia ja vaihtokuormakoria ei siten huomioitaisi kuormatilojen pituuksia määritettäessä.

126 §. *ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun auton, perävaunun ja niiden yhdistelmän muut päämitat.* Auton ja perävaunun sekä niiden muodostaman ajoneuvoyhdistelmän suurimpiin sallittuihin leveyksiin ja korkeuksiin ei tehtäisi muutoksia, mutta yhdistelmän ajoneuvojen rakenteesta riippuvat suurimmat sallitut leveydet ja korkeudet esitettäisiin lain liitteenä olevassa taulukossa.

Taulukossa luetellut mitat olisivat lähtökohtaisesti suurimpia sallittuja arvoja sekä kuormattomalle että kuormatulle ajoneuvolle, mutta näistä arvoista voisi poiketa erikoiskuljetuksissa ja lain 113 §:ssä tarkoitetuissa kuljetuksissa.

Muiden kuin päämittojen osalta jätettäisiin laista pois nykyiset käyttöasetuksen 25 §:n 3 momentin säännökset, joissa säädetään raja-arvoja sille, miten paljon perävaunun leveys saa olla vetoajoneuvon leveyttä suurempi. Nykyisellä ajoneuvokalustolla tulee hyvin harvoin eteen tilanteita, joissa kyseisiä säännöksiä olisi tarpeen soveltaa ja niissäkin tapauksissa säännökset voisivat johtaa niiden kiertämiseen vetoajoneuvon leveyden keinotekoisilla muutoksilla, millä ei olisi liikenneturvallisuutta parantavaa vaikutusta. Laista pois jätettäväksi ehdotettavat sään-

nökset ovat lisäksi sellaisia, että niitä ei EU-lainsäädännön vuoksi saisi soveltaa kansainväliseen liikenteeseen, joten ne vääristäisivät kilpailua ulkomaisten toimijoiden eduksi.

127 §. ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun moottoripyörän, mopon, kolmipyörän, nelipyörän, kevyen nelipyörän ja raskaan nelipyörän suurimmat sallitut päämitat. Moottoripyörän, mopon, kolmipyörän, nelipyörän, kevyen nelipyörän ja raskaan nelipyörän enimmäismitat esitettäisiin lain liitteenä olevassa taulukossa. Säännökset vastaisivat pääosin nykyisiä käyttöasetuksen 27 a §:n säännöksiä, mutta niihin lisättäisiin maininta perävaunun suurimmasta sallitusta leveydestä.

128 §. ETA-valtiossa käyttöön otetun kevyen sähköajoneuvon, moottorilla varustetun polkupyörän ja polkupyörän sekä näiden perävaunun suurin sallittu leveys. Kevyen sähköajoneuvon, moottorilla varustetun polkupyörän ja polkupyörän sekä näiden perävaunun suurin sallittu leveys esitettäisiin lain liitteenä olevassa taulukossa. Säännökset vastaisivat pääosin nykyisiä käyttöasetuksen 28 §:n säännöksiä, mutta niihin lisättäisiin maininta perävaunun suurimmasta sallitusta leveydestä.

129 §. *ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun traktorin ja moottorityökoneen sekä niihin kytketyn perävaunun leveys.* Pykälä vastaisi pääosin nykyistä käyttöasetuksen 29 §:ää, mutta siitä jätettäisiin pois hinattavaa laitetta koskeva osuus ja sitä tarkennettaisiin erityisesti levikepyörillä varustetun traktorin osalta. Nykyiset käyttöasetuksen 29 §:n hinattavaa laitetta koskevat säännökset ovat osittain ristiriidassa käyttöasetuksen 30 §:n säännösten kanssa. Ristiriita poistettaisiin säätämällä traktoriin ja moottorityökoneeseen kytkettävän hinattavan laitteen leveydestä vain 130 §:ssä.

Pykälän 1 momentissa sallittaisiin nykyistä käyttöasetuksen 29 §:n 1 momentin säännöstä vastaavasti leveydeltään yli 2,6 metriä, mutta enintään 3,0 metriä olevan traktorin ja moottorityökoneen kuljettaminen tiellä silloin, kun ajoneuvoa siirretään työkohteelta toiselle tai huoltotarkoituksessa.

Säännöstä tarkennettaisiin sallimalla sovelletun käytännön mukaisesti myös tällaisen ajoneuvon siirto työkohteelle ja ajoneuvon tavanomaiselle säilytyspaikalle. Tällaista ajoneuvoa ei pidettäisi ajoneuvolain 24 a §:ssä tarkoitettuna erikoiskuljetusajoneuvona.

Traktorin suurinta leveyttä määritettäessä ei jatkossakaan otettaisi huomioon traktoriin kiinnitettyä työvälinettä eikä levikepyöriä. Leveyttä määritettäessä ei otettaisi jatkossa huomioon myöskään levikepyörien käytön ajaksi asennettuja lokasuojia. Tällä mahdollistettaisiin se, että levikepyörille saisi asentaa lokasuojat, joilla voidaan vähentää traktorin renkaista ilmaan nousevien maapaakkujen muille tienkäyttäjille aiheuttamaa vaaraa. Lokasuojia levikepyörille ei edellytettäisi pakollisina, koska niiden poistotarve levikepyörien poiston yhteydessä voisi lisätä levikepyörien turhaa käyttöä. Leveyden 2,6 metriä ylittävät lokasuojat tulisi poistaa silloin, kun traktorissa ei käytetä levikepyöriä, koska muita ajoneuvoja suurempi leveys lisää yhteen-törmäyksen riskiä.

Tällaisen, muita tiellä yleisesti sallittuja ajoneuvoja leveämmän ajoneuvon kuljettaminen tiellä olisi sallittua vain, jos kuljettaminen ei aiheuta muulle liikenteelle vaaraa eikä haittaa.

Pykälän 2 momentissa edellytettäisiin nykyiseen tapaan, että pimeän tai hämärän aikana taikka muulloinkin olosuhteiden sitä edellyttäessä levikepyöristä mitattuna yli 2,6 metriä leveään traktoriin on sekä eteen että taakse kiinnitettävä suurinta leveyttä osoittavat valot ja heijastimet. Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi määräykset tässä tarkoitetuista valoista ja heijastimista. Vaatimukset voisi täyttää esimerkiksi levikepyörien yhteydessä käytettäviin lokasuojiin

asennetuilla valoilla ja heijastimilla, jotka vastaavat erikoiskuljetuksissa käytettäviä. Heijastimien asentamista ei enää edellytettäisi valaistusolosuhteista riippumatta, koska heijastimet eivät merkittävästi paranna ajoneuvon havaittavuutta valoisana aikana.

Pykälän 3 momentissa edellytettäisiin, että liikuttaessa tiellä levikepyörillä varustetulla traktorilla, jonka leveys levikepyöristä mitattuna ylittää tiellä yleisesti sallitun leveyden 2,6 metriä, traktorissa on käytettävä vilkkuvaa ruskeankeltaista varoitusvalaisinta. Tilakokojen kasvu ja liikenteen lisääntyminen ovat johtaneet siihen, että levikepyörin varustetun traktorin ja auton kohtaamistilanteet ovat aiempaa yleisempiä. Levikepyörin varustetun traktorin kohtaaminen edellyttää usein oman ajoneuvon ohjaamista aivan tien laitaan ja hidastamista tai jopa pysäyttämistä. Vaatimuksella traktorin katolle sijoitetusta vilkkuvalosta, joka erityisesti mäkisellä ja mutkaisella tiellä parantaa huomattavasti traktorin havaittavuutta, pidennetään aikaa traktorin havaitsemisesta sen kohtaamiseen. Pykälän 2 ja 3 momentissa säädettävistä valovaatimuksista tulisi uusia osia käytettäessä toteutustavasta riippuen vähintään sadan euron kustannus ajoneuvoa kohti.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin nykyiseen tapaan traktorin ja moottorityökoneen perävaunun suurimmaksi sallituksi leveydeksi 2,6 metriä. Moottorityökoneen perävaunua ei jatkossa-kaan saisi joitakin moottorityökoneella tehtävään työhön liittyviä poikkeuksia lukuun ottamatta käyttää tavarankuljetukseen. Näistä poikkeuksista säädettäisiin lain 153 §:ssä.

Pykälän 5 momentti vastaisi käyttöasetuksen 29 §:n 4 momenttia ja siinä sallittaisiin nykyiseen tapaan lietalannan kuljetukseen ja levitykseen käytettävälle traktorin perävaunulle enintään 3,3 metrin leveys. Lain 156 §:n mukaisesti tällaista yli kolmen metrin levyistä hinattavaa ajoneuvoa tiellä kuljettaessa olisi traktorissa käytettävä ruskeankeltaista vilkkuvaa varoitusvalaisinta, jolla varoitettaisiin muita tienkäyttäjiä normaalia leveämmästä ajoneuvosta myös valoisana aikana.

130 §. *ETA-valtiossa rekisteröidyt tai käyttöön otetut tienpitoon ja maatalouteen käytettävät ajoneuvot ja laitteet.* Pykälä vastaisi pääosin nykyistä käyttöasetuksen 30 §:ää, mutta sitä tarkennettaisiin ylileveyden poistamisen ja leveyden ajoneuvojen merkitsemisen osalta.

Pykälän 1 momentissa sallittaisiin nykyiseen tapaan tienpitoon ja maatalouteen käytettävien moottorityökoneiden, työvälineiden ja hinattavien laitteiden kuljettaminen tiellä, vaikka ne ylittävät tiellä yleisesti sallitut mitat. Näitä saisi kuitenkin kuljettaa yli 4,00 metrin levyisinä vain, jos tielaitteet eivät rajoita ajoneuvolla liikkumista eikä kuljettamisesta aiheudu vaaraa eikä huomattavaa haittaa.

Erityisesti maataloudessa käytettävät leikkuupuimurit sekä traktoriin kytkettävät hinattavat laitteet ja työvälineet ovat viime aikoina muuttuneet aiempaa leveämmiksi ja niiden kuljettaminen tiellä siten entistä hankalammaksi ja vaarallisemmaksi. Tiekuljetusten määrä on myös jonkin verran lisääntynyt tilakokojen kasvamisen seurauksena. Tielaideilla tarkoitettaisiin momentissa liikenteenohjauslaitteita ja muita tienpitoon tarkoitettuja laitteita ja varusteita.

Leveimmissä edellä tarkoitetuissa ajoneuvoissa on usein mahdollista pienentää kuljetuksen leveyttä kuljetuksen ajaksi. Esimerkiksi leveimmissä leikkuupuimureissa on mahdollista irrottaa ajoneuvon edessä oleva leikkuupöytä, joka on ajoneuvon levein osa ja kuljettaa se puimuriin kytketyssä perävaunussa. Säännökseen lisättäisiin näistä syistä velvollisuus pitää ajoneuvon kiinnitetty työväline ja hinattava laite tiekuljetuksen aikana kuljetusasennossa tai muuten säädettyinä niin, että yleisesti sallitun leveyden ylitys on mahdollisimman vähäinen. Säännöstä olisi tarkoitettu sovellettavan niin, että ajoneuvon tai työvälineen muuttaminen kuljetusasentoon olisi tehtävä silloin, kun liikutaan tiellä, jossa työleveydessä olevan ajoneuvon kuljetta-

minen muodostaa ilmeisen riskin liikenneonnettomuudelle. Kuljetusasentoa ei siten tarvitsisi käyttää esimerkiksi kapealla yksityistiellä, jossa vastakkaisiin suuntiin liikkuvat ajoneuvot eivät normaalistikaan mahdu sivuuttamaan toisiaan.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin nykyiseen tapaan yli 2,60 metriä leveiden moottorityökojen, työvälineiden ja hinattavien laitteiden merkitsemisestä niiden havaittavuuden parantamiseksi.

Pykälän 3 *momentissa* edellytettäisiin traktoriin kiinnitetyn työvälineen varustamista traktorin taakse edellytetyjä valoja vastaavilla valoilla silloin, kun traktorin suurin sallittu nopeus on yli 50 kilometriä tunnissa ja työväline estää traktorin valojen näkymisen taaksepäin. Traktoreihin, joiden nopeus on enintään 50 kilometriä tunnissa, tulee kiinnittää hitaan ajoneuvon kilpi siten, että se näkyy taaksepäin myös työvälineen ollessa kiinnitettynä. Tämä on käytännössä osoittautunut hyväksi keinoksi turvata hitaasti liikkuvan traktorin havaittavuus, joten näissä hitaammissa traktoreissa ei enää edellytettäisi tässä tarkoitettussa tilanteessa takana olevien valojen kahdentamista. Säännöstä ei myöskään enää edellytettäisi sovellettavan hinattaviin laitteisiin, koska niille on jo kymmenien vuosien ajan ollut voimassa valoja ja heijastimia koskevat vaatimukset.

Pykälän 4 *momentti* vastaisi käyttöasetuksen 30 §:n 5 momenttia. Siinä edellytettäisiin nykyiseen tapaan traktoriin kiinnitetyn työvälineen havaittavuuden parantamista 2 momentissa tarkoitettuun merkinnöin silloin, kun työvälineen leveys on yli 0,20 metriä traktorin leveyttä suurempi, vaikka työvälineen leveys olisi enintään 2,60 metriä.

Pykälän 5 *momentissa* valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan määräykset pykälässä tarkoitettujen merkintöjen, valaisimien ja heijastimien teknisistä ominaisuuksista sekä sijoituksesta ajoneuvoon tai työvälineeseen. Määräykset vastaisivat sisällöltään käyttöasetuksen 30 §:n 4 momentin säännöksiä ja niissä pyritäisiin huomioimaan tekniikan kehittymisen tuomat mahdollisuudet sekä mahdollisuus käyttää yleisesti saatavilla olevia, esimerkiksi erikoiskuljetusten merkinnöissä käytettäviä tuotteita.

131 §. *ETA-valtiossa rekisteröityjen tai käyttöön otettujen muiden kuin tässä luvussa mainittujen ajoneuvojen päämitat.* Lakiin otettaisiin yleissäännös muista kuin laissa mainituista ajoneuvojen päämitoista. Koska tieliikenteessä käytetään paljon sellaisia ajoneuvoja, joissa suurimmat sallitut mitat eivät ole rajaava tekijä kuin joissain poikkeustapauksissa, laissa ei ole mielekasta luetella kaikkien mahdollisten ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien sallittuja päämittoja. Näihin ajoneuvoihin sovellettaisiin lähtökohtaisesti autojen ja autolla vedettävien ajoneuvoyhdistelmien suurimpia sallittuja mittoja. Tällä estettäisiin se, että liikenteessä käytetään ajoneuvoja, jotka eivät sovellu liikenneympäristön suunnittelussa yleisesti noudatettaviin mitoitusperiaatteisiin.

132 §. *ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun auton ja autolla vedettävän ajoneuvoyhdistelmän kääntyminen.* Pykälä vastaisi sisällöltään pääosin käyttöasetuksen 26 §:ää. Lakiin ei kuitenkaan sisällytettäisi ajoneuvoyhdistelmän kääntymisen määrittämisessä käytettävää laskukaavaa eikä tarkempia säännöksiä ajoneuvoyhdistelmän kääntymisestä. Nämä annettaisiin jatkossa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksinä pykälän 3 *momentin* valtuuden nojalla.

Liikenteen turvallisuusviraston määräyksissä sallittaisiin nykyistä selkeämmin sellaisia akselistoratkaisuja, jotka pienentävät tyhjänä kuljetettavan ajoneuvon vierintävastusta ja parantavat ajoneuvon etenemiskykyä liukkaalla, vaikka ajoneuvoyhdistelmä ei kaikissa akselinnostolaitteiden asennoissa täyttäisi säädettyjä kääntövyysvaatimuksia. Liikenteen turvallisuusviraston

määräyksissä ei kuitenkaan sallittaisi poikkeuksia liikenneympäristön mitoituksen perustana yleisesti käytettävästä *2 momentin* vaatimuksesta, jonka mukaan yhdistelmän tulee voida kääntyä niin, että uloimman etukulman kulkiessa 12,50 metrin säteisen ympyrän kaarta pitkin sisäsivu kulkee vähintään 2,00 metrin säteistä kaarta pitkin.

Ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän suurimmat sallitut massat ja päämitat käytettäessä muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröityä tai käyttöönotettua ajoneuvoa Suomessa

133 §. Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröity tai käyttöönotettu ajoneuvo. Pykälässä säädettäisiin siitä, mihin ajoneuvoihin sovellettaisiin esitettävän lain 134–140 §:n säännöksiä.

Pykälän *1 momentti* vastaisi sisällöltään pääosin käyttöasetuksen 30 a §:n 1 momenttia, mutta siinä tarkennettaisiin, että mainittuja säännöksiä sovelletaan vain linja- ja kuorma-autoihin sekä autolla vedettäviin ajoneuvoyhdistelmiin.

Pykälän *2 momentissa* tarkennettaisiin, että muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmään, joka on rekisteröity tai otettu käyttöön muussa kuin ETA-valtiossa, sovellettaisiin säännöksiä, joita sovelletaan vastaavaan ETA-valtiossa rekisteröityyn tai käyttöönotettuun ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmään. Auton ja siihen kytketyn useamman kuin yhden perävaunun muodostaman yhdistelmän käyttöä ei jatkossakaan sallittaisi silloin, kun joku yhdistelmän ajoneuvoista on rekisteröity tai otettu käyttöön muussa kuin ETA-valtiossa. Pykälässä mainittuja säännöksiä sovellettaisiin siten käytännössä lähinnä Venäjän rekisterissä oleviin raskaisiin autoihin ja ajoneuvoyhdistelmiin.

Lain 134–139 §:t vastaisivat käyttöasetuksen 30 b, 30 c, 30 d, 30 e, 30 f ja 30 g pykäläiä, mutta suurimmat sallitut mittojen ja massojen arvot annettaisiin lain liitteenä olevissa taulukoissa. Suurimmilla sallituilla mitoilla tarkoitettaisiin enimmäismittoja, joita ei saa ylittää kuormatulla eikä kuormaamattomalla ajoneuvolla. Suurinta sallittua korkeutta ei saisi ylittää mahdollisen akselinnostolaitteen missään asennossa.

140 §. *Ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän kääntyminen käytettäessä muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröityä tai käyttöönotettua ajoneuvoa Suomessa.* Pykälä vastaisi käyttöasetuksen 30 h §:ää ja siinä säädettäisiin ajoneuvoyhdistelmän kääntymisestä direktiivin 96/53/EY säännöksiä vastaavasti. Pykälässä ja sen otsikossa mainittaisiin myös ajoneuvo, koska kääntövyysvaatimusta on tarkoitettu sovellettavan myös pelkkään kuorma- tai linja-autoon. Käytännössä tässä tarkoitettut autot täyttävät kääntövyysvaatimuksen selvästi.

Henkilökuljetukset

141 §. *Henkilökuljetus autolla.* Pykälä vastaisi sisällöltään käyttöasetuksen 38 §:ää, mutta sen *2 momentista* jätettäisiin pois terminä vanhentunut viittaus linja- ja ostoliikenteeseen. Viittaus olisi uuteen liikenteen palveluista annetun lain mukaiseen linja-autoliikenteeseen.

Säännökset sallisivat jatkossakin linja-auton rekisteriin merkityn paikkaluvun ylittämisen tilapäisesti enintään 30 prosentilla silloin, kun ylitys voidaan tehdä ylittämättä ajoneuvolle teknisesti sallittuja massoja ja tiellä yleisesti sallittuja massoja.

Rekisteriin merkityn paikkaluvun ylittäminen on *1 momentissa* säädetyin mukaisesti sallittua vain silloin, kun auto on varustettu seisomapaikoin, jotka täyttävät niitä koskevat vaatimukset.

Suurimpia sallittuja nopeuksia koskevista säännöistä seuraisi, että linja-autolla, jossa on seisovia matkustajia, ei jatkossakaan saisi ylittää nopeutta 80 kilometriä tunnissa.

142 §. *Matkustajamäärä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa.* Pykälän vastaisi pääosin koulu- ja koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (553/2006) 2 §:ää.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että henkilöautossa, joka on varustettu koulukuljetuskäyttöön hyväksytyillä lisäturvavöillä ja kuljetuksen järjestää kunta, kuntayhtymä, koulu tai laitos tilausliikenteenä ja kuljetukseen saadaan kunnan tai valtion tukea, saisi koulu- ja päivähoitokuljetuksissa matkustajien määrä olla 141 §:n 1 momentin estämättä yhdellä istuimella tai istuinrivillä enintään:

Istumapaikkojen määrä	Matkustajien määrä
1	2
2	3
3	5
4	6

Kahdella vierekkäisellä istumapaikalla ei kuitenkaan saisi olla useampaa kuin 3 matkustajaa. Matkustajalla tarkoitettaisiin koulun ja oppilaitoksen oppilasta ja päivähoitoon osallistuvaa lasta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että kahdeksalle matkustajalle rekisteröidyssä henkilöautossa saisi kullakin vähintään 70 senttimetrin levyisellä istumapaikalla, kuljettajan viereistä paikkaa lukuun ottamatta, kuljettaa 2:ta siihen sopivaa matkustajaa. Matkustajien kokonaismäärä saa tällöin olla 13, jos kaikki matkustajat ovat lukuvuoden alkaessa alle 13-vuotiaita, ja muutoin 12. Kaikilla matkustajilla tulee olla käytössään hyväksytty turvavyö.

Jos kuljetuksessa olisi myös muita kuin pykälässä tarkoitettuja matkustajia, esimerkiksi opettaja, pykälän 3 momentin mukaan kuljetukseen käytettävien istumapaikkojen enimmäiskuormitus laskettaisiin muilta matkustajilta vapaaksi jäävän istumapaikkaluvun mukaan.

Pykälän 4 momentin mukaan tässä pykälässä tarkoitettuun koulu- ja päivähoitokuljetukseen käytettävässä linja-autossa saisi kuljettajan lisäksi kuljettaa enintään rekisteriin merkityn istumapaikkaluvun mukainen määrä matkustajia.

143 §. *Koulu- ja päivähoitokuljetusten merkitseminen.* Koulu- ja päivähoitokuljetukset merkitäisiin edelleen koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen määräysten mukaisesti.

Pykälän 1 momentin mukaan edellä 142 §:ssä tarkoitettussa kuljetusautossa tulisi edessä ja takana olla neliön muotoinen, heijastavalla keltaisella pohjalla varustettu kilpi, jonka sivut ovat 40 senttimetriä pitkiä, jossa on 25 millimetriä leveät punaiset reunat ja jonka keskellä on samanlainen musta kuvio kuin liikennemerkissä A17, Lapsia, sekä sen alla mustalla teksti "Koulukyyti". Kilpi olisi kiinnitettävä siten, että sen yläreuna on enintään 150 senttimetrin korkeudella tien pinnasta. Henkilöautoissa kilven voisi asentaa myös katolle.

Pykälän 2 momentin mukaan edellä tarkoitettun kilven voisi henkilöautoissa korvata taksivalaisimen päälle tai sen tilalle asennetulla vähintään taksivalaisimen kokoisella keltaisella ku-

vulla, jossa on samanlainen musta kuvio kuin liikennemerkissä A17, Lapsia, ja teksti "Koulu-
kyyti". Kuvussa olisi koulu- ja päivähoitokuljetuksen aikana käytettävä valoa.

Pykälän 3 *momentin* mukaan koulu- ja päivähoitokuljetuksen päätyttyä kilpi tai kupu olisi heti poistettava.

144 §. *Henkilökuljetus kaksi- ja kolmipyöräisellä moottorikäyttöisellä ajoneuvolla sekä niihin rinnastettavalla nelipyöräisellä ajoneuvolla.* Pykälä vastaisi sisällöltään pääpiirteissään käyttöasetuksen 39 §:ää, mutta siihen tehtäisiin pieniä tarkennuksia.

Pykälä koskisi ajoneuvolaissa tarkoitettuja moottorikäyttöisiä ajoneuvoja. Ajoneuvolain 19 §:ssä tarkoitettu sähkömoottorilla varustettu polkupyörä ja 19 a §:ssä tarkoitettu kevyt sähköajoneuvo olisivat siten muita kuin tässä pykälässä tarkoitettuja ajoneuvoja. Moottorilla varustetun polkupyörän osalta pykälässä viitattaisiin 147 §:n säännöksiin.

Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin henkilökuljetuksesta moottoripyörällä. Uudehkoissa moottoripyörissä on merkitty rekisteriin suurin sallittu henkilömäärä. Tästä ei sallittaisi poikkeuksia. Vanhemmissa moottoripyörissä tietoa henkilömäärästä ei aina ole merkitty rekisteriin. Niissä edellytettäisiin matkustajan turvallisuuden vuoksi, että matkustajalle on sopiva istuin ja jalkatuet. Sivuvaunulla varustettujen moottoripyörien osalta tarkennettaisiin, että myös kuljetajan takana on mahdollista kuljettaa henkilöä edellä kerroituin edellytyksin. Sivuvaunulla varustetussa moottoripyörässä voisi siten olla kuljettajan lisäksi enintään kolme matkustajaa silloin, kun matkustajapaikkoja koskevat vaatimukset täyttyvät ja kun kuljetus voidaan tehdä sallittuja massoja ylittämättä.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin henkilökuljetuksesta kaksipyöräisellä mopolla. Yhden matkustajan kuljettaminen olisi sallittu silloin, kun ajoneuvo on rekisteritietojen mukaan tarkoitettu matkustajan kuljettamiseen. Nykyinen säännös enintään kymmenvuotiaan lapsen kuljettamisesta mopolla silloinkin, kun rekisteriin ei ole kirjattu tietoa matkustajan paikasta, jätettäisiin pois laista. Mopoille on jo pitkään merkitty rekisteriin valmistajan tarkoittama henkilöluku eikä tästä poikkeamista voi perustella sillä, että kuljetettava henkilö on lapsi. Vanhempi mopo, jolle ei ole merkitty rekisteriin tietoa matkustajasta, on mahdollista muutoskatsastuksessa hyväksyä matkustajan kuljettamiseen silloin, kun mopossa on matkustajan turvallisen kuljettamisen edellyttämät varusteet.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin nykysäännöstä vastaavasti henkilökuljetuksesta kolmipyöräisellä mopolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä, raskaalla nelipyörällä ja nelipyörällä. Näillä ajoneuvolla saisi kuljettaa enintään rekisteriin merkityn määrän henkilöitä.

Pykälän 4 *momentissa* viitattaisiin moottorilla varustetulla polkupyörällä tehtävän henkilökuljetuksen osalta polkupyörällä tehtäviä henkilökuljetuksia koskeviin säännöksiin, jotka ovat lain 147 §:ssä. Moottorilla varustetulla polkupyörällä tarkoitettaisiin ajoneuvolain 11 §:ssä mainittua L1e-A-luokan ajoneuvoa, joka muistuttaa ulkoisesti polkupyörää ja jota käytetään polkupyörän tavoin. Moottorilla varustettu polkupyörä hyväksytään yleensä liikennekäyttöön EU-tyyppihyväksyntämenettelyllä. Ajoneuvoa käytettäessä ei saisi ylittää valmistajan ja hyväksyntäviranomaisen tyyppihyväksynnässä määrittämiä enimmäiskuormituksia.

Käyttöasetuksen 39 §:n 4 *momentin* säännös tässä tarkoitettujen ajoneuvojen suurimmista sallituista massoista jätettäisiin tästä pykälästä pois, koska asiasta säädettäisiin 119 §:ssä.

145 §. *Henkilökuljetus traktorilla ja moottorityökoneella.* Pykälä vastaisi sisällöltään pääpiirteissään käyttöasetuksen 40 §:ää, mutta siihen tehtäisiin joitakin tarkennuksia.

Pykälän *1 momentissa* viitattaisiin traktorilla ja rekisteröidyllä moottorityökoneella tehtävässä henkilökuljetuksessa sallitun henkilömäärän osalta rekisteriin merkittyyn henkilömäärään. Tässä tarkoitettuja ajoneuvoja, jotka ovat ajoneuvolain 64 a §:n nojalla vapautettuja rekisteröintivelvollisuudesta, saisi käyttää henkilökuljetukseen valmistajan tarkoittamalla tavalla. Käytännössä tällaisia ajoneuvoja ovat esimerkiksi tienpitoon tai sadonkorjuuseen tarkoitetut moottorityökoneet. Tällaisia uusia moottorityökoneita on jo pitkään koskenut velvollisuus koneen varustamisesta CE-merkinnällä, mikä puolestaan edellyttää koneessa olevien henkilöiden turvallisuuteen liittyvää arviota ja tarvittaessa toimenpiteitä turvallisuuden varmistamiseksi.

Pykälän *2 momentissa* sallittaisiin 1 momentista poiketen enintään 135 senttimetriä pitkän henkilön, käytännössä useimmiten pienen lapsen, kuljettaminen umpinaisella ohjaamolla varustetussa traktorin tai moottorityökoneen ohjaamossa silloin, kun kuljettamista varten on asennettu turvallinen istuin. Umpinaisella ohjaamolla tarkoitettaisiin ohjaamoa, joka suojaa matkustajia ajoneuvon kaatuessa ja tilanteessa, jossa ajoneuvon päälle putoaa tavaraa, jota tyypillisesti käsitellään ajoneuvolla tehtävässä työssä.

146 §. *Henkilökuljetus maastoajoneuvolla.* Maastoajoneuvoista vain moottorikelkkaa saa käyttää tieksi luokiteltavalla moottorikelkkailureitillä. Moottorikelkalla saisi kuljettaa valmistajan tarkoittaman määrän henkilöitä. Tällä tarkoitettaisiin lähtökohtaisesti rekisteriin merkityä henkilömäärää. Jos rekisterissä ei ole merkintää sallitusta henkilömäärästä, edellytettäisiin, että mahdollista maastoajoneuvon matkustajaa varten on istuin ja jalkatuet. Muuta maastoajoneuvoa kuin moottorikelkkaa ei rekisteröidä ja niiden käyttö tiellä on pieniä poikkeuksia lukuun ottamatta kielletty.

147 §. *Henkilökuljetus polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla.* Matkustajan tai matkustajien kuljettaminen polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla olisi sallittu, jos valmistaja on tarkoittanut ajoneuvon tähän.

Matkustajan kuljettamisen salliminen ei enää riippuisi kuljetettavan eikä kuljettajan iästä.

Kuljetettavien matkustajien ja tavaroiden massalle ei enää säädettäisi kilomääräistä ylärajaa, koska yleisimmät tässä tarkoitettut ajoneuvot on tarkoitettu selvästi nykyisin säädettyä 250 kilogramman kuormaa pienemmälle kuormitukselle. Ei ole myöskään tarpeen rajata massaa 250 kilogrammaan silloin, kun ajoneuvo on suunniteltu tätä painavammalle kuormalle.

Käytännössä edellytettäisiin, että kutakin matkustajaa varten on tarkoituksenmukainen istuin, joka on mitoitettu kuljetettavan henkilön painoa vastaavasti. Kuljetettaessa pientä lasta tulisi istuimen olla sellainen, että se estää lapsen putoamisen pyörän kyydistä ja estää lapsen jalkojen joutumisen kosketuksiin renkaan tai pyörän pinnojen kanssa.

Lisäksi edellytettäisiin, että polkupyörässä, jolla kuljetetaan matkustajaa, on kaksi toisistaan riippumatonta jarrulaitetta. Tällä estettäisiin se, että polkupyörästä tulee täysin jarruton yhden jarrulaitteen rikkoutuessa tai esimerkiksi ketjujen hypätessä pois rattailta. Jarruttoman polkupyörän nopea hidastaminen edellyttää usein pyörän kaatamista, mikä on erityisen vaikea tehdä turvallisesti, jos pyörässä on matkustaja.

148 §. *Henkilökuljetus kuorma- ja pakettiauton kuormatilassa.* Pääsääntö, joka koskee henkilöiden kuljettamista kuorma- ja pakettiauton kuormatilassa, säilytettäisiin pykälän *1 momentissa* ennallaan.

Kuljettaminen olisi sallittua vain silloin, kun kuormatilassa on henkilökuljetukseen hyväksytyt istuimet. Istuimen hyväksymisellä henkilökuljetukseen tarkoitettaisiin sitä, että istuin täyttää

ajoneuvon käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin voimassa olleet ajon aikana käytettäviä istuimia koskevat vaatimukset ja että kuormatilaan sijoitetuista istuimista on tehty merkintä rekisteriin.

Ennen lain voimaantuloa rekisteriin merkittyjä istumapaikkoja pidettäisiin hyväksytyinä ja niitä saisi käyttää myös jatkossa.

Istuimia, niiden kiinnitystä ja istuimien yhteyteen edellytettyjä turvavöitä koskevat tekniset vaatimukset ovat uusia ajoneuvoja koskevien turvallisuusvaatimusten tiukentumisen myötä muuttuneet ja eri-ikäisiä autoja koskevat siten erilaiset vaatimukset. Istumapaikkojen hyväksymisvaatimuksen vuoksi voisi ajoneuvon luokituksen mukaisesti pakettiautossa olla kuljettajan lisäksi istumapaikat enintään kuudelle matkustajalle ja kuorma-autossa kuljettajan lisäksi enintään kahdeksalle matkustajalle. Joihinkin vanhempiin autoihin on hyväksytty kansallisten säädösten nojalla tätä suurempia henkilömääriä. Näitä ajoneuvoja saisi jatkossakin käyttää niille myönnettyjen hyväksyntöjen mukaisesti.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin käyttöasetuksen 43 §:n 2 momentin säännöstä vastaavasti kuorma-auton käyttämisestä penkinpainajaisajossa ja muissa vastaavissa tilaisuuksissa. Kuorma-auton kuljettajalla tulisi jatkossakin olla vähintään kahden vuoden ajokokemus kuorma-autolla toisen palveluksessa tai luvanvaraisen liikenteen harjoittajana. Säännöksestä kuitenkin jätettäisiin pois mahdollisuus kuljettaa kuormaamiseen ja kuorman purkamiseen tarkoitettua apuväkeä auton tavaratilassa muilla kuin hyväksytyillä istuimilla.

149 §. *Henkilökuljetus perävaunussa.* Pykälä vastaisi pääosin käyttöasetuksen 44 §:ää.

Pykälän 1 momentissa sallittaisiin nykyisenkaltaiset niin sanotut kaupunkijunat eli auton tai traktorin vetämät usean henkilökuljetusperävaunun yhdistelmät. Näiden ajoneuvoyhdistelmien suurin sallittu nopeus olisi jatkossakin 25 kilometriä tunnissa.

Käytännössä tällaisen yhdistelmän vetoajoneuvona joudutaan käyttämään traktoria, jos perävaunuja ei ole varustettu jarruin, koska autolle suurin sallittu jarruttoman perävaunun massa on lähes aina enintään 750 kilogrammaa. Traktorille sallitaan usein tätä suurempia jarruttoman perävaunun massoja.

Tällaisten yhdistelmien ajo-oikeus- ja ammattipätevyysvaatimuksista säädettäisiin jatkossa ajokorttilaissa sekä kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä annetussa laissa. Nykyisessä säännöksessä oleva vaatimus siitä, että kuljetuksessa käytettävä reitti edellyttää poliisin hyväksyntää, poistettaisiin. Jatkossa riittäisi, että poliisille on tehty ilmoitus käytettävästä reitistä.

Pykälän 2 momentissa sallittaisiin nykyiseen tapaan työväen kuljettaminen traktorin perävaunussa työpaikalle ja sieltä takaisin silloin, kun kuljetus voi tapahtua turvallisesti. Säännöstä olisi tarkoitettu sovellettavan esimerkiksi sellaisissa peltotöissä, joissa tarvitaan enemmän työvoimaa ja liikutaan hiljaisella nopeudella lähinnä pienillä yksityisteillä. Suurin sallittu nopeus tällaisessa kuljetuksessa olisi liitteen 5 taulukossa 2 säädetyn mukaisesti 40 kilometriä tunnissa.

Pykälän 3 momentissa sallittaisiin henkilöiden kuljettaminen moottorikelkan perävaunussa moottorikelkkailureitillä. Henkilöiden kuljettaminen moottorikelkan perävaunussa muulla tiellä kuin moottorikelkkailureitillä olisi jatkossakin kielletty. Muuta tietä ylittävä moottorikelkkailureitti ei ole moottorikelkkailureittiä, joten henkilöiden kuljettaminen moottorikelkan pe-

rävaunussa silloin, kun ylitetään muuta tietä kuin moottorikelkkailutietä olisi jatkossakin kielletty.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin matkustajien kuljettamisesta polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon perävaunussa.

Kuljettamista ei enää sidottaisi kuljettajan eikä kuljetettavan ikään.

Matkustajien kuljettaminen olisi sallittua sillä edellytyksellä, että käytettävät ajoneuvot ja niiden väliset kytkennät ovat turvallisia ja tarkoituksenmukaisia. Tällaisessa perävaunussa kuljetetaan tyypillisesti pieniä lapsia kyseiseen tarkoitukseen valmistetussa perävaunussa, joka on varustettava CE-merkinnällä.

Säännös kuitenkin mahdollistaisi myös esimerkiksi turistien kuljettamisen tällaiseen tarkoitukseen valmistetulla polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon perävaunulla. Ajoneuvolain 19 §:n mukaisesti polkupyörä voisi olla varustettu sellaisella enintään 250 watin tehoisella sähkömoottorilla, joka toimii vain poljettaessa ja kytkeytyy toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa. Ajoneuvolain 11 §:ssä mainittu moottorilla varustettu polkupyörä (L1e-A-luokan ajoneuvo) voi olla varustettu enintään 1000 watin tehoisella sähkömoottorilla, joka saa toimia myös silloin, kun polkupyörää ei poljeta. Myös moottorilla varustetun polkupyörän moottorin on kytkeydyttävä pois toiminnasta nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa.

Pykälän 5 momentissa sallittaisiin käyttöasetuksen 44 §:n 1 momentin säännöstä vastaavasti puoliperävaunuyhdistelmän käyttäminen penkinpainajaisajoissa ja vastaavissa muissa tilaisuuksissa. Ajoneuvoyhdistelmän kuljettajalla tulisi jatkossakin olla vähintään kahden vuoden ajokokemus kuorma-autolla toisen palveluksessa tai luvanvaraisen liikenteen harjoittajana.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon kytkeminen

150 §. Yleiset kytkentäsäännöt. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin yleisestä säännöstä, jonka mukaan ajoneuvoyhdistelmässä saa normaalisti olla kaksi ajoneuvoa. Tästä poikettaisiin lähinnä kuorma-autolla vedettävissä moduuliyhdistelmissä ja joissakin traktorilla tehtävissä maatalouden kuljetuksissa. Lisäksi niin sanotussa kaupunkijunassa, jonka nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa, saisi olla useita perävaunuja.

Pykälän 2 momentissa lueteltaisiin yleiset vetoajoneuvon ja perävaunun tai perävaunujen kytkentää koskevat ehdot. Tarkoituksena olisi varmistaa, että ajoneuvoyhdistelmän ajoneuvot soveltuvat toisiinsa kytkettäväksi ja että yhdistelmän käyttäminen tiellä voi tapahtua turvallisesti.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin 149 §:n 1 momentissa tarkoitetun niin sanotun kaupunkijunan suurimmaksi sallituksi pituudeksi 25,25 metriä, mikä on suurin tieliikenteessä yleisesti sallittu ajoneuvoyhdistelmän pituus. Lisäksi säädettäisiin traktorilla vedettävän kaupunkijunan perävaunujen suurimmaksi sallituksi yhteenlasketuksi massaksi kolme kertaa traktorin omamassa. Säännökset vastaisivat nykyisiä käyttöasetuksen 31 §:n 6 momentin säännöksiä. Traktorin omamassaa määrittäessä saisi huomioida traktoriin asennetut lisäpainot 120 §:n 2 momentin mukaisesti. Suurimpia traktorille sallittuja jarrullisen ja jarruttoman perävaunun masoja ei kuitenkaan saisi ylittää.

Pykälän 4 momentissa selkeytettäisiin nykyinsäädännössä tulkinnanvaraiseksi jäävää mahdollisuutta vetää perävaunua, jota ei ensisijaisesti ole tarkoitettu vedettäväksi kyseisellä vetoajoneuvolla. Käytännössä tulkintaepäselvyys liittyy tilanteisiin, joissa vedetään rekisteröityä

tai rekisteröimätöntä auton perävaunua jollain muulla ajoneuvolla kuin autolla. Laissa sallitaisiin auton perävaunun vetäminen muulla kuin autolla silloin, kun näin muodostettava ajoneuvoyhdistelmä täyttää vetoajoneuvon mukaan määräytyvät tekniset vaatimukset ja kytkentävaatimukset sekä suurimpia sallittuja mittoja ja massoja koskevat vaatimukset. Siten esimerkiksi autoon kytkettäväksi tarkoitetun kevytperävaunun kytkeminen traktoriin olisi sallittu silloin, kun traktorissa on tähän soveltuvat kytkentälaitteet sekä sähköliitäntä, jolla perävaunun valaisimet saadaan toimimaan traktorin valaisimia vastaavasti.

Auton perävaunun kytkeminen esimerkiksi traktoriin olisi sallittu myös silloin, kun sähköliitäntää ei voi tehdä niin, että kaikki perävaunussa olevat valaisimet toimisivat auton perävaunussa edellytetyllä tavalla. Tällainen toimimaton valaisin voisi olla esimerkiksi perävaunussa oleva takasumuvalaisin, jolle ei saada vetoajoneuvosta virtaa. Edellytyksenä kytkennälle olisi kuitenkin, että perävaunussa toimivat ne valaisimet, joita on edellytetty vetoajoneuvon perävaunussa sekä vetoajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana että perävaunun ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana. Käytännössä edellytettäisiin niitä valaisimia ja heijastimia, joita on edellytetty vetoajoneuvon perävaunussa silloin, kun ajoneuvoyhdistelmän vanhempi ajoneuvo on otettu käyttöön. Jos perävaunussa olisi suunta- tai jarruvalaisimia, jotka eivät toimi ja joiden ei vetoajoneuvon mukaisesti määräytyvien säännösten tai määräysten mukaisesti tarvitse toimia, nämä valaisimet tulisi peittää niin, että niistä ei aiheudu muille tielläliikkuville väärinkäsityksiä.

Auton perävaunussa olevaa rekisterikilpeä ei tarvitsisi poistaa, koska sen jättäminen paikoilleen helpottaa liikennevalvontaa. Autoon ei voisi kytkeä muuta perävaunua kuin auton perävaunun, koska auton perävaunu on rekisteröitävä ja muut perävaunut on vapautettu rekisteröintivelvoitteesta.

Pykälän 5 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan tarvittaessa tarkempia määräyksiä ajoneuvoyhdistelmissä käytettävien kytkentälaitteiden teknisistä vaatimuksista ja mitoituksista. Määräykset voisivat olla tarpeen esimerkiksi kuorma-auton ja useamman perävaunun muodostaman niin sanotun moduuliyhdistelmän kytkentälaitteiden mitoituksessa.

151 §. *Autoon kytkettävä hinattava ajoneuvo.* Pykälä vastaisi sisällöltään käyttöasetuksen 32 §:ää. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin henkilö- ja pakettiautoon kytkettävistä perävaunuista. Näihin saisi jatkossakin kytkeä luokittelumassaltaan enintään 750 kilogramman kevytperävaunun (O₁-luokka) tai jarruin varustetun, luokittelumassaltaan yli 750 kilogramman, mutta enintään 3500 kilogramman perävaunun (O₂-luokka). Henkilö- ja pakettiautojen rinnalla mainittaisiin selvyuden vuoksi erikoisauto, millä tarkoitettaisiin vanhempia erikoisautoksi luokiteltuja, esimerkiksi matkailukäyttöön tarkoitettuja autoja. Luokittelumassa on määritelty ajoneuvolaissa.

Pykälän 2 momentissa sallittaisiin jatkossakin O₂-luokan puoliperävaunun tai O₂-luokan varsinaisen perävaunun kytkeminen henkilö-, paketti- ja erikoisautoon vain sillä ehdolla, että perävaunun jarrut täyttävät vaatimukset, jotka olivat voimassa tammikuun 1 päivänä 2011 tai tätä myöhemmin. Lisäksi perävaunun jarrujen tulisi yleisen perussäännön mukaisesti täyttää perävaunun ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana voimassa olleet tekniset vaatimukset.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin perävaunun kytkemisestä linja-autoon. Linja-autoon saisi jatkossakin kytkeä keskiakseliperävaunun tai varsinaisen perävaunun, mutta varsinaisen perävaunun akselimäärää ei enää rajattaisi kahteen. Rajoituksen säilyttämiselle ei ole perusteita, koska toisiinsa kytkettävien ajoneuvojen on joka tapauksessa täytettävä kytkentää koskevat vaatimukset eikä ajoneuvoyhdistelmälle sallittuja massoja saa ylittää.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin yli 22,00 metriä pitkistä ajoneuvoyhdistelmistä, jotka muodostuvat kuorma-autosta ja yhdestä tai kahdesta perävaunusta. Säännös vastaisi sisällöltään nykyistä säännöstä.

Pykälän 5 momentissa edellytettäisiin nykysäännöstä vastaavasti, että yli 22,00 metriä pitkässä ajoneuvoyhdistelmässä tulee yhdistelmän kaikissa ajoneuvoissa olla lukkiutumattomat jarrut. Mainittuun 22,00 metrin pituuteen ei huomioitaisi ajoneuvon kuormaa, mutta siihen huomioitaisiin pituudeltaan säädettävät ajoneuvot, kuten jatkettavat vetoaisat niin, että lukkiutumattomia jarruja edellytettäisiin kaikissa yhdistelmän ajoneuvoissa silloin, kun ajoneuvoyhdistelmän pituus pisimmässä asennossaan ylittää 22,00 metriä.

Apuvaunuun eli dollyyn kytketyssä puoliperävaunussa, jossa on useamman kuin yhden akselin akseliryhmä, edellytettäisiin jatkossakin, että vähintään kaksi puoliperävaunun akseleista ei ole ohjautuvaa. Säännöstä kuitenkin lievennettäisiin mahdollistamalla kääntyvyydeltään parempi ohjautuvalla taka-akselilla varustettu rakenne, jos ohjautuva akseli on sellainen, että se lukittuu kiinteäksi viimeistään nopeuden ylittäessä 30 kilometriä tunnissa. Säännöksellä pyritään turvamaan ajoneuvoyhdistelmän vakaus maantienopeuksissa, joten kiinteäksi lukittuva akseli vastaa tässä suhteessa kiinteää akselia.

Pykälän 6 momentissa edellytettäisiin, että auton ja luokittelumassaltaan yli 750 kilogramman, mutta enintään 3500 kilogramman perävaunun (O₂-luokka) välillä edellytettäisiin varmistuskaapelin käyttöä silloin, kun molempien ajoneuvojen kytkentälaitteet on varustettu varmistuskaapelille tarkoitetuilla kiinnityspisteillä. Tällaisia kiinnityspisteitä edellytetään nykyisin kytkentälaitteiden tyyppihyväksynnässä E-säännön 55 mukaisesti ja ne ovat yleisiä käytössä olevissa kytkentälaitteissa.

Kytkeämassaltaan yli 750 kilogramman, mutta enintään 3500 kilogramman perävaunut on yleensä varustettu työntöjarruin. Varmistuskaapelia ei ole mitoitettu niin, että se voisi varmistaa tällaisen perävaunun pysymisen auton takana kytkennän irrotessa. Varmistuskaapeli kiinnitetään siten, että kytkennän irrotessa ajon aikana varmistuskaapeli kytkee perävaunun jarrut päälle ja siten pienentää riskiä sille, että irronnut perävaunu aiheuttaa vakavan onnettomuuden. Varmistuskaapelia käytetään jo nykyisin varsin yleisesti, vaikka sitä ei ole säädetty pakolliseksi. Varmistuskaapeli on yleensä kiinnityslenkeillä varustettu teräsvaijeri. Niitä on yleisesti saatavilla ja niiden hinta on tyypillisesti alle 10 euroa.

152 §. *Autoon kytkettävän hinattavan ajoneuvon suurin sallittu massa.* Pykälä vastaisi pääosin käyttöasetuksen 32 a §:ää, mutta siinä oleva viittaus ajoneuvon rakenteeseen ja suorituskykyyn sekä kytkentälaitteen lujuteen perustuvasta suurimmasta sallitusta hinattavasta massasta annettaisiin 150 §:ssä yleisenä kaikkia ajoneuvoja koskevana säännöksenä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin käyttöasetuksen 32 a §:n 1 momenttia vastaavasti autoon kytkettävän perävaunun tai kytkettävien perävaunujen suurimmasta sallitusta kytkentämassasta. Kytkentämassalla tarkoitettaisiin massaa, joka vastaa vetoautoon kytketyn perävaunun tai kytkettyjen perävaunujen akselien ja akseliryhmien pyörien välityksellä maahan kohdistuvaa kokonaiskuormitusta.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa säädettäisiin autolla hinattavan jarruttoman perävaunun suurimmasta sallitusta massasta. Säännös olisi yhteneväinen sen kanssa, mitä säädetään ensimmäistä kertaa käyttöön otettavia autoja koskien EU-asetuksessa (EU) N:o 1230/2012. Säännöksen ei enää sisällytettäisi nykyistä tulkinnanvaraista ja jossain määrin harhaanjohtavaa osaa, joka sallii tietyissä tapauksissa selvästi suuremman massan jarruttomalle hinattavalle laitteelle kuin sitä vastaavalle tavarankuljetukseen tarkoitettulle perävaunulle. Käyttöön otettaville autoil-

le on ollut jo pitkään voimassa EU-säännös, joka sallii hinattavan jarruttoman ajoneuvon kyt-kentämässäksi enintään 750 kg. Vanhan kansallisen säännöksen poistamisella estettäisiin se, että painavia jarruttomia hinattavia laitteita vedetään vanhoilla kuorma-autoilla, joiden tekni-siin tietoihin ei ole tehty merkintää suurimmasta sallitusta jarruttoman perävaunun kyt-kentä-massasta.

Pykälän 1 momentin 2 ja 3 kohdissa säädettäisiin nykyisiä säännöksiä vastaavasti autoon kyt-kettävän, työntöjarruin varustetun perävaunun suurimmasta sallitusta massasta. Säännöksiä sovellettaisiin käytännössä vain joihinkin vanhoihin autoihin, joille ei ole ilmoitettu suurimpia teknisesti sallittuja perävaunumassoja. EU-säännökset rajaavat henkilö- ja pakettiautojen suu-rimmat teknisesti sallitut perävaunumassat enintään 2 kohdassa mainittuihin, joten kansallisel-la säännöksellä ei rajattaisi EU-säännösten mukaisesti hyväksytyn henkilö- tai pakettiauton suurimpia sallittuja perävaunumassoja. Pykälän 1 momentin 3 kohdassa mainittu työntöjar-ruilla varustetun perävaunun suurin sallittu massa on jo kymmeniä vuosia ollut EU-säännöksissä 3,5 tonnia, joten kansallinen säännös ei käytännössä rajaisi sallittua perävaunu-massaa.

Pykälän 1 momentin 4 kohta koskisi auton ja yhden perävaunun muodostamia ajoneuvoyhdis-telmiä. Se ei kuitenkaan koskisi puoliperävaunuyhdistelmää, koska puoliperävaunun massasta huomattava osa kuormittaa vetoautoa eikä vetoauton ja perävaunun välisten massojen suhde siten käytännössä muodostu ongelmalliseksi. Säännös vastaisi sisällöltään nykyistä, mutta siitä poistettaisiin turhana maininta jatkuvatoimisesta jarrujärjestelmästä. Pykälän 1 momentin 1, 2 ja 3 kohdat rajaisivat jarruttoman ja työntöjarruin varustetun perävaunun massan 4 kohdassa säädettyä pienemmäksi, joten 4 kohta koskisi jatkuvatoimisella jarrujärjestelmällä varustettua perävaunua. Tällaisia ovat tyypillisesti paineilmajarruin varustetut perävaunut, mutta säännös tulisi koskemaan myös mahdollisia muilla kuin 2 ja 3 kohdissa tarkoitetuilla tekniikoilla toteu-tettuja jarrujärjestelmiä. Käytännössä säännös rajaisi nykyisin sovelletun käytännön mukaises-ti kaksiakselisella vetoautolla varustetun ajoneuvoyhdistelmän suurimmaksi sallituksi massak-si 48,6 tonnia ja kolmiakselisella vetoautolla varustetun ajoneuvoyhdistelmän suurimmaksi sallituksi massaksi 75,6 tonnia.

Pykälän 1 momentin 5 kohta koskisi auton ja useamman kuin yhden perävaunun muodostamia moduuliyhdistelmiä. Se vastaisi sisällöltään nykyistä säännöstä, mutta sitä ei enää rajattaisi koskemaan yli 22,00 metrin pituisia yhdistelmiä. Tätä lyhyempiä moduuliyhdistelmiä ei 151 §:n 4 momentin säännöksestä johtuen saisi käyttää, joten säännökselle ei ole tarvetta. Pituutta koskevan raja-arvon poisjättämisellä myös selkeytettäisiin tulkinnanvaraisiksi koettuja sään-nöksiä niin, että vetoauton ja yhden perävaunun yhdistelmiin sovellettaisiin pituudesta riip-pumatta 4 kohtaa. Vetoauton ja useamman perävaunun yhdistelmiin sovellettaisiin 5 kohtaa.

Pykälän 2 momentti vastaisi sisällöltään pääosin nykyistä käyttöasetuksen 31§:n 3 momenttia. Säännökset liittyvät tilanteeseen, jossa ajoneuvoyhdistelmää ei ole kuormattu suurimpaan sal-littuun massaansa, mutta kuljetettavan tavarantoimittajan sijoittamista yhdistelmän eri ajoneuvoihin on tarpeen säädellä yhdistelmän turvallisen ajokäyttäytymisen ja liukkaalla tien pinnalla etenemi-sen varmistamiseksi. Pykälän 2 momentti ei koskisi auton ja yhden puoliperävaunun muodos-tamia yhdistelmiä 1 momentin 4 kohdan perusteluissa kerrotuista syistä. Säännöksen raja-arvosta voisi jatkossakin poiketa ajoneuvoyhdistelmän kuormaukseen tai kuorman purkuun liittyvissä lyhyissä siirroissa. Poikkeusta ei jatkossakaan rajattaisi tiettyyn matkaan eikä siihen liitettäisi siirtoa koskevaa nopeusrajoitusta, koska nykyisestä yleisluontoisesta säännöksestä ei ole aiheutunut ongelmia käytännössä.

Pykälän 2 momentin 1 kohdassa tarkennettaisiin puoliperävaunun perään kytketyn perävaunun kuormausta koskevaa säännöstä niin, että se koskisi vain puoliperävaunun perään kytketyn pe-

rävaunun ja yhdistelmän muiden ajoneuvojen yhteenlasketun massan välistä suhdetta. Puoliperävaunun perään kytketty perävaunu voisi olla joko toinen puoliperävaunu tai keskiakseliperävaunu. Takimmaisena puoliperävaunun massaa on tarpeen rajoittaa, koska se kytketään sitä vetävän puoliperävaunun akseliston takapuolelle. Tämä aiheuttaa vetoauton takaosan kevenemistä ja voi vaikeuttaa yhdistelmän hallittavuutta ja etenemistä liukkaalla. Myös vetoauton, puoliperävaunun ja keskiakseliperävaunun muodostamassa yhdistelmässä on yhdistelmän hallittavuuden kannalta tarpeen rajata keskiakseliperävaunun massaa suhteessa vetoautolle kohdistuvaan massaan.

Pykälän 2 momentin 2 kohdassa säädettäisiin muiden kuin 1 kohdassa kerrottujen yhdistelmien osalta nykyiseen tapaan, että kytkentämassa ei saa olla yli kaksinkertainen vetoauton massaan nähden. Säännöstä selkeytettäisiin niin, että se koskisi aiempaa yksiselitteisemmin myös ajoneuvoyhdistelmiä, joissa on useampia kuin yksi perävaunu. Näissä niin sanotuissa moduuliyhdistelmissä säännös koskisi vain yhdistelmässä takimmaisena olevan perävaunun ja yhdistelmän vetoauton välisten massojen suhdetta. Säännöstä ei voisi ulottaa koskemaan kaikkien perävaunujen massaa yhteensä, koska se silloin rajoittaisi 1 momentin 5 kohdan soveltamista.

153 §. *Perävaunun kytkeminen kaksi- tai kolmipyöräiseen ajoneuvoon sekä siihen rinnastettavaan nelipyöräiseen ajoneuvoon.* Pykälä vastaisi pääosin käyttöasetuksen 34 §:ää, mutta siihen tehtäisiin joitakin muutoksia, joilla mahdollistettaisiin nykyistä vapaammin kevyiden ajoneuvojen käyttö perävaunun kanssa. Ajoneuvojen suurimmat sallitut leveydet säilyisivät ennallaan, mutta niistä säädettäisiin lain liitteenä olevassa taulukossa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin perävaunun kytkemisestä moottoripyörään, mopoon, kolmipyörään, nelipyörään, raskaaseen nelipyörään ja kevyeen nelipyörään. Tässä tarkoitetut perävaunut ovat lähes aina yksiakselisia, mutta asiaa ei enää kirjattaisi vaatimukseksi, koska tarvetta rajata perävaunujen akselien lukumääriä ei ole. Kytkentämassa ei jatkossakaan saisi ylittää puolta vetävän ajoneuvon kuormittamattomasta massasta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin perävaunun kytkemisestä polkupyörään. Säännöksiä sovellettaisiin myös perävaunun kytkemiseen moottorilla varustettuun polkupyörään ja kevyeen sähköajoneuvoon. Kytkentämassaltaan yli 50 kilogrammaa olevassa perävaunussa edellytettäisiin lähtökohtaisesti jarrulaitetta, jota voi käyttää ajon aikana kuljettajan paikalta tai joka kytketty automaattisesti vetoajoneuvoa hidastettaessa. Tällainen jarrulaite on esimerkiksi inertiajarru eli työntöjarru. Painavaakaan perävaunua ei kuitenkaan tarvitsisi varustaa jarruin, jos ajoneuvoyhdistelmä on suunniteltu niin, että riittävä hidastuvuus voidaan saavuttaa pelkillä vetoajoneuvon jarruilla. Riittävä hidastuvuus voidaan saavuttaa esimerkiksi silloin, kun perävaunu on valmistettu niin, että sen massasta huomattava osa siirtyy vetoajoneuvon kannettavaksi jarrutustilanteessa ja vetoajoneuvon jarrut on mitoitettu tämä huomioiden.

154 §. *Hinattavan ajoneuvon kytkeminen moottorityökoneeseen ja maastoajoneuvoon.* Pykälä vastaisi pääosin käyttöasetuksen 36 §:ää, mutta siihen tehtäisiin joitakin tarkennuksia.

Pykälän 1 momentissa sallittaisiin nykysäännösten mukaisesti perävaunun tai hinattavan laitteen kytkeminen moottorityökoneeseen vain silloin, kun kytkeminen on tarpeen moottorityökoneella tehtävän työn hoitamiseksi. Moottorityökoneetta ei siten jatkossakaan saisi käyttää tiellä muuhun kuin 2 momentissa tarkoitettuun kaupalliseen tavarankuljetukseen.

Pykälän 2 momentissa sallittaisiin jatkossakin moottorityökoneiksi luokiteltavien vetotrukkien käyttö perävaunujen ja konttien satamissa ja terminaalialueilla tapahtuvissa siirroissa. Laissa sallittaisiin myös useamman hinattavan ajoneuvon kytkeminen vetotrukkiin. Tällä voitaisiin joissain tapauksissa tehostaa erityisesti perävaunujen ja konttien siirtoja. Säännöksestä jätettäi-

siin pois nykyinen rajausta, jonka mukaan hinattavan ajoneuvon kytkentämassa saa olla enintään 1,5 -kertainen kuormatun vetotrukin massa verrattuna. Tällä mahdollistettaisiin useiden kuormattujenkin perävaunujen samanaikainen kuljettaminen satamissa ja terminaali-alueilla silloin, kun vetoajoneuvo on tähän tarkoitettu ja alue on tähän soveltuva.

Pykälän 3 momentti vastaisi käyttöasetuksen 36 §:n 3 momenttia ja siinä sallittaisiin jatkossakin kytkentämassaltaan enintään 1,5 kertaa vetävän maastoajoneuvon omamassan suuruisen hinattavan ajoneuvon kytkeminen maastoajoneuvoon.

Erityisvalaisimet

155 §. Taksivalaisimen käyttö. Pykälä vastaisi pääosin käyttöasetuksen 50 §:ää, mutta siihen tehtäisiin joitakin tarkennuksia. Taksivalaisimen teknisistä ominaisuuksista säädetään tai määrätään ajoneuvolain nojalla.

Pykälän 1 momentissa sallittaisiin taksivalaisimen käyttö henkilötilausliikenteeseen käytettävässä henkilöautossa. Taksivalaisimen käyttöoikeus ei riippuisi siitä, onko henkilötilausliikenne luvanvaraista ja taksivalaisinta saisi siten käyttää myös esimerkiksi henkilötilausliikenteeseen käytettävässä museorekisteröidyssä henkilöautossa, jonka käyttö taksina ei edellytä taksiliikennelupaa. Taksivalaisin olisi jatkossakin peitettävä tai poistettava silloin, kun autoa käytetään muuhun kuin henkilötilausliikenteeseen. Auton käyttämiseen ei tällöin sovellettaisi taksia koskevia liikennesääntöjä, sitä esimerkiksi ei saisi kuljettaa vain busseille ja takseille sallitulla ajokaistalla.

Pykälän 2 momentissa sallittaisiin koululaiskuljetukseen käytettävän henkilöauton taksivalaisimen peittäminen valaisimen päälle asennetulla koulukyytiä osoittavalla kuvalla. Koulukyytiä osoittavan kuvan käyttö taksivalaisimen päällä olisi jatkossakin sallittu vain luvanvaraiseen henkilötilausliikenteeseen käytettävässä autossa.

Pykälän 3 momentissa sallittaisiin taksivalaisimen poistaminen käytettäessä autoa tietyn toimeksiantajan ajossa tämän kanssa tehdyn kirjallisen sopimuksen mukaisesti. Tällaisessa tilanteessa sovellettaisiin 1 momentin mukaisesti muuhun kuin henkilötilausliikenteeseen käytettävää autoa koskevia liikennesääntöjä.

156 §. Muut valaisimet. Pykälässä säädettäisiin pääosin käyttöasetuksen 51 §:ää vastaavasti ajoneuvoon kiinnitettyjen varoitusvalaisimien käytöstä tiellä. Lisäksi tarkennettaisiin sitä, missä tilanteissa erityisesti ruskeankeltaista valoa näyttävää vilkkuvaa varoitusvalaisinta tulee ja saa käyttää. Vilkkuvalla varoitusvalaisimella tarkoitettaisiin E-säännön n:o 65 mukaista vilkkuvaa varoitusvalaisinta. Vilkkuvan varoitusvalaisimen teknisistä vaatimuksista määrätään ajoneuvolain nojalla annettavilla Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin sinistä valoa näyttävän vilkkuvan varoitusvalaisimen käytöstä. Tällaista varoitusvalaisinta saisi käyttää hälytysajoneuvossa silloin, kun ajoneuvon käyttötoteuttava sitä edellyttää. Lisäksi valaisinta saisi käyttää muuksi kuin hälytysajoneuvoksi luokiteltavassa poliisiajoneuvossa, tullin ajoneuvossa ja rajavartiolaitoksen ajoneuvossa.

Pykälän 2 momentissa lueteltaisiin tilanteet, joissa tulee käyttää ruskeankeltaista vilkkuvaa varoitusvalaisinta. Vaatimukset koskevat ajoneuvoja, joissa jo nykyisin lähes poikkeuksetta on tällainen varoitusvalaisin. Käyttöä koskevat vaatimukset noudattaisivat pääosin jo nykyisin sovellettuja käytäntöjä. Vaatimusten kirjaamisella lakiin helpotettaisiin esimerkiksi liikenteenvalvonnan mahdollisuutta puuttua varoitusvalon käyttämättömyyteen tai viallisuuteen ja selkeytettäisiin valon käyttämisen vaikutusta syyllisyyskysymyksiin onnettomuustilanteissa.

Tässä yhteydessä ei mainittaisi levikepyörin varustettua traktoria, jossa käytettävistä varoitusvalaisimista säädettäisiin 129 §:ssä.

Pykälän 2 momentin 1 kohdassa säädettäisiin nykyistä yleisemmin siitä, milloin hinausautossa tulee käyttää ruskeankeltaista vilkkuvaa varoitusvalaisinta. Varoitusvalaisinta käytettäisiin kuitenkin jatkossakin yleensä vain silloin, kun hinattavaa ajoneuvoa nostetaan hinausauton kuljettavaksi ja silloin, kun hinausauton muusta liikenteestä poikkeava kulku edellyttää valaisimen käyttämistä.

Pykälän 2 momentin 2 kohdassa edellytettäisiin ruskeankeltaisen vilkkuvan varoitusvalaisimen käyttämistä tienpitoon käytettävässä autossa, traktorissa ja moottorityökoneessa. Kyseessä olisi uusi vaatimus, joka noudattaisi nykyistä, käytännössä lähes poikkeuksetta sovellettua menettelyä.

Pykälän 2 momentin 3 kohdassa edellytettäisiin ruskeankeltaisen vilkkuvan varoitusvalaisimen käyttämistä tiellä tehtävään työhön käytettävässä moottorityökoneessa ja traktorissa.

Pykälän 2 momentin 4 kohdassa edellytettäisiin ruskeankeltaisen vilkkuvan varoitusvalaisimen käyttämistä traktorissa, johon on kiinnitetty hinattava ajoneuvo tai työväline, jonka leveys on yli kolme metriä. Tällaisia ajoneuvoja käytetään tyypillisesti kapeilla ja mutkaisilla teillä, joilla leveän ajoneuvon kohtaaminen edellyttää väistämistä tien reunaan ja usein jopa ajoneuvon pysäyttämistä. Vilkkuvan varoitusvalaisimen käyttö helpottaa tällaisen tilanteen ennakointia.

Pykälän 2 momentin 5 kohdassa edellytettäisiin ruskeankeltaisen vilkkuvan varoitusvalaisimen käyttämistä ajoneuvossa, joka joudutaan kuormausta tai kuorman purkua varten pysäyttämään tielle niin, että ajoneuvon ohittaminen autolla ei ole mahdollista käyttämättä vastaantulevan liikenteen kaistaa. Säännöstä sovellettaisiin esimerkiksi puuta tien varresta kuormaavaan ajoneuvoon, jonka havaitseminen mahdollisimman hyvissä ajoin on tärkeää silloin, kun ajoneuvon ohittaminen omaa kaistaa käyttäen ei ole mahdollista.

Pykälän 3 momentissa sallittaisiin ruskeankeltaisen vilkkuvan varoitusvalaisimen käyttäminen myös tietyissä muissa kuin 2 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa ja ajoneuvoissa. Valaisinta saisi käyttää silloin, kun sen käyttö on tarpeen muun liikenteen varoittamiseksi poikkeuksellisesti liikennetilanteesta. Tällaista valaisinta saisi käyttää hälytysajoneuvossa, tiellä tehtävässä työssä käytettävässä autossa, nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä ja maastoajoneuvossa, tiepalvelun ajoneuvossa, traktoriin tai moottorityökoneeseen kytketyssä hinattavassa ajoneuvossa, jonka leveys on yli kolme metriä sekä traktoriin tai moottorityökoneeseen kiinnitetyssä työvälineessä, jonka leveys on yli kolme metriä.

Pykälän 4 momentissa valtuutettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto antamaan määräykset ruskeankeltaista vilkkuvaa valoa näyttävän varoitusvalaisimen käyttämisestä erikoiskuljetuksissa. Varoitusvalaisinta tulisi käyttää silloin, kun kuljetusta ei voida suorittaa yleisten liikennesääntöjen mukaisesti ja joudutaan esimerkiksi käyttämään vastaantulevan liikenteen kaistaa. Ruskeankeltaista vilkkuvaa valoa näyttävän varoitusvalaisimen käyttö ei olisi sallittua silloin, kun erikoiskuljetus ei edellytä poikkeamista liikennesäännöistä, joten varoitusvalaisin tulisi kytkeä vain poikkeustilanteissa.

Pykälän 5 momentissa kiellettäisiin työ- ja apuvalojen käyttö tiellä liikuttaessa silloin, kun niiden käyttö ei ole tarpeen tiellä tehtävästä työstä johtuen. Säännös vastaisi nykyistä käyttöasetuksen 51 §:n 4 momentin säännöstä, mutta se ulotettaisiin koskemaan myös muita ajoneuvoja kuin tavarankuljetukseen tarkoitettuja autoja.

Pykälän 6 momentissa sallittaisiin nykyiseen tapaan perävaunun tunnusvalaisimen käyttö ve-toautona käytettävässä kuorma-autossa vain perävaunun ollessa kytkettynä.

Pykälän 7 momentissa säädettäisiin nykyistä käyttöasetuksen 51 §:n 6 momenttia vastaavasti siitä, että tiepalvelun ajoneuvon ja ensiaputoimintaan käytettävän ajoneuvon tunnusvalaisin on peitettävä tai poistettava, kun ajoneuvoa käytetään tiellä osallistumatta tiepalvelu- tai ensiapu-toimintaan.

157 §. Maastoajoneuvon käyttäminen. Pykälä vastaisi pääosin käyttöasetuksen 11 §:ää, mutta siihen tehtäisiin joitakin tarkennuksia ja siitä jätettäisiin pois traktoria ja siihen kytkettyä rekeä koskeva säännös. Traktorin ja reen kytkemisestä säädettäisiin 120 §:ssä, jossa säädetään hinat-tavan ajoneuvon kytkemisestä traktoriin.

Pykälän 1 momentissa sallittaisiin nykysäännöstä vastaavasti maastoajoneuvon tilapäinen käyttö tiellä silloin, kun se on välttämätöntä maasto-olosuhteiden vuoksi tai kun joudutaan ylittämään silta tai tie. Myös maastoajoneuvon tankkaaminen ja säilyttäminen yleiselle liiken-teelle tarkoitetulla alueella olisi jatkossakin sallittu.

Pykälän 2 momentissa edellytettäisiin, että liikuttaessa muulla kuin pyörillä varustetulla maas-toajoneuvolla, käytännössä useimmiten moottorikelkalla, käytettäisiin siltaa ja tietä ylitettäes-sä tien avaraumatonta lumipeitteistä osaa silloin, kun se on mahdollista tehdä turvallisuutta vaa-rantamatta. Tällä pyritäisiin välttämään tilanteita, joissa tieliikenteeseen tarkoitettujen ajo-neuvojen ja maastoajoneuvojen kulkureitit kohtaavat.

Pykälän 3 momentissa sallittaisiin moottorikelkan ja siihen kytketyn perävaunun käyttö 1 ja 2 momentissa säädetyn lisäksi myös tieksi luokiteltavalla moottorikelkkailureitillä. Henkilökul-jetuksesta moottorikelkan perävaunussa säädetään 149 §:ssä, jossa sallittaisiin henkilökuljetus moottorikelkan perävaunussa vain moottorikelkkailureitillä. Moottorikelkkailureitin ja muun tien risteystä ei pidettäisi osana moottorikelkkailureittiä, joten henkilökuljetus moottorikelkan perävaunussa ei olisi sallittu 1 ja 2 momentissa tarkoitetuissa tilanteissa.

Erikoiskuljetus

158 §. Erikoiskuljetuksen suorittaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan tieliikennelain 87 b §:ää ja siinä säädettäisiin nykysäännöstä vastaavasti edellytyksistä, joilla varmistetaan erikois-kuljetuksen turvallinen suorittaminen.

159 §. Erikoiskuljetuslupa. Pykälä vastaisi voimassa olevan tieliikennelain 87 c §:ää ja siinä säädettäisiin nykysäännöstä vastaavasti siitä, milloin erikoiskuljetuksen suorittaminen edellyt-tää Liikenneviraston myöntämää poikkeuslupaa. Erikoiskuljetuslupan myöntämisestä säädet-täisiin 191 §:ssä.

6 luku

Liikenne rikkomus ja liikennevirhemaksu

160 §. Liikennevirhemaksun määrääminen. Pykälän 1 momentin mukaan liikennevirhemaksu saataisiin määrätä esitettävässä laissa säädettyjen liikenne rikkomusten seuraamuksena. Vir-hemaksun määräisi 181 §:ssä tarkoitettu liikenteenvalvoja ja sen saisi valtio.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että virhemaksu korotettaisiin 40 eurolla siitä rikkomuk-sesta, josta on säädetty ankarin seuraamus, jos samalla kertaa olisi määrättävä virhemaksu

kahdesta tai useammasta rikkomuksesta. Sääntely vastaisi rikesakon korottamista rikoslain 7 luvun 3 b §:ssä säädetyllä tavalla..

Pykälän 3 momentin mukaan vähäisestä liikenne rikkomuksesta voisi antaa suullisen tai kirjallisen huomautuksen.

Esitettävän lain tavoitteena on tieliikenteen rikkomustekoja koskevien seuraamusten määrääminen hallinnolliseen menettelyyn aina kun liikennevirhemaksu voidaan harkita riittäväksi seuraamukseksi eikä teolla vaaranneta toisten tienkäyttäjien turvallisuutta. Siksi liikennevirhemaksua ei olisi mahdollista määrätä kaikissa tilanteissa. Näistä tilanteista säädettäisiin pykälän 4 momentissa.

Pykälän 4 momentin 1 kohdan mukaan maksua ei ensinnäkään saisi määrätä, jos *tienkäyttäjää epäiltäisiin samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa*. Maksua ei myöskään 2 kohdan perusteella saisi määrätä, jos *samassa asiassa olisi olemassa lainvoimainen tuomio tai samassa asiassa olisi jo määrätty rangaistus*.

Näistä niin sanotuista *ne bis in idem* –säännöistä säädetään Euroopan ihmisoikeussopimuksen 7 lisäpöytäkirjan 4 artiklassa. Artiklan mukaan ketään ei saa saman valtion tuomiovallan nojalla tutkia uudelleen tai rangaista oikeudenkäynnissä rikoksesta, josta hänet on jo lopullisesti vapautettu tai tuomittu syylliseksi kyseisen valtion lakien ja oikeudenkäyntimenettelyn mukaisesti. Vastaava säännös on myös kansalaisoikeuksia ja poliittisia oikeuksia koskevassa kansainvälisen yleissopimuksen 14 artiklan 7 kohdassa ja EU:n perusoikeuskiirjan 50 artiklassa. Kiellon katsotaan sisältyvän Suomen perustuslain yksilön oikeusturvaa koskevan 21 §:n 2 momentin säännökseen oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin takeista, jotka on turvattava lailla (HE 309/1993 vp).

Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ratkaisukäytännössä *ne bis in idem* -kiellon soveltamisala ei rajoitu vain varsinaisiin rikosoikeudellista rangaistusta koskeviin tuomioihin, vaan se ulottuu myös rangaistusluonteisiin hallinnollisiin seuraamuksiin.

Pykälä 4 momentin 3 kohdassa säädettäisiin, että liikennevirhemaksua ei voisi määrätä, jos *tienkäyttäjää epäillään samalla teolla tehdystä rikoksesta*. Kyse on niin sanotusta konkurrenssi-tilanteesta, jossa esimerkiksi samassa (yhdessä) ajosuorituksessa syyllistytään rattijuopumukseen, turvavyön käyttörikkomukseen ja lievään ylinopeuteen. Säännöksen mukaan liikennevirhemaksua ei tällöin määrättäisi lainkaan turvavyörikkomuksesta ja lievästä ylinopeudesta. Jalankulkijaa koskeva esimerkki voisi olla käveleminen suojatiellä päin punaista liikennevaloa ja samalla syyllistyminen vahingontekoon potkaisemalla vaurio ohiajavaa henkilöautoa. Jalankulkijalle ei määrättäisi virhemaksua, vaan asiaa käsiteltäisiin vain rikoslain 35 luvun 1 §:ssä tarkoitettuna vahingontekona.

Liikennevirhemaksua ei myöskään määrättäisi, jos samalla teolla epäiltäisiin tehdyksi, mikä tahansa rikos, josta säädetään rikoslaissa tai muussa laissa. Tällöin voisi olla kyse esimerkiksi samalla teolla virhemaksulla käsiteltävästä ylinopeudesta ja huumausaineen käyttörikkoksesta.

Pykälän 4 momentin 4 kohdassa säädettäisiin lisäksi, että liikennevirhemaksua ei voisi määrätä, jos rikkomus käsitellään pysäköinninvalvonnasta annetun lain mukaisessa järjestyksessä, eikä 5 kohdan mukaan silloin, jos liikenne rikkomuksen tekijä ei tekohetkellä olisi täyttänyt viittätoista vuotta.

Pykälän 5 momentin mukaan virhemaksun voisi kokonaan jättää määräämättä, jos liikenne-rikkomus on ilmeisesti johtunut anteeksi annettavasta huomaamattomuudesta tai ajattelemattomuudesta taikka jos seuraamuksen määrääminen muusta syystä olisi ilmeisen kohtuutonta.

Toimenpiteistä luopumisen mahdollistavia säännöksiä on useissa eri laeissa. Esimerkiksi pysäköinninvalvonnasta annetun lain 6 § vastaa tässä esitettyä. Joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetun lain (469/1979) 10 §:ssä säädetään, että tarkastusmaksu jätetään määräämättä, jos lipun puuttuminen johtuu matkustajan henkilökohtaisiin olosuhteisiin liittyvästä anteeksiannettavasta huomaamattomuudesta, ajattelemattomuudesta tai tietämättömyydestä tai maksun määräämistä olisi muusta syystä pidettävä ilmeisen kohtuuttomana tai perusteettomana.

Lähtökohtana on se, että tienkäyttäjän on tunnettava tieliikenteen säännökset. Esimerkiksi ajoneuvon kuljettajan tulee tarvittavissa määrin ottaa selkoa asianomaista paikkaa koskevista liikennemerkeistä ja muista järjestelyistä. Joissain tapauksissa on mahdollista, että esimerkiksi liikennemerkki on kasvillisuuden peittämä. Tällaisessa tapauksessa voisi toimenpiteistä luopuminen tulla kysymykseen. Säännöksen soveltamista arvioitaessa voitaisiin kiinnittää myös huomiota kuljettajan henkilökohtaisiin ominaisuuksiin, kuten ikään, terveydentilaan ja kehitystasoon.

Toimenpiteistä luopuminen tulisi kyseeseen myös silloin, kun teko olisi niin vähäinen, että jopa huomautusta voitaisiin pitää kohtuuttomana. Toisaalta jopa tarkoituksellinen teko voisi joissain poikkeustapauksissa jäädä vaille seuraamusta..

161 §. *Ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun määrääminen.* Pykälän mukaan liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä myös moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehdyn sellaisen liikenne-rikkomuksen seuraamuksena, joka on havaittu automaattisessa liikennevalvonnassa tai muuten ajoneuvoa pysäyttämättä ja joka koskee:

- henkilökohtaisen turvalaitteen käyttämättä jättämistä;
- punaisen liikennevalon noudattamatta jättämistä;
- esitettävässä laissa tarkoitettua etuajo-oikeutta, väistämisvelvollisuutta; kieltoa, rajoitusta tai määräystä osoittavan liikennemerkin noudattamatta jättämistä tai sääntöliikennemerkin noudattamatta jättämistä;
- ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen noudattamatta jättämistä;
- häiritsevää tai tarpeetonta ajoa koskevan kiellon noudattamatta jättämistä.

Kiinteän maksun käyttämisen soveltamisala automaattisessa liikenteenvalvonnassa ja ajoneuvoa pysäyttämättä laajenisi. Sakkomenettelylain 3 luvun mukaan automaattista valvontaa kohdentuu tällä hetkellä ylinopeuksiin ja luvattomaan ajamiseen joukkoliikennekaistalla. Soveltamisalan laajennuksella mahdollistettaisiin automaattisen valvonta erilaisten liikennesääntöjen noudattamisessa, esimerkiksi punaisen liikennevalon ja läpiajokieltojen noudattamisessa.

Pykälässä säädetty vastaisi muutoin pääosin sakkomenettelylain 3 luvun 14 §:ssä ehdollisesta rikesakosta säädettyä.

162 §. *Tienkäyttäjän yleiset rikkomukset.* Pykälässä säädettäisiin tieliikennevirhemaksusta, joka voitaisiin määrätä tienkäyttäjälle esitettävän lain 8 §:n sekä 11–13 §:n perusteella.

Esitettävän lain 8 §:ssä säädetään liikenteenvalvojan antaman merkin, käskyn, kiellon tai kehotuksen taikka liikenteenohjaajan antaman merkin noudattamisesta, 11 §:ssä hälytysajoneuvolle tai kulkueelle esteettömän kulun antamisesta, 12 §:ssä esteettömän kulun antamatta jättämisestä junalle tai muulle rautatiekiskolla kulkevalla laitteella taikka raitiovaunulle; sekä 13 §:ssä esteen tielle asettamiskiellosta. Maksu olisi suuruudeltaan 100 euroa.

Jalankulkijalle voisi määrätä 8 §:n ja 11 ja 12 §:n rikkomisesta kuitenkin 20 euron virhemaksun ja moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle 40 euron virhemaksun.

163 §. Jalankulkijan rikkomukset. Pykälä vastaisi voimassa olevia jalankulkijan rikkomuksia, joista säädetään rikesakkorikkomuksista annetun lain 2 §:ssä. Pykälän mukaan jalankulkijalle voitaisiin määrätä 74, 78–80, 82 tai 86 §:n liikenteenohjauslaitteen noudattamisvelvollisuuden, 14–17 §:n säädetyn jalankulkijaa koskevien liikennesääntöjen taikka 58 §:n liikkumista moottoritiealueella koskevan kiellon rikkomisesta virhemaksu. Maksu olisi 20 euroa.

164 §. Moottorittoman ajoneuvon kuljettajan rikkomukset. Pykälän perustana olisi rikesakkorikkomuksista annetun lain 3 §. Polkupyöräilijälle tai muun moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle voitaisiin määrätä 3 luvussa ajoneuvon kuljettajaa koskevien liikennesääntöjen, 58 §:n liikkumista moottoritiealueella koskevan kiellon, 74, 78–80, 82, 86 tai 87 §:n liikenteenohjauslaitteen noudattamisvelvollisuuden sekä 5 luvussa säädetyn kuormitusta koskevan rajoituksen tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 40 euron liikennevirhemaksu.

Samoin kuin rikesakkorikkomuksista annetussa laissa, pykälässä viitattaisiin ajoneuvon kuljettajaa koskeviin esityksen 3 luvun liikennesääntöihin. Niiden yksityiskohtainen luetteleminen ei säännösten lukumäärästä johtuen olisi pykälässä tarkoituksenmukaista.

165 §. Nopeusrajoituksen rikkominen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla. Pykälässä säädettäisiin ylinopeusrikkomuksista ja niiden seuraamuksista. Nopeusrajoitukset osoitetaan liikenteenohjauslaitteella tai ajoneuvoluokalla voi olla erityinen nopeusrajoitus. Niistä säädettäisiin 99–101 §:ssä. Samalla teolla tehdystä liikenteenohjauslaitteella osoitetusta ylinopeudesta ja ajoneuvo-kohtaisesta ylityksestä voisi määrätä vain yhden virhemaksun.

Rikkomusten asteikkoja tarkistettaisiin niin, että seuraamuksen rahamäärä vaihtelisi 5 kilometrillä tunnissa tapahtuvan ylityksen mukaan.

Liikennevirhemaksun rahamäärä olisi pienissä ylinopeusrikkomuksissa alhaisempi kuin tällä hetkellä rikesakon rahamäärä on. Lievin virhemaksu olisi nopeustasosta riippuen 50 tai 70 euroa, suurin maksu olisi 200 euroa. Tällä hetkellä lievin ylinopeudesta määrättävä rikesakko on 140 euroa ja suurin 200 euroa

Mopoilijalle voitaisiin pykälän 3 momentin mukaan kuitenkin määrätä suurimman sallitun nopeuden tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta ylityksestä enintään 15 kilometrillä tunnissa 100 euron liikennevirhemaksu.

Pykälän 4 momentti estäisi virhemaksun määräämisen jos suurin sallittu nopeus olisi ylitetty pihakadulla tai kävelykadulla esityksen 44 tai 45 §:ssä säädetyn velvollisuuden vastaisesti.

166 §. Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettajan liikenne rikkomukset. Pykälässä olisi muut moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle määrättävät liikennesääntörikkomukset. Virhemaksun suuruus olisi 100 euroa.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin lain vastaisesta menettelystä ajoneuvoa kuljettaessa ajoradalla, ryhmityttäessä, käännyttäessä, risteyksessä ajettaessa, kohdattaessa ääni- ja valomerkkiä annettaessa, suuntamerkkiä annettaessa, valoja käytettäessä ja muiden tienkäyttäjien varoittamisesta, ajoneuvolta vaadittavasta vähimmäisnopeudesta, ajoneuvon hinaamisesta, ajoneuvon kuljettamisesta tai ohittamisesta väärää ajokaistaa käyttäen moottoritiellä tai moottoriliikennetiellä tai 74 §:n liikennevalon noudattamisesta, 77–80 §:ää liikennemerkkin noudattamisesta sekä 84 ja 87 §:ää tiemerkin noudattamisesta.

Uusi rikkomus olisi 1 momentissa säädettävä risteysruudun osoittaman velvollisuuden noudattamatta jättäminen. Sanktiointi olisi perusteltu, koska ruuhkaliikenteessä vilkkaiden risteysten tukkiminen on liikenteen sujuvuudelle erittäin ongelmallista.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin mopoilijalle 1 momentissa tarkoitetusta rikkomuksesta määrättävästä liikennevirhemaksusta, joka olisi 70 euroa. Tällainen liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä mopoilijalle myös liikennevalojen punaista valoa koskevien säännösten tai määräysten vastaisesta menettelystä.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin, että raitiovaunun kuljettajalle voitaisiin määrätä esitettävän lain 64 §:ssä säädettyjen velvollisuuksien noudattamatta jättämisestä 100 euron liikennevirhemaksu.

167 §. *Henkilökohtaisen turvalaitteen käyttöä koskevat rikkomukset.* Suojakypärän ja turvavyön käytöstä säädetään rikesakkorikkomuksista annetun lain 6 §:ssä. Esitettävä pykälä vastaisi tätä. Virhemaksu olisi kaikissa tapauksissa 70 euroa.

168 §. *Ajoneuvon massoja ja mittoja koskevat rikkomukset.* Voimassa olevan lainsäädännön mukaan rikesakkoa ei ole mahdollista määrätä ajoneuvojen massoja ja mittoja koskevista rikkomuksista. Tämä tarkoittaa, että vähäiset kuormitusrikkomukset ovat kokonaan rangaistusjärjestelmän ulkopuolella. Suuremmat rikkomukset käsitellään päiväsaikoilla ja ylikuormamaksulla. Myös vähäisillä massa- ja mittarikkomuksilla voi olla vaikutusta liikenneturvallisuuden kannalta ja sanktiouhka ennalta estää kuormitussäännösten rikkomisia. Maksun määrä olisi kohtuullinen suhteessa aiheutetun vaaran ja vahingon määrään.

Ylikuormamaksusta annetun lain (51/1982) 4 §:n mukaan ylikuormamaksu määrätään yli 10 prosentin akseli- tai telimassan ylityksestä tai yli 5 prosentin kokonaismassan ylityksestä. Siksi pykälässä mainitulla vähäisellä rikkomuksella tarkoitettaisiin esitettävässä laissa enintään 10 prosentin rikkomisia akseli- ja telimassojen osalta ja enintään 5 prosentin rikkomisia kokonaismassojen osalta.

Liikennevirhemaksu olisi massoja ja mittoja koskevista rikkomuksista 140 euroa.

169 §. *Moottorikäyttöisen ajoneuvon henkilökuljetusta koskevat rikkomukset.* Pykälä vastaisi rikesakkorikkomuksista annetun lain 11 §:ää.

Pykälän *1 momentin* mukaan moottorikäyttöisen ajoneuvon henkilökuljetusta koskevien 141–149 §:n §:n säännösten tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta vähäisestä rikkomuksesta voitaisiin määrätä kuljettajalle 140 euron liikennevirhemaksu.

170 §. *Ajoneuvon kytkentää koskevat rikkomukset.* Pykälän mukaan ajoneuvon kuljettajalle voitaisiin määrätä 150–154 §:n kytkentäsäännöksen tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta vähäisestä rikkomuksesta 140 euron liikennevirhemaksu.

Voimassa olevan lain mukaan kytkentää koskevista rikkomuksista ei ole mahdollista määrätä rikesakkoa. Vähäistä rikkomista voisi olla esimerkiksi se, että perävaunun varmistuskaapeli olisi jätetty kiinnittämättä vetävään ajoneuvoon.

171 §. *Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun käyttöä koskevat rikkomukset.* Pykälässä säädettäisiin moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettajalle määrättävistä käyttöä koskevista muista rikkomuksista ja niiden seuraamuksista.

Liikennevirhemaksun voisi määrätä häiritsevää tai tarpeetonta ajoa koskevan kiellon, joutokäyntiä koskevan kiellon, viestintävälineen käytöstä ajon aikana annetun kiellon, renkaiden ja liukuesteiden käyttämistä koskevan määräyksen tai 5 luvussa säädetyn valaisimen tai heijastimen taikka ajoneuvon muiden varusteiden käyttämistä koskevan määräyksen rikkomisesta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin 1 momentissa tarkoitetuista rikkomuksista mopoilijalle määrättävästä liikennevirhemaksusta. Maksu olisi 40 euroa.

Pykälän 3 momentin mukaan raitiovaunun kuljettajalle voitaisiin määrätä viestintävälineen käytöstä ajon aikana annetun kiellon rikkomisesta 100 euron liikennevirhemaksu.

172 §. *Maastoajoneuvon kuljettajan tieliikenne rikkomukset.* Pykälän mukaan maastoajoneuvon kuljettajalle voitaisiin määrätä 100 euron virhemaksu lain vastaisesta ajoneuvon kuljettamisesta tiellä, renkaiden tai telaketjujen käyttämistä tiellä koskevien määräysten taikka moottorikelkan hätäkatkaisimen käyttämisvelvollisuuden tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahuneesta rikkomisesta.

173 §. *Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen sisältö.* Pykälässä säädettäisiin liikennevirhemaksusta annettavalta päätökseltä vaadittavasta sisällöstä, ja se olisi yhdenmukainen esimerkiksi pysäköinninvalvonnasta annetun lain 7 §:n säännöksiä pysäköintivirhemaksua koskevan päätöksen sisältöä.

Pykälän 2 momentin mukaan liikennevirhemaksua ja ehdollista liikennevirhemaksua koskevaan päätökseen olisi liitettävä oikaisuvaatimusohjeet. Päätökseen olisi mahdollista liittää rikkomukseen syyllistyneen ajoneuvon ja/tai sen kuljettajan valokuva. Oikaisuvaatimusohjeisiin tulisi muun muassa sisällyttää, missä liikenteenvalvojan yksikössä oikaisua tulee vaatia ja määräajasta oikaisuvaatimuksen tekemiselle. Oikaisuvaatimusohje voisi sisältää tiedustelukirjeen, jossa muun ohella tiedustellaan ajoneuvoa kuljettaneen henkilön yhteystietoja. Vastaava menettely on käytössä voimassa olevassa ehdollisessa rikesakkomenettelyssä.

174 §. *Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto.* Pykälän mukaan liikennevirhemaksua koskeva päätös annettaisiin tiedoksi rikkomukseen syyllistyneelle henkilökohtaisesti ja kirjallisesti.

175 §. *Ajoneuvokohtaista liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto.* Pykälän 1 momentin mukaan ajoneuvokohtaista liikennevirhemaksua koskeva päätös lähetettäisiin postitse tai annettaisiin sähköisenä tiedoksiantonona ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään ajoneuvon omistajan, haltijan tai tilapäisen käyttäjän osoitteeseen. Jos ajoneuvon omistaja tai haltija olisi ajoneuvoliikennerekisterin mukaan oikeushenkilö, päätös lähetettäisiin ajoneuvolain 3 §:n 23 kohdassa tarkoitettulle käyttövastaavalle.

Käyttövastaavalla tarkoitetaan ajoneuvolain 3 §:n mukaan täysi-ikäistä, Suomessa asuvaa luonnollista henkilöä, joka olematta auton omistaja tai haltija on auton pääasiallinen kuljettaja,

tai, jollei autolla ole pääasiallista kuljettajaa, jolla on tiedot auton kuljettajasta. Käyttövastavalla tulee olla vähintään B-luokan ajo-oikeus.

Olettamuksena siten on, että käyttövastaavan tiedossa on ajoneuvoa rikkomuksen tekohetkellä kuljettanut henkilö.

Sähköisen tiedoksiantoon sovelletaan sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annettua lakia (13/2003).

Virhemaksua koskeva päätös olisi lähetettävä viipymättä ja viimeistään 30 päivän kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Virhemaksuun olisi merkittävä päivä, jolloin se on annettu postin kuljetettavaksi.

Ajoneuvokohtaisen virhemaksun tiedoksianto olisi ehdollisen rikesakon tiedoksiannon kaltaisen. Rikesakko on lähetettävä 14 päivän kuluessa, mutta olisi tarkoituksenmukaista, että virhemaksu voitaisiin lähettää 30 päivän kuluessa. Joka tapauksessa virhemaksu lähetettäisiin mahdollisimman pian tallentuneen rikkeen jälkeen. Järjestelmien automatisoituessa tiedoksiantoon voisi mennä vain minuutteja tai korkeintaan tunteja.

Pykälän 2 momentin mukaisesti asianomaisen henkilön katsottaisiin saaneen ajoneuvokohtaista liikennevirhemaksua koskevasta päätöksestä tiedon seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun päätös olisi annettu postin kuljetettavaksi. Näköpiirissä on, että tiedoksiannot tapahtuvat tulevaisuudessa sähköisiä järjestelmiä hyödyntäen, mutta toistaiseksi säännös on tarpeellinen.

176 §. *Vastuu ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta.* Pykälän 1 momentin mukaan liikenne rikkomuksen seurauksena määrätystä ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta vastaisivat ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja, haltija, tilapäinen käyttäjä tai käyttövastaava. Edelleen säädettäisiin, että ajoneuvon omistaja, haltija tai tilapäinen käyttäjä olisivat kuitenkin vastuusta vapaita, jos he saattaisivat todennäköiseksi, että eivät olleet tehneet liikenne rikkomusta tai että virhemaksun määräämiselle ei ollut muuten edellytyksiä. Käyttövastaavalta edellytettäisiin vastuusta vapautumiseksi, että hän ilmoittaa, kenen käytössä ajoneuvo oli rikkomuksen tekohetkellä taikka ajoneuvo tai sen rekisterikilpi oli anastettu.

Ajoneuvon omistajan, haltijan tai tilapäisen käyttäjän vastuuvapausperuste olisi esimerkiksi se, että he ilmoittavat valvontaviranomaiselle ajoneuvoa rikkomuksen tekohetkellä kuljettaneen henkilön nimen ja yhteystiedot taikka kenen käytössä ajoneuvo oli rikkomuksen tekohetkellä. Omistajalla, haltijalla, tilapäisellä käyttäjällä on käytännössä usein tieto siitä, kenen käytössä ajoneuvo oli ollut. Vastuuvapausperuste voisi esimerkiksi olla se, että ajoneuvo tai sen rekisterikilpi oli anastettu ja anastuksesta olisi tehty ilmoitus poliisille.

Vastuusta vapautuminen edellyttää omistajalta, haltijalta tai tilapäiseltä käyttäjältä selvitystä vaatimuksensa tueksi, esimerkiksi valvontaviranomaisen teknisen valvonnan valokuvaa, matkalippuja tai muuta kirjallista taikka henkilöltä hankittua selvitystä siitä, että hän ei ollut kuljettanut ajoneuvoa rikkomuksen tekohetkellä.

Oikeushenkilön käyttövastavalla on ajoneuvolain edellyttämällä tavalla tieto siitä, kenen käytössä yrityksen ajoneuvo on. On selvää, että käyttövastaava olisi seuraamusvastuusta vapaa ilmoittamalla ajoneuvoa rikkomuksen tekohetkellä käyttäneen henkilön yhteystiedot valvontaviranomaiselle. Vastuusta vapautuisi myös, jos ajoneuvo olisi anastettu tai sen rekisterikilpi olisi anastettu.

On tärkeää, että liikennevirhemaksu kohdentuu oikealle henkilölle, koska ylinopeudesta, teknisen laitteen oikeudettomasta käyttämisestä sekä punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisestä määrättävä liikennevirhemaksu voisi toistuvina rikkomuksina johtaa ajo-oikeuden menettämiseen.

Ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta vastuussa olevan selvittämiseksi voitaisiin tarvittaessa suorittaa poliisilain (872/2011) 6 luvussa säädetty poliisitutkinta.

177 §. Liikennevirhemaksun maksuaika. Pykälän 1 momentin mukaan liikennevirhemaksu olisi suoritettava 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Jos päätös olisi kuitenkin annettu tiedoksi 175 §:ssä tarkoitetulla tavalla, maksu olisi suoritettava 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Koska 1 momentin pääsäännön mukaista kahden viikon maksuaikaa voidaan pitää suhteellisen lyhyenä, olisi sen pidentämiselle perusteita niissä tilanteissa, joissa maksuvelvollisuuden syntymiseen liittyvää päätöstä ei ole voitu antaa henkilökohtaisesti tiedoksi. Tällä pyritäisiin turvaamaan se, että maksuvelvollinen saa tiedon maksusta kohtuullisen hyvissä ajoin. Maksuaika olisi siten 30 päivää päätöksen tiedoksisaannista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin maksun määränneelle viranomaiselle oikeus myöntää maksuajan pidennystä. Viranomaisella olisi näiltä osin laaja harkintavalta.

178 §. Liikennevirhemaksun täytäntöönpano. Pykälän 1 momentissa olisi viittaus sakon täytäntöönpanosta annettuun lakiin (672/2002), jossa säädettäisiin liikennevirhemaksun ja ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin virhemaksun vanhentumisesta. Maksu vanhentuisi viiden vuoden kuluttua sitä seuranneen vuoden alusta, jona se on määrätty tai maksuunpantu. Säännös vastaisi julkisen saatavan yleistä vanhentumisaikaa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Oikeusrekisterikeskukselle tehtävä huolehtia liikennevirhemaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta.

Pykälän 4 momentin nojalla liikenteenvalvojan ja tuomioistuimen olisi ilmoitettava päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle olisi ilmoitettava myös päätöksestä, jolla liikennevirhemaksua olisi alennettu tai maksu olisi poistettu.

179 §. Takautumisoikeus. Pykälän mukaisesti ajoneuvon omistajalla, haltijalla tai tilapäisellä käyttäjällä olisi oikeus saada suorittamansa virhemaksu liikennevirhemaksun tehneeltä kuljettajalta, jollei maksua olisi palautettu.

Säännös vastaisi pääosin pysäköinninvalvonnasta annetun lain 19 §:ää.

180 §. Tarkemmat säännökset. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia määräyksiä liikennevirhemaksun määrittämisestä käytettävistä asiakirjoista sekä niihin tehtävistä merkinnöistä ja niiden säilyttämisestä; sekä esitettävän lain nojalla määrättyjen seuraamusten täytäntöönpanoon liittyvistä ja muista viranomaisten välisistä ilmoituksista.

181 §. Valvonta. Lain valvontaa koskeva säännös olisi lain erinäisissä säännöksissä. Voimassa olevassa laissa valvonnasta on säädetty 7 luvussa.

Pykälän *1 momentin* mukaan tieliikennelain noudattamista valvoisi yleisesti poliisi sekä laissa säädetyissä tilanteissa omilla toimialoillaan Rajavartiolaitos ja Tulli. Rajavartiolaitos ja Tulli valvoisivat

- 5 luvussa säädettyjä ajoneuvojen mittoja, massoja ja kuormituksia,
- erikoiskuljetuksista 5 luvussa annettuja säännöksiä,
- 92 §:ssä säädettyä suojakypärän käyttämistä, sekä
- 157 §:ssä säädettyä maastoajoneuvon käyttöä.

Momentti vastaisi voimassa olevassa tieliikennelaissa liikenteenvalvojista säädettyä.

182 §. Ajoneuvon pysäyttäminen ja tarkastus. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että tiellä oleva ajoneuvo olisi pysäytettävä poliisimiehen, rajavartiomiehen tai tullimiehen merkistä. Toimivaltuuden käyttäminen edellyttäisi nimenomaista tarkoitusta valvoa tieliikennelain noudattamista. Voimassa olevassa laissa velvoitteesta on säädetty 93 §:n 1 momentissa.

Pykälän *2 momentin* toimivaltuussäännöksen mukaan ajoneuvon kuljettaja olisi velvollinen noudattamaan poliisimiehen, rajavartiomiehen ja tullimiehen ajoneuvon kunnon, varusteiden ja kuormituksen tarkastamiseksi antamia määräyksiä sekä sallimaan ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamisen. Liikenteenvalvojat voisivat antaa määräyksiä muun muassa virheellisesti kuormattuun ajoneuvoon liittyen: määrätä purkamaan ylikuorma ja määrätä korjaamaan kuorma. Liikenneturvallisuuden niin edellyttäessä liikenteenvalvoja voisi estää ajon jatkamisen. Momentti vastaisi voimassa olevan lain 93 §:n 2 momenttia ja 96 §:n 3 momenttia.

183 §. Ajon estämisen päihtymyksen vuoksi. Pykälä olisi uusi. Eduskunnan kirjelmässä 56/2014 vp rattijuopumusta koskevan kansalaisaloitteen (Rattijuoppouden rangaistuksia on tiukennettava, KAA 3/2014 vp) johdosta eduskunta hyväksyi lausuman, joka edellytti hallitusta valmistelevaan lainsäädäntöehdotuksen siitä, että valvontaviranomaiselle annetaan toimivalta keskeyttää alkoholin tai muun päihdyttävän aineen vaikutuksen alaisena ajoneuvoa kuljettavan henkilön ajo, vaikka teko ei sellaisenaan täyttäisi rattijuopumusrikoksen tunnusmerkistöä.

Siksi säädettäisiin, että liikenteenvalvoja, käytännössä useimmin poliisi, voisi tarvittaessa estää moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettajaa kuljettamasta moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua, jos nautitun alkoholin toteamiseksi tehtävässä kokeessa kuljettajan havaittaisiin nauttineen alkoholia, mutta kokeen tuloksen perusteella ei voisi todennäköisin syin epäillä tämän syyllistyneen rattijuopumukseen. Ajo voitaisiin estää siihen saakka, kunnes kuljettajan elimistössä ei enää olisi havaittavaa määrää alkoholia. Muiden päihteiden kuin alkoholin alaisena ajaminen on kriminalisoitu rikoslain 23 luvussa rattijuopumusrikoksina. Rattijuopumusrikosepäilyn seurauksena ajo keskeytyy kaikissa tilanteissa.

Ihmisen elimistössä esiintyy etyylialkoholia pieniä määriä muutenkin kuin suun kautta nautittuna. Lisäksi käymisellä tuotetut ruoat ja juomat voivat sisältää pieniä määriä etanolia. Siksi ajon kieltämisen tai estämisen edellytyksenä olisi se, että päihtymys vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn. Käytännössä valvontatoimet tulisivat kohdistumaan 0,2-0,5 promillen tilassa oleviin

kuljettajiin. Liikenteenvalvojan tehtävänä olisi yksittäistapauksessa arvioida kuljettajan ajokyky.

Esitys liikenteenvalvojan toimivaltuudeksi estää maistelleen kuljettajan matka ei ole uusi. Säännöstä esitettiin tieliikennelakiin hallituksen esityksessä 74/1979 vp. Esityksen mukaan ehdotettu säännös olisi ollut uusi tieliikennelainsäädännössä ja sillä pyrittiin korostamaan, ettei moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua tulisi ryhtyä kuljettamaan vähänkään alkoholia nauttineena. Perustelut ovat näiltä osin edelleen asianmukaiset. Kieltosäännös vähentäisi alkoholin kokonaismäärää liikenteessä ja ennalta estäisi rattijuopumuksia.

184 §. *Poikkeukset velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä.* Tieliikenteen säännöistä on mahdollista poiketa erityisissä tilanteissa. Voimassa olevat poikkeussäännökset on sisällytetty tieliikennelakiin ja tieliikenneasetukseen. Normit ovat hajallaan näissä säädöksissä. Poikkeussäännökset on ilmaistu monella erilaisella tavalla; esimerkiksi tehtävän kiireellisyys sitä välttämättä edellyttää (nopeusrajoitukset tieliikennelain 25.3 §), tietyissä virkatehtävissä (tulo lauttalle tieliikennelain 39.1 §), tietyssä virkatehtävässä tehtävän vaatimalla tavalla (pysäköintisäännöksistä poikkeaminen tieliikennelain 48.4 §) ja tehtävä välttämättä sitä edellyttäessä (eritienosien käyttäminen tieliikennelain 48.2 §). Lisäksi kiireellisessä tehtävässä hälytyslaitteita käyttäen voi poiketa niistä liikennesäännöistä, jotka eivät erityisesti koske ajoneuvon kuljettajaa (poikkeussäännökset tieliikennelain 48.1 §). Liikennesäännöistä poikkeaminen on mahdollista esimerkiksi tietyillä virkamiehillä tarkkailutehtävässä, teknisen tarkkailun tehtävässä ja peitetoimintatehtävässä sekä valeostotehtävässä (poikkeussäännökset tieliikennelain 48.5 §).

Tieliikenteen säännöistä poikkeaminen on vaativa tehtävä. Hälytysajoneuvon tai muun ajoneuvon kuljettajan on tiedostettava, että esimerkiksi nopeuden kasvaessa mahdollisuudet havaintojen tekemiseen vähenee. On myös ymmärrettävä, hälytysäännet eivät välttämättä kuulu eivätkä hälytysvalot näy kaikille tienkäyttäjille. Siksi ajonopeus ja säännöksistä poikkeaminen on sovitettava liikenneympäristön ja olosuhteiden mukaiseksi. Säännöistä poikkeavan kuljettajan on varmistettava, että muut tienkäyttäjät voivat havaita poikkeavasti käyttäytyvän tienkäyttäjän ja tarvittaessa suoriutua esimerkiksi esteettömän kulun antamisesta asianmukaisesti.

Säännöistä poikkeavan kuljettajan taitojen ja kykyjen on oltava tehtävän edellyttämällä tasolla kaikissa liikennetilanteissa. Tällä hetkellä viranomaisilla tai muilla toimijoilla ei ole erityistä lakiin perustuvaa kouluttautumisvelvollisuutta, vaan jokainen ajo-oikeuden omaava voi poiketa liikennesäännöistä, jos tehtävä niin edellyttävät. Osaamisen varmistamiseksi viranomaiset ja muut toimijat järjestävät oppilaitoksissa ja työpaikkakoulutuksessa muun muassa hälytysajokoulutusta.

Esitettävän lain poikkeussäännöksiin esitetään uutta sääntelymallia. Pykälän *1 momentissa* olisi säädetty, että tienkäyttäjät voisivat poiketa liikennesäännöistä, liikenteen ohjauslaitteella osoitetusta määräyksestä, rajoituksesta tai kiellosta tai ajoneuvon käyttöä koskevista säännöistä *erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä edellyttäessä*. Tienkäyttäjät, jotka voisivat poiketa säännöksistä, olisivat

- hälytysajoneuvon kuljettaja ja matkustaja,
- poliisitehtävässä, tullitehtävässä ja rajavartiotehtävässä toimiva,
- puolustusvoimien esitutkintatehtävässä tai sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetun lain (255/2014) 86 §:n 1 momentin tehtävässä toimiva,

- poliisiajoneuvon tai rajavartiolaitoksen ajoneuvon vetämään saattueeseen kuuluvan ajoneuvon kuljettajana.

Lähtökohtaisesti voisi poiketa kaikista momentissa mainituista säännöistä. Poikkeaminen olisi mahdollista yleisesti tienkäyttäjänä: jalankulkijana, ajoneuvon kuljettajana ja matkustajana. Junalle ja muulle rautatiekiskolla kulkevalle laitteelle olisi kuitenkin annettava esteetön kulku.

Uudet poikkeussäännökset koskisivat kaikkia esitutkintaviranomaisia, koska näiden tehtävissä ja toimivaltuuksissa on viime vuosina tapahtunut muutoksia. Esitutkintalain (805/2011) 2 luvun 1 §:n mukaan esitutkinnan toimittaa poliisi. Poliisin lisäksi esitutkintaviranomaisia ovat rajavartio-, tulli- ja sotilasviranomaiset siten kuin niiden esitutkintatoimivallasta säädetään rajavartiolaissa (578/2005), rikostorjunnasta tullissa annetussa laissa (623/2015) ja sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetussa laissa (255/2014). Puolustusvoimien edellä mainitun lain toimivaltuuksien perusteella esitutkintaa tekevillä olisi myös tarve poiketa säännöistä omista tehtävissään, heidät lisättäisiin luetteloon.

Momentissa mainitulla *tehtävällä* tarkoitettaisiin muualla lainsäädännössä määriteltyjä asianomaisen viranomaisen tai muun toimijan tehtäviä. Tehtävä voisi olla meneillään, tehtävälle voitaisiin olla siirtymässä tai tehtävää voitaisiin odottaa toimintavalmiudessa.

Poikkeussäännökset eivät ole itsetarkoitus, vaan käsillä olevan tehtävän tulee edellyttää säännöstä poikkeamista. Tällöin tulee arvioida sitä, millaista perusoikeutta (oikeushyvä) käsillä olevalla tehtävällä suojataan. Säännöksistä poikkeaminen tulee suhteuttaa suojattavaa oikeushyvä vasten niin, että tehtävällä ei vaaranneta muiden tienkäyttäjien turvallisuutta tarpeettomasti. Esimerkiksi välitön hengenvaara voi edellyttää kuljettajaa käyttämään suurtakin nopeutta. Tällöin on kuitenkin huomattava, että liikennesäännöistä poikkeava ajoneuvo voi jäädä huomaamatta. Liikenteessä on myös lapsia ja henkilöitä, joiden kyvyt eivät riitä täysimääräisesti liikennetilanteiden ennakointiin. Suurella nopeudella tapahtuvat liikenneonnettomuudet ovat pääosin tuhoisia. Säännöistä voisi siksi poiketa vain tehtävän sitä edellyttäessä ja erityistä varovaisuutta noudattaen.

Tehtävä voi edellyttää useista säännöksistä poikkeamista samalla kertaa; niiden tyhjentävä luetteloiminen laissa ei ole mahdollista.

Voimassa olevien säännösten mukaan muun muassa rikostorjunnassa erityisesti tiedustelu ja tarkkailutehtävissä, teknisen tarkkailun tehtävissä, peitetoimintatehtävissä ja valeostotehtävissä olevilla virkamiehillä on erityistä varovaisuutta noudattaen sama oikeus kuin säädettyjä ääni- ja valomerkkejä antavan poliisiauton kuljettajalla poiketa tieliikennelain säännöksistä. Tämä on edelleen tärkeää, koska hälytyslaitteiden käyttäminen paljastaa tehtävän. Näissä tehtävissä ei useinkaan käytetä hälytyslaitteilla varustettuja ajoneuvoja.

Pakkokeinolaissa (806/2011), poliisilaissa (872/2011), rikostorjunnasta tullissa annetussa laissa (623/2015), rajavartiolaissa (578/2005) sekä sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetussa laissa (255/2014) on säädetty salaisista tiedonhankintakeinojen käyttämisestä. Sama tarve on tunnistettu poliisin yleisen järjestyksen ja turvallisuuden tehtävissä kuten muun muassa yleisvalvonnassa, liikennevalvonnassa, hälytystehtävien suorittamisessa ja esitutkintatehtävissä. Tarve on myös olemassa momentissa mainituilla muilla viranomaisilla ja toimijoilla omista tehtävissään.

Pykälä 2 *momentissa* säädettäisiin poikkeussäännösten ulottumisesta myös ulkomaisiin viranomaisiin ja muihin toimijoihin. EU-lainsäädännön ja kansainvälisten sopimusten mukaisissa

tehtävissä toimivilla on tarve poiketa liikennesäädöksistä Suomessa. Samalla tavalla suomalaisella toimijalla on toimivalta toimia toisessa valtiossa.

Momentti vastaisi pääosin rajat ylittävän yhteistyön tehostamisesta erityisesti terrorismin ja rajat ylittävän rikollisuuden torjumiseksi tehdyn neuvoston päätöksen eräiden säännösten täytäntöönpanosta annetun lain (1207/2011; jäljempänä *Prümin* päätös) säännöksiä. *Prüm*-päätöksen lisäksi on myös muita kansainvälisiä velvoitteita, esimerkiksi Atlas-päätös (Neuvoston päätös 2008/617/YOS, yhteistyön parantamisesta kriisitilanteissa Euroopan unionin jäsenvaltioiden erityistoimintayksiköiden välillä) sekä Schengen ja Napoli II -sopimukset. Myös pelastuspalvelutehtävissä on kansainvälisiä sopimuksia, kuten rajat ylittäviä pelastuspalvelusopimuksia.

Pykälän 3 *momentin* mukaan hälytysääni tai -valomerkkejä olisi käytettävä 1 momentin tehtävissä ajoneuvolla ajettaessa, jos se olisi tarpeen muiden tienkäyttäjien varoittamiseksi.

Voimassa olevassa tieliikennelain 48 §:ssä poikkeusääntöjä on jäsennelty sen mukaan, käytetäänkö ajoneuvossa hälytysääni tai -valomerkkiä. Poikkeussäännöt eivät tällä hetkellä mahdollista esimerkiksi punaisen liikennevalon ohi ajamista ilman kaikkia hälytyslaitteiden käyttämistä rikoksen tekopaikkaa lähestyttäessä. Ambulanssi ei voi yöaikaan sairaalaan lähestyessään ajaa punaisen liikennevalon ohi kaikkia hälytyslaitteita. Liikennevalvonnassa ei ole mahdollista seurata ja saada näyttöä ajoneuvon kuljettajan rikoksista ilman hälytysääni- ja -valomerkkien käyttöä. Ylinopeuden ajaminen ilman hälytyslaitteita on mahdollista, mutta esimerkiksi ohittamiseen ja kääntymiseen liittyvistä liikennesäännöistä poikkeaminen ei lain mukaan ole mahdollista ilman täysimääräistä hälytyslaitteiden käyttämistä.

Uuden sääntelymallin mukaan poikkeaminen edellä luetelluista liikennesäännöistä olisi mahdollista kuljettajan harkinnan mukaan myös ilman hälytysääniä ja -valomerkkejä. Muut tienkäyttäjät olisivat kuitenkin velvollisia antamaan esteettömän kulun vain sekä hälytysääni että valomerkkejä antavalle ajoneuvolle. Esteettömän kulun antamisesta hälytysääniä ja valomerkkejä käyttävälle hälytysajoneuvolle säädettäisiin lain 10 §:ssä.

Uusi sääntelymalli tarkoittaisi harkintavallan lisääntymistä hälytyslaitteiden käyttämisessä, mutta se vastaisi paremmin käytäntöä. Tarkoitus ei olisi, että hälytyslaitteiden käyttö vähenisi nykyisestä. Tienkäyttäjän mahdollisuus ennakoita liikennesäännöistä poikkeavan ajoneuvon käyttäytymistä ilman hälytyslaitteita on hyvin hankalaa. Esimerkiksi mitä suuremmalla nopeudella ajoneuvoa kuljetetaan, sitä vähäisemmät mahdollisuudet muilla tienkäyttäjillä on ennakointiin. Kynnys hälytyslaitteiden käytölle tulee olla matala.

Pykälän 4 *momentissa* säädettäisiin hälytysajoneuvon, poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen etuoikeudesta lautalle ja yhteysalukselle mentäessä. Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voisi lisäksi antaa määräyksiä siitä, missä järjestyksessä muut ajoneuvot pääsevät lautalle tai yhteysalukselle. Momentti vastaisi voimassa olevan tieliikennelain 39 §:ää.

Pykälän 5 *momentissa* säädettäisiin tienpidon poikkeussäännöistä. Momentin mukaan tienpidossa tai vastaavassa tiellä tai sen vieressä tehtävässä työssä käytettävää ajoneuvoa saisi kuljettaa tehtävän edellyttämällä tavalla erityistä varovaisuutta noudattaen lain 18 - 22 §:n, 42 - 45 §:n ja 56 - 59 §:n säännöistä poiketen. Ajoneuvon kuljettaja saisi tehtävän edellyttämällä tavalla erityistä varovaisuutta noudattaen poiketa liikenteen ohjauslaitteella osoitetusta muusta kuin väistämisvelvollisuutta tai nopeusrajoitusta osoittavasta kiellosta, rajoituksesta tai määräyksestä. Hän ei kuitenkaan saisi ohittaa liikenteenvalvojan merkkiä eikä punaista valoa näyttävää liikenneopastinta. Momentti vastaisi tieliikennelain 48 §:n 3 momentissa ja tieliikenneasetuksen 53 §:n 3 momentissa tällä hetkellä säädettyä.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin pysäköinninvalvonnan poikkeussäännöistä. Pysäköinninvalvontaa koskeva poikkeussääntö sisältyy nyt pysäköinninvalvonnasta annetun lain (727/2011) 21 §:ssä, joka kumottaisiin esitettävän lain myötä.

Uuden momentin mukaan kunnallisessa pysäköinninvalvonnassa käytettävää ajoneuvoa saisi erityistä varovaisuutta noudattaen kuljettaa tehtävän edellyttämällä tavalla lain 18 §:stä poiketen, taikka pysäyttää, pysäköidä tai kuljettaa 35 - 37 §:n, 42 - 44 §:n säännöistä poiketen. Pysäköinnin valvonnassa käytettävän ajoneuvon saisi, jos tehtävä sitä edellyttäisi, pysäköidä alueelle, missä pysäyttäminen taikka pysäköinti on liikennemerkillä kielletty.

Pykälän 7 momentissa säädettäisiin erikoiskuljetuksista. Momentin mukaan erikoiskuljetusta saisi erityistä varovaisuutta noudattaen kuljettaa 19, 20, 22 ja 23 §:n säännösten estämättä olosuhteiden edellyttämällä tavalla, jos erikoiskuljetuksen suorittaminen sitä erityisesti vaatii. Samoin saisi erikoiskuljetuksessa poiketa erityistä varovaisuutta noudattaen 56 - 59 §:n säännöksistä, jos erikoiskuljetukselle on myönnetty 159 §:ssä tarkoitettu erikoiskuljetuslupa. Erikoiskuljetuksen suorittamisesta säädettäisiin lisäksi 158 §:ssä. Momentti vastaisi voimassa olevan tieliikennelain 48 a §:ssä säädettyä.

185 §. *Ilmoitus liikenne rikkomusta tai liikenne rikosta koskevasta päätöksestä*

Pykälä vastaisi voimassa olevan tieliikennelain 106 §:ää. Säännös on edelleen tarpeellinen. Pykälän sanamuoto rangaistuksen määräämättä jättämisen tai syytteen hylkäämisen osalta vastaisi ajokorttilain 101 §:n 2 momentissa todettua

186 §. *Ilmoitus Suomessa tehdystä liikenne rikoksesta tai liikenne rikkomuksesta toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon omistajalle tai haltijalle taikka tilapäiselle käyttäjälle.* Pykälä säädettiin tieliikennelakiin niin sanotun CBE-direktiivin (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta; 2011/82/EU) täytäntöönpanon yhteydessä.

Tieliikennelakiin lisättiin 105 b §, jossa säädetään toiseen jäsenvaltioon rekisteröidyn ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai tilapäiselle käyttäjälle Suomessa tehdystä liikenne rikoksesta tai liikenne rikkomuksesta tehtävästä ilmoituksesta. Pykälä on edelleen tarpeellinen.

Pykälässä tarkoitettu ilmoitus voisi sisältää muitakin liikenne rikoksen

tutkinnan ja täytäntöönpanon kannalta tarvittavia tietoja ja kysymyksiä.

Ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai muulle käyttäjälle lähetettyyn ilmoitukseen vastaamatta jättäminen ei aiheuttaisi oikeudellisia seuraamuksia.

187 §. *Tien tilapäinen sulkeminen.* Tien tilapäisestä sulkemisesta säädetään tieliikenneasetuksen 8 luvussa. Asetuksen 49 §:n mukaan tien voi sulkea se, jolla on oikeus asettaa tielle liikennemerkki. Pääsäännön mukaan tien sulkee tällöin tienpitäjä.

Oikeustila ei muuttuisi näiltä osin.

Tienpitäjä päättäisi edelleen tien tilapäisestä sulkemisesta. Tienpitäjä voisi sulkea tien tilapäisesti esimerkiksi tienpidollisista syistä, urheilukilpailujen, kansanjuhlien, näyttelyiden, puolustusvoimien harjoitusten, paraatien tai näytösten vuoksi.

Tienpitäjällä on tieto siitä, soveltuuko suljettavaksi haettu tieosuus rakenteeltaan ja liikenteellisiltä ominaisuuksiltaan tapahtuman järjestämiseen. Poliisilla on yleensä tieto tapahtuman tai siihen liittyvien oheistapahtumien laajuudesta ja tiedot samanaikaisista tapahtumista, jotka eivät välttämättä edellytä tien sulkemista.

Maantienpitäjä kiinnittää huomiotaan tien tilapäiseen suljettavuuteen liikennemäärän ollessa

- yli 200 ajoneuvoa vuorokaudessa.

- maantieyhteyden ollessa vailla kohtuullisin matka-aikaviivein käytettävää vastaavantasoisista korvaavaa maantieyhteyttä sekä

- kun maantieyhteys arvioidaan liikenteellisesti merkittäväksi (muun muassa valta- ja kanta-tiet, moottoriväylät, tunnelit, lossit ja sillat).

Tien tilapäisessä sulkemisessa päätettäessä on huomioitava, että joukkoliikenteen säännöllisille vuoroille sekä säännöllisille tuoremaidokuljetuksille on järjestettävä esteetön kulku tavanomaisilla reiteillään. Vaihtoehtoisesti asian järjestämisestä muulla tavoin on ennalta sovittava osallisten liikenteenharjoittajien kanssa. Kunnissa on ajantasaisin tieto joukkoliikenteen vuoroista, reiteistä ja liikenteenharjoittajista.

Hälytysajoneuvoille sekä niihin verrattavissa olevalle liikenteelle on järjestettävä mahdollisimman viivyttelemätön kulku tilapäisesti suljettuna olevan maantieosuuden kautta.

Tien tilapäinen sulkeminen vaikuttaa aina liikennejärjestelyihin. Tienpitoviranomaisen arvioi-dessa tilapäisen sulkemisen vaikutukset sellaiseksi, että tilapäinen sulkeminen edellyttää sul-kuaikaisen kiertotieviitoituksen toteuttamista, tienpitoviranomainen voi velvoittaa tapahtuman järjestäjän laatimaan viitoitussuunnitelman. Viitoitussuunnitelmalle on hankittava hyväksyntä tienpitäjältä ja kiertotien eri tieosuuksien mahdollisilta muilta tienpitäjiltä. Tilapäisen kiertotien on oltava liikenteelliseltä palvelutasoltaan vastaava korvattavaan reittiin nähden.

Suuret yleisötapahtumat, esimerkiksi Jyväskylän ympäristössä järjestettävä Neste ralli, edel-lyttävät tienpitäjien, poliisin, pelastusviranomaisten, kuntien ja tapahtumajärjestäjien yhteis-toimintaa. Teiden sulkeminen tapahtumissa edellyttää kokonaiskuvaa tieverkoston toiminnas-ta. Tällä hetkellä on esimerkiksi niin, että poliisin tehtävänä on koordinoida tapahtumien hal-lintoa sekä tienpidon että huvijärjestelyjen osalta. Koska tapahtumien luonne vaihtelee, on epätarkoituksenmukaista, että laissa säädettäisiin esimerkiksi poliisille kokonaikainen tienpi-don ja huvien koordinoititehtävä. Toimiva malli on esimerkiksi se, että sopimusjärjestelyin viranomaisten ja tapahtumajärjestäjien sekä toisten viranomaisten kesken luodaan toimiva yh-teistoimintaverkosto lupien ja muiden järjestelyihin vaikuttavien elementtien kannalta. Digita-lisaation hyödyntäminen on hallinnon järjestämisessä tärkeää.

Kiireellisissä tapauksissa tien voisi tilapäisesti sulkea liikenteenvalvojat poliisi ja rajavartiomies sekä pelastusviranomainen. Esimerkiksi onnettomuuden tai liikenteenvalvontatehtä-vän kannalta voi olla välttämätöntä, että valvoja voi sulkea tien nopeasti. Liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta on olennaista, että näissäkkin tapauksissa kyseinen viranomainen tiedot-taa tien sulkemisesta Liikenneviraston tieliikennekeskukselle ja tienpitäjälle.

Pykälän 2 *momentin* mukaan moottorikäyttöisen ajoneuvojen nopeuskilpailuja voisi järjestää vain suljetulla tiellä. Voimassa olevan tieliikenneasetuksen 51 §:n 1 momentin mukaan nope-uskilpailu voi järjestää vain suljetulla tiellä henkilöautoille ja moottoripyörille. On tarkoituk-

senmukaista, että kaikkien moottorikäyttöisten ajoneuvojen, esimerkiksi kuorma-autojen, nopeuskilpailut järjestetään suljetulla tiellä.

188 §. Työn tekeminen tiellä. Pykälässä olisi yleismääräyksiä tiellä tehtävää työtä varten. Nykyisin niistä säädetään tieliikenneasetuksen 50 §:ssä. Tie on työympäristönä vaativa ja työturvallisuuteen on kiinnitettävä huomiota. Työturvallisuuslaissa (738/2002) säädetään yksityiskohtaisemmin työn tekemiseen tiellä liittyvistä velvoitteista.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että tie olisi varustettava tarpeellisilla liikenteenohjauslaitteilla, kun tiellä tehdään liikenneturvallisuutta mahdollisesti vaarantavaa työtä. Työntekijän olisi käytettävä varusteita, jossa on selvästi erottuvia värejä, ja milloin työtä tehdään pimeässä tai hämärässä, heijastavaa materiaalia. Jos olosuhteet sitä edellyttävät, olisi tällainen tie pidettävä kokonaan tai osittain suljettuna.

189 §. Painonvalvontalaitteen asettaminen. Pykälä vastaisi voimassa olevan tieliikennelain 97 c §:ää. Säännöksellä on pantu täytäntöön tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/719 10 d artikla. Säännös on tullut voimaan 7 toukokuuta 2017.

190 §. Liikkumisesteisen pysäköintitunnuksen myöntäminen. Vammaisen pysäköintilupa myönnettiin vuonna 2016 yli 13 000 henkilölle. Pysäköintiluvan saamiseen voi liittyä muutoksia ajo-oikeuteen, kuten esimerkiksi ajokorttiluokan alentaminen tai vaatimus ajonhallintalaitteesta.

Pykälässä säädettäisiin tunnuksen myöntämisestä ja luvan myöntämisen edellytyksistä. Tunnus myönnettäisiin samoin perustein kuin vammaisen pysäköintilupa. Tunnuksen myöntäisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Pykälässä säädettäisiin lisäksi myöntämistehtävän hoitamisesta palvelutehtävänä ja tehtävän sisällöstä. Pykälä vastaisi voimassa olevaa tieliikennelain 28 c §:ää.

191 §. Erikoiskuljetusluvan myöntäminen. Pykälässä säädettäisiin erikoiskuljetusluvan myöntämisestä ja sen peruuttamisesta voimassa olevan tieliikennelain 87 c §:n mukaisesti.

192 §. Eräitä ajoneuvoja ajoneuvoyhdistelmiä koskevat poikkeukset. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston valtuuksista hyväksyä liikenteessä käytettäväksi myös sellainen ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä, joka ei täytä 116–132 §:ssä säädettyjä enimmäismittoja tai -massoja. Poikkeus voitaisiin myöntää vain rajatussa tapauksessa, jos se olisi tarpeen uuden tekniikan kokeilun, tuotekehityksen tai muun erityisen syyn takia. Edellytyksenä olisi lisäksi että poikkeuksen myöntäminen ei vaaranna liikenneturvallisuutta, ympäristöä eikä omaisuutta. Myöskään kuljetusyritysten välinen kilpailu ei saisi menettelyn vuoksi vääristyä. Lupa voitaisiin myöntää määräaikaisena ja siihen voitaisiin liittää ehtoja.

Valtuus vastaisi voimassa olevan käyttöasetuksen 52 §:ssä säädettyä valtuutta. Säännös on mahdollistanut muun muassa niin sanottujen HTC-rekkojen, joiden massat ovat säädettyjä maksimimassojen suuremmat, käyttökokeilut rajatuilla reiteillä.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin myös nykyisen käyttöasetuksen 11 b §:ssä säädettyä vastaavasta poikkeuksesta, jonka mukaan ajoneuvon alustassa, jota ei ole vielä varustettu korilla, ei tilapäisten siirtojen aikana vaadita heijastimia, taustapeilejä, roiskesuojia eikä -läppiä sil-

loinkaan, kun alusta on varustettu ohjaamolla, eikä vetolaitetta, etu- ja taka-alleajosuojaa, sivusuojaa, luvattoman käytön estävää laitetta eikä ajopiirturia.

193 §. Muutoksenhaku. Pykälän *1 momentin* mukaan lain nojalla annettuun päätökseen voisi hakea oikaisua siten kuin hallintolaissa säädetään. Viittauksella hallintolakiin varmistettaisiin hyvän hallinnon mukaisten menettelytapojen ja määräaikojen noudattaminen.

Pykälän *1 momenttiin* otettaisiin viittaussäännös myös hallintokäyttölakiin. Oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen haettaisiin muutosta hallinto-oikeudesta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntäisi valitusluvan.

Hallintolainkäyttölain 6 §:n 1 momentin mukaan päätöksestä saa valittaa se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa. Korkein hallinto-oikeus totesi päätöksessään (01/0735/5; 03511/00/3100), että tienpitäjän päätös olla asettamatta hakemuksesta alennettua nopeusrajoitus-liikennemerkkiä koki yleistä liikenneturvallisuutta eikä vaikuttanut välittömästi hakijan oikeuteen velvollisuuteen tai etuun. Hakijalla ei ollut oikeutta valittaa tienpitäjän päätöksestä.

Pykälän *2 momentin* nojalla voitaisiin määrätä, että päätöstä olisi noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviranomainen toisin määrää.

Pykälän *3 momentin* mukaan 160 §:n 3 momentissa säädetyn huomautuksen johdosta ei saisi tehdä oikaisuvaatimusta eikä valitusta. Huomautuksella ei ole tosiasiallista oikeudellista merkitystä asianomaisen henkilön aseman kannalta, eikä muutoksenhakukiellolle ole estettä. Säännös olisi yhdenmukainen voimassa olevan tieliikennelain 104 §:n kanssa.

194 §. Voimaantulo. Pykälän mukaan laki olisi tarkoitettu tulemaan voimaan vuonna 20 .

Ehdotetulla lailla kumottaisiin voimassa oleva tieliikennelaki. Jos muualla lainsäädännössä viitataan tielakiin, uuden lain voimaan tultua sovellettaisiin sen asemesta uuden lain säännöksiä.

195 §. Siirtymäsäännös. Pykälässä olisi siirtymäsäännökset.

Pykälän *1-4 momenteissa* olisi liikenteenohjauslaitteiden käyttöä koskevia siirtymäsäännöksiä. Siirtymäajat olisi määritelty niin, että tarvittavat muutokset tie- ja katuverkolla olisi mahdollista toteuttaa kohtuullisessa ajassa tien ja kadunpidon suunnittelu- ja rakentamisvaatimukset huomioon ottaen.

Pykälän *5 ja 6 momentissa* olisi ajoneuvojen käyttöä tiellä koskeva siirtymäsäännös.

Pykälän *7 momentin* siirtymäsäännös selventäisi, että ennen lain voimaantuloa tehdyistä liikenne rikkomuksista määrätään - rikosoikeudellisesta lievemmän lain periaatteesta huolimatta - nimenomaan rikosoikeudellinen rangaistus. Rikosoikeudellisen sääntelyn korvaaminen hallinnollisella ei merkitsisi rangaistusvastuusta vapautumista, vaan lievemmän lain periaate otettaisiin huomioon rangaistusta määrättäessä (LaVL 3/2017 vp.).

Säännös olisi poikkeus rikoslain 3 luvun 2 §:n 2 momentista ilmenevään pääsääntöön. Dekriminalisointi ei tässä tapauksessa lähtökohtaisesti merkitse, että suhtautuminen rangaistavaksi säädettyihin tekoihin tai laiminlyönnteihin olisi lieventynyt, eikä rangaistussäännöksen kumoaminen merkitse, että teot jäisivät jatkossa vaille seuraamuksia. Ennen voimaantuloa teh-

dyistä teoista ja laiminlyönneistä määrättäisiin siten lähtökohtaisesti rikosoikeudellinen rangaistus. Jos uuden lain mukainen hallinnollinen seuraamus olisi kuitenkin yksittäistapauksessa tosiasiallisesti lievempi kuin aikaisemman lain mukainen rikosoikeudellinen seuraamus, olisi siirtymäsäännöstä tulkittava kansalaisoikeuksia ja poliittisia oikeuksia koskevan kansainvälisen yleissopimuksen 15 artiklan 1 kohdan kanssa yhteensopivasti. Esimerkiksi päiväsakkojen lukumäärää voitaisiin tarvittaessa alentaa

1.2. Laki ajoneuvolain muuttamisesta

21 §. Ambulanssi ja ensihoitoajoneuvo. Pykälässä määriteltäisiin ambulanssi ja ensihoitoajoneuvo.

Ensihoitoajoneuvo olisi uusi ajoneuvotyyppi, joka olisi terveydenhuoltolaissa tarkoitettuun ensihoitopalvelun ensihoitotehtäviin varustettu ajoneuvo.

Ensihoitopalvelun toiminta on kehittynyt perinteisestä äkillisesti sairastuneiden ja vammautuneiden kuljetuspalvelusta toimintaan, jossa keskiössä on potilaan tilanarviointi ja tarvittavan hoidon aloitus. Vain tarvittaessa kuljetus suoritetaan ambulanssilla tarkoituksenmukaiseen terveydenhuollon toimipisteeseen. Valtaosa ensihoitopalvelun tehtävistä ei johda kuljettamiseen. Siksi on olemassa tarve ensihoitopalvelun ajoneuville, jonka avulla toteutetaan nopea potilaan tilan arviointi ja keskitetään kuljetusresurssit niitä tosiasiallisesti tarvitsevia potilaita varten. Tällaisia muita ensihoitopalvelun ajoneuvoja käyttävät esimerkiksi lääkäri- ja kenttäjohtajayksiköt.

21 b §. Hälytysajoneuvo. Pykälässä määriteltäisiin hälytysajoneuvo. Hälytysajoneuvoja ovat tietyillä hälytyslaitteilla varustetut erikoiskäyttöön valmistetut, varustetut ja käytettävät ajoneuvot. Tieliikennelaissa muun muassa säädetään esteettömän kulun antamisesta hälytysääni- ja -valomerkkejä antavalle hälytysajoneuville.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset tiettyjen ajoneuvoryhmien erikoiskäytön edellyttämien merkki- ja varoitusvalaisimien, heijastimien, heijastavien merkintöjen sekä äänimerkinantolaitteiden teknisistä vaatimuksista ja asennuksesta.

Hälytysajoneuvo on määritelty voimassa olevassa tieliikennelain 2 a §:ssä. Koska voimassa oleva tieliikennelaki kumotaan ja määritelmä on edelleen tarpeen, siitä olisi säädettävä ajoneuvolaissa.

Hälytysajoneuvo määritelty on tarpeen, koska niitä käyttävät useat eri toimijat ja jokaisen toimijan luetteleminen erikseen on epätarkoituksenmukaista. On otettava huomioon, että tiettyjä viranomaistehtäviä tehdään myös ajoneuvoilla, joissa ei ole hälytyslaitteita.

Ajoneuvolain 20 ja 21 §:ssä on määritelty pelastusauto, poliisiajoneuvo, Tullin ajoneuvo, rajavartiolaitoksen ajoneuvo ja ambulanssi. Ajoneuvolain 20 §:n perusteluissa (HE 119/2014) on tarkemmin määritelty, mitkä ajoneuvot kuuluvat näihin luokituksiin.

Osa ajoneuvojen teknisistä vaatimuksista annetaan Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä. Vuoden 2015 alusta on tullut voimaan Liikenteen turvallisuusviraston määräys (TRA-FI/9461/03.04.03.00/2012) ajoneuvojen merkki- ja varoitusvalaisimien, työ- ja apuvalaisimien, hälytysajoneuvojen äänimerkinantolaitteiden sekä eräiden ajoneuvojen heijastimien ja heijastavien merkintöjen teknisistä vaatimuksista ja asennuksesta ajoneuvoon. Tässä määräyksessä on määritelty hälytysajoneuvo. Myös puolustusvoimien asetuksessa sotilasajoneuvoista

(180/2006) on määritelty puolustusvoimien hälytysajoneuvot. Näitä ovat puolustusvoimien pelastusauto, puolustusvoimien sairausauto ja sotilaspoliisiajoneuvo.

96 §. *Ajoneuvorikkomus.* Pykälässä säädettäisiin ajoneuvorikkomuksista, joiden seuraamuksena olisi sakko tai liikennevirhemaksu. Ennen esitettävän lain voimaantuloa tehdyistä kaikista teoista ja laiminlyönneistä määrättäisiin lähtökohtaisesti rikosoikeudellinen rangaistus. Jos kuitenkin uuden lain mukainen hallinnollinen seuraamus olisi lievempi kuin aikaisemman lain mukainen rikosoikeudellinen seuraamus, olisi sanktio määrättävä lievemmän lain periaatteen mukaan. Esimerkiksi päiväsakkojen lukumäärää voitaisiin tarvittaessa alentaa.

1.3. Laki liikenteen palveluista annetun lain II osan 2 luvun 13 §:n muuttamisesta

Pykälässä säädettäisiin moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja koskevasta rikkomuksesta sekä liikennevirhemaksusta rikkomuksen seuraamuksena. Myös näiltä osin ennen esitettävän lain voimaantuloa tehdyistä kaikista teoista ja laiminlyönneistä määrättäisiin lähtökohtaisesti rikosoikeudellinen rangaistus. Jos kuitenkin hallinnollinen seuraamus olisi lievempi kuin aikaisemman lain mukainen rikosoikeudellinen seuraamus, olisi sanktio määrättävä lievemmän lain periaatteen mukaan.

1.4. Laki rikoslain 2 a luvun 3 §:n muuttamisesta

Pykälän 3 *momentin* mukaan asetuksella voitaisiin säätää, että tietyistä rikoksista määrättävän sakon kokonaisrahamäärä olisi korotettava samanlaatuudesta rikoksesta määrättävän suurimman rikesakon lisäksi suurimman tieliikennelaisa säädetyn liikennevirhemaksun suuruiseksi.

1.5. Laki rikesakkorikkomuksista annetun lain muuttamisesta

Rikesakkorikkomuksista annetusta laista kumottaisiin ne voimassa olevan tieliikennelain liikennerikkomuksia koskevat pykälät, joista säädettäisiin esitettävän lain 6 luvussa.

1.6. Laki ajokorttilain muuttamisesta

4 §. *Ajokorttiluokat.* Pykälään lisättäisiin uusi 5 *momentti*, jossa säädettäisiin niin sanottujen kaupunkijunien eli auton tai traktorin vetämien usean henkilökuljetusperävaunun yhdistelmien ajokorttivaatimuksista. Nykyisin ajokorttivaatimuksesta säädetään ajoneuvojen käyttöasetuksessa. Ajokorttivaatimus olisi edelleen DE.

Käytännössä tällaisen yhdistelmän vetoajoneuvona joudutaan käyttämään traktoria, jos perävaunuja ei ole varustettu jarruin, koska autolle suurin sallittu jarruttoman perävaunun massa on lähes aina enintään 750 kilogrammaa. Traktorille sallitaan usein tätä suurempia jarruttoman perävaunun massoja. Yhdistelmien suurin sallittu nopeus on 25 kilometriä tunnissa.

Kuljetettaessa puoliperävaunulla taikka kahdella tai useammalla toisiinsa kytketyllä perävaunulla henkilöitä tulee vetävän ajoneuvon kuljettajalla olla DE-luokan ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen oikeuttava ajokortti.

65 §. *Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella.* Pykälää uudistettaisiin. Viittaukset rikesakkorikkomuksiin poistettaisiin ja käsitteet muutettaisiin vastaamaan esitettävää tieliikennelakia.

Pykälän *1 momentin* soveltamisalaa rajattaisiin ylinopeusrikkomusten osalta. Muutoksella kohtuullistettaisiin ylinopeusrikkomusten vaikutuksia ajo-oikeuden kannalta ja vähennettäisiin sanktiokumulaatiota.

Ajokieltoon voitaisiin määrätä toistuvien rikkomusten perusteella nopeusrajoituksen rikkomisesta moottorikäyttöisellä ajoneuvolla yli 10 kilometrillä tunnissa, jos suurin sallittu liikenteenohjauslaitteella osoitettu nopeusrajoitus olisi enintään 60 kilometriä tunnissa. Ajokieltoon voitaisiin myös määrätä toistuvien rikkomusten vuoksi nopeusrajoituksen rikkomisesta moottorikäyttöisellä ajoneuvolla yli 15 kilometrillä tunnissa, jos suurin liikenteenohjauslaitteella osoitettu nopeusrajoitus olisi yli 60 kilometriä tunnissa. Ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen rikkomisen kaikissa ylinopeuksissa johtaisi edelleen toistuvana rikkomuksena ajokieltoseuraamukseen.

Pykälän *1 momentin* mukaan ajokorttiseuraamus olisi mahdollista määrätä jatkossa myös esitettävän lain 74 §:ssä tarkoitetun punaisen liikennevalo-opastimen noudattamatta jättämisestä. On perusteltua, että punaisen valon noudattaminen kaikissa tilanteissa vaikuttaa edelleen ajo-oikeuteen vaikka rikkomuksen seuraamuksena olisi hallinnollinen liikennevirhemaksu.

Toistuvina rikkomuksina ajo-oikeuteen vaikuttavien tekojen listalta poistettaisiin ajoneuvolain 96 §:n 1 momentissa säädetty ajoneuvorikkomus. Tällaisia rikkomuksia on ajoneuvolaissa paljon, esimerkiksi ajoneuvon katsastustodistuksen mukana pidon laiminlyönti ja rekisteritietojen ilmoitusvelvollisuuden laiminlyöminen. Sen lisäksi ammattipätevyyssäännösten rikkomiset eivät toistuvina rikkomuksina enää vaikuttaisi ajo-oikeuteen, jos kyse on liikenteen palveluista annetun lain II osan 3 luvun 13 §:ssä säädetystä asiakirjojen mukana pitämisen laiminlyönnistä.

Ajoneuvorikkomuksen ja asiakirjarikkomusten sisällyttämisellä ajo-oikeuteen vaikuttavien tekojen joukkoon ei ole enää perusteluita. Ajo-oikeusseuraamusta tulee käyttää pääsäännön mukaan sanktointina silloin, kun teko tai laiminlyönti vaikuttaa liikenneturvallisuuteen ja ajo-oikeudenhaltijan kykyisyyteen toimia ajoneuvon kuljettajana. Edellä mainitut ajoneuvolain ja liikenteen palveluista annetun lain rikkomustunnusmerkistöt ovat oikeudelliselta luonteeltaan hallintovalvonnallisia tunnusmerkistöjä eikä niiden taustalta voi välittömästi johtaa liikenneturvallisuuteen vaikuttavia elementtejä. Niillä ei myöskään ole merkitystä ajo-oikeudenhaltijan kykyisyyteen toimia ajoneuvon kuljettajana.

Pykälän *2 momentti* olisi uusi. Momentin mukaan ajokieltoon voitaisiin määrätä tieliikenne-laissa säädetyllä liikennevirhemaksulla rangaistavaan tekoon syylistynyt vain, jos kyseessä on:

- esitettävän lain 98 §:n 2 momentissa säädettyä viestintävälineen kiellettyä käyttöä ajon aikana;

- esitettävän lain 165 §:ssä säädettyä nopeusrajoituksen rikkomista moottorikäyttöisellä ajoneuvolla

yli 10 kilometrillä tunnissa, jos suurin sallittu liikenteenohjauslaitteella osoitettu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa;

- esitettävän lain 165 §:ssä säädettyä nopeusrajoituksen rikkomista moottorikäyttöisellä ajoneuvolla

yli 15 kilometrillä tunnissa, jos suurin sallittu liikenteenohjauslaitteella osoitettu nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa;

- esitettävän lain 74 §:ssä säädetyn punaisen liikennevalo-opastimen noudattamatta jättämisestä.

Voimassa olevan tieliikennelain mukaan ajo-oikeuteen vaikuttaa rikesakkorikkomuksista kaikki ylinopeudet sekä matkapuhelimen lain vastainen käyttäminen. Näiltä osin sääntelyä kohtuullistettaisiin ylinopeuksien osalta, koska pienimmillä ylinopeuksilla ei lähtökohtaisesti voida sanoa olevan välittömiä liikenneturvallisuusvaikutuksia. Momentin mukaan ajo-oikeuteen ei vaikuttaisi matkapuhelimen säännöksen vastainen käyttäminen, vaan kaikkien viestintävälineiden säännöksen vastainen käyttäminen.

Pykälän 3 momentin mukaan pykälän 1 tai 2 momenttia sovellettaessa ei otettaisi huomioon rikkomuksia, joista on määrätty tieliikennelain 161 §:ssä tarkoitettu ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu, jollei rikkomuksen tekijää ole valokuvattu tai vastaavalla teknisellä järjestelmällä tallennettu automaattisessa liikennevalvonnassa tai muuten ajoneuvoa pysäyttämättä siten, että hänet olisi voitu tunnistaa.

Sääntelymalli olisi ajokorttilaissa uusi. Tämä olisi siksi, että liikennevirhemaksun ohessa määrättävä ajokieltoseuraamus voi käännettyyn todistustaakkaan kytkettynä olla tarpeettoman ankara seuraamus. Säännöksellä osittain varmistettaisiin sitä, että ajo-oikeuden menettäminen, jota on pidettävä vakavampana seuraamuksena kuin vähäisempää rahamaksua, kohdentuisi ajoneuvoa kuljettaneelle.

93 §. Ajokorttirikkomus. Pykälässä säädettäisiin ajokorttirikkomuksista, joiden seuraamuksena olisi liikennevirhemaksu.

Lakiin sisältyisi siirtymäsäännös, jonka mukaan ennen lain voimaantuloa tehdyistä teoista ja laiminlyönneistä määrättäisiin rikosoikeudellinen rangaistus. Sanktio määrättäisiin kuitenkin lievemman lain periaatteen mukaan, jos hallinnollinen sanktio olisi lievempi kuin aikaisemman lain mukainen rikosoikeudellinen seuraamus. Tätä periaatetta sovellettaisiin myös ajokorttiseuraamuksen.

1.7. Laki pysäköinninvalvonnasta annetun lain 21 §:n kumoamisesta

Kumottavan pykälän mukaan kunnallisessa pysäköinninvalvonnassa käytettävään ajoneuvoon sovelletaan, mitä tieliikennelain 48 §:n 4 momentissa säädetään ajoneuvosta, jota käytetään liikennevalvonnassa.

Pykälä ei olisi enää tarpeen, koska kunnalliseen pysäköinninvalvontaan liittyvistä poikkeussäännöksistä säädettäisiin 184 §:ssä.

1.8. Laki Rajatylittävän yhteistyön tehostamisesta erityisesti terrorismin ja rajatylittävän rikollisuuden torjumiseksi tehdyn neuvoston päätöksen eräiden säännösten täytäntöönpanosta annetun lain kumoamisesta

Laki kumottaisiin tarpeettomana.

1.9. Laki tieliikenteen turvaamisesta liikennemerkein eräissä tapauksissa annetun lain kumoamisesta

Laki kumottaisiin vanhentuneena.

1.10. Laki ajoneuvoverolain 35 §:n muuttamisesta

Ajoneuvoverolain (1281/2003) 35 § säädettäisiin vastaamaan esitettävää lakia.

1.11. Laki ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 2 ja 4 §:n muuttamisesta

Ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 2 ja 4 § säädettäisiin vastaamaan esitettävää lakia.

1.12. Laki poliisin hallinnosta annetun lain 15 b §:n muuttamisesta

Poliisin hallinnosta annetun lain 15 b § säädettäisiin vastaamaan esitettävää lakia.

1.13. Laki ratalain 18 ja 89 §:n muuttamisesta

Ratalain (110/2007) 18 § ja 89 §:n 6 momentti säädettäisiin vastaamaan esitettävää lakia.

1.14. Laki hallinto-oikeuslain 12 b §:n muuttamisesta

Hallinto-oikeuslain (430/1999) 12 b § säädettäisiin vastaamaan esitettävää lakia. Sen lisäksi säädettäisiin, että hallinto-oikeus olisi päätösvaltainen myös yksijäsenisenä ratkaistaessa muutoksenhakuasiaa, jossa on kysymys esitettävän tieliikennelain soveltamisesta.

2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin esityksen 70 §:ssä esitettävällä tavalla liikenteenohjauslaitteiden tarkemmasta käytöstä tiellä ja kadulla, muun muassa ohjauslaitteissa käytettävästä kielestä. Valtioneuvoston asetusta käytettäisiin silloin, kun liikenneturvallisuuksista liikenteenohjauslaitteen käyttö olisi harmonisoitava samanlaiseksi koko Manner-Suomen alueella.

Esityksen 190 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkempia säännöksiä liikuntarajoitteisen pysäköintitunnuksen saamisen edellytyksenä olevasta vamman vaikeusasteesta ja siitä aiheutuvasta haitasta.

Esityksen 159 §:n mukaan valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin tarkemmin tieliikennevirhemaksun määräämisessä käytettävistä asiakirjoista sekä niihin tehtävistä merkinnöistä ja niiden säilyttämisestä sekä esitettävän lain nojalla määrättyjen seuraamusten täytäntöönpanoon liittyvistä ja muista viranomaisten välisistä ilmoituksista.

Esityksen mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa seuraavia määräyksiä:

1) 65 §:ssä säädetystä liikenteenohjaajan vaatetuksesta.

2) 70 §:ssä

a) kokeilutarkoituksessa vahvistaa käytettäväksi liikenteenohjauslaitteesta poikkeavan ohjauslaitteen;

b) kokeilutarkoituksessa myöntää luvan poiketa ohjauslaitteen käyttämisestä annetuista säännöksistä;

- c) liikenteenohjauslaitteiden väreistä, rakenteesta ja mitoituksista;
- d) raitiovaunuliikenteelle tarkoitetuista muista liikenteenohjauslaitteista;
- 3) 93 §:ssä säädetyn lääkärintodistuksen sisällöstä;
- 4) 97 §:ssä säädetystä sammuttimesta ja ensiaputarvikkeista;
- 5) 99 §:ssä säädetystä, liitteen 5 taulukon 1 kohdassa n tarkoitettujen linja-auton turvalaitteista ja –varusteista;
- 6) 102 §:ssä säädetystä nopeuskilven ulkomuodosta ja muusta teknisestä toteutuksesta;
- 7) 105 §:ssä säädetystä ajoneuvoluokkien talvirenkaista;
- 8) 106 §:ssä säädetyn ajoneuvon renkaiden nastamäärien sallituista eroista;
- 9) 110 §:ssä säädetystä kuorman merkitsemiseen käytettävistä välineistä;
- 10) 113 §:ssä säädetystä matkailukorin valoista ja heijastimista sekä tarvittaessa vastaavista muista liikenneturvallisuusvaatimuksista;
- 11) 118 §:ssä säädetystä ajoneuvon telojen maakosketuksessa olevan pituuden rajaamasta suurimmasta sallitusta massasta sekä muilla kuin kumi- tai metallipintaisilla teloilla varustettujen tela-ajoneuvojen suurimmista sallituista massoista;
- 12) 129 §:ssä säädettyjen valaisimien ja heijastimien teknisistä ominaisuuksista sekä sijoituksesta ajoneuvon;
- 13) 130 §:ssä säädettyjen merkintöjen, valaisimien ja heijastimien teknisistä ominaisuuksista sekä sijoituksesta ajoneuvon tai työvälineeseen;
- 14) 132 §:ssä säädetyn ajoneuvoyhdistelmän kääntymisen vaatimuksista;
- 15) 150 §:ssä säädettyjen ajoneuvoyhdistelmissä käytettävien kytkentälaitteiden teknisistä vaatimuksista ja mitoituksista;
- 16) 156 §:ssä säädetyn vilkkuvan varoitusvalaisimen käyttämisestä erikoiskuljetuksessa;
- 17) 158 §:ssä
 - a) erikoiskuljetuksessa sallituista ajoneuvoista ja ajoneuvoyhdistelmistä sekä erikoiskuljetuksessa sallittavista kuormista;
 - b) erikoiskuljetusyhdistelmissä käytettävien ajoneuvojen kytkentävaatimuksista;
 - c) erikoiskuljetuksessa sallituista mitoista ja massoista sekä erikoiskuljetuksena kuljetettavan kuorman kuormaamisesta;
 - d) erikoiskuljetuksena kuljetettavan kuorman merkitsemisestä;
 - e) muun kuin jakamattoman kuorman kuljettamisesta erikoiskuljetuksessa;

f) erikoiskuljetuksessa noudatettavista nopeusrajoituksista;

g) varoitusajoneuvojen ja liikenteen ohjaajien käyttämisestä erikoiskuljetuksessa, peräkkäisten erikoiskuljetusten kuljettamisesta ryhmänä sekä ehdoista erikoiskuljetuksesta aiheutuvan vaaran tai haitan ehkäisemiseksi sekä muista turvallisuusvaatimuksista.

18) 159 §:ssä säädetyn erikoiskuljetusluvan myöntämisen edellytyksistä sekä siitä, milloin kuljetus edellyttää erikoiskuljetuslupaa.

Esityksen 71 §:n 3 momentin mukaan Liikennevirasto voisi antaa määräyksiä liikenteenohjauslaitetta koskevan päätöstä koskevien tietojen välittämistavasta tietojärjestelmään.

Esityksen 183 §:n 4 momentin mukaan Liikennevirasto voisi antaa määräyksiä

siitä, pääsevät lautalle tai yhteysalukselle.

Esityksen 183 §:n 4 momentin mukaan toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voisi antaa määräyksiä siitä, missä järjestyksessä muut ajoneuvot kuin hälytysajoneuvot, poliisin, tullin tai rajavartiolaitoksen virkatehtävässä olevat ajoneuvot pääsevät lautalle tai yhteysalukselle.

3. Voimaantulo

Ehdotetut lait tulisivat voimaan päivänä kuuta 20 .

Ehdotetulla tieliikennelaille kumottaisiin voimassa oleva tieliikennelaki.

4. Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Tausta

Esitettävän lainsäädännön kannalta merkityksellisiä perusoikeuksia ovat perustuslain 6 §:n yhdenvertaisuus, 7 §:n oikeus elämään, henkilökohtaiseen vapauteen ja koskemattomuuteen, 9 §:n liikkumisvapaus, 15 §:n omaisuuden suoja, 20 §:n vastuu ympäristöstä sekä 21 §:n oikeus-turva. Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien toteutuminen.

Tienkäyttäjien keskinäiset oikeudet ja velvollisuudet määritellään liikennesäännöissä. Liikennesäännöillä laajassa merkityksessä edistetään liikenneturvallisuutta eli suojataan tienkäyttäjän henkeä, terveyttä ja hänen omaisuuttaan. Muun muassa liikennesäännöt ja tieliikenteen sanktioinnit turvaavat tienkäyttäjien liikkumismahdollisuuksia perustuslain 9 §:ssä edellytetyllä tavalla. Säännöksen mukaan Suomen kansalaisella ja maassa laillisesti oleskelevalla ulkomaalaisella on vapaus liikkua maassa.

Perusoikeuksia ei ole mahdollista toteuttaa aina ehdottomasti ja täysimääräisesti. Niitä tulee voida myös rajoittaa tietyissä olosuhteissa, esimerkiksi jonkin toisen perusoikeuden toteuttamisen turvaamiseksi. Perusoikeusrajoituksen on perustuttava lakiin ja sen tulee olla täsmällinen ja tarkkarajainen.

Voimassa olevaan tieliikennelakiin sisältyvät käyttäytymissääntöjen muutokset eivät ole olleet eduskunnan perustuslakivaliokunnan arvioitavana uuden, vuoden 2000 perustuslain aikana. Esitettävän lainsäädännön säätämisjärjestystä arvioitaessa on pidettävä selvänä lähtökohtana, että tienkäyttäjän perusoikeuksia on rajoitettava liikenneturvallisuuden sekä sujuvan, yhden-

vertaisen ja ympäristöystävällisen liikenteen vuoksi. Jos näin ei olisi, liikkuminen voisi olla mielivaltaa ja kaaosta. Tämän varmistamiseksi rajoitusten tehosteeksi on asetettava sekä rikosoikeudellisia että hallinnollisia sanktioita.

Järjestelmän kannalta on ensinnäkin merkityksellistä, että julkisella vallalla on velvollisuus turvata perusoikeuksia liikenteessä niin, että se ei itse loukkaa yksilöiden perusoikeuksia.

Toiseksi laajan perusoikeusnäkemysten mukaan, julkisella vallalla on perusoikeuksien kunnioittamisen lisäksi olemassa perusoikeuksien turvaamisvelvollisuus, joka tarkoittaa julkisen vallan velvollisuutta suojata yksilöä muiden yksilöiden taholta uhkaavilta perusoikeusloukkauksilta. Julkisella vallalla on tällöin velvollisuus aktiivisin toimin turvata perusoikeuksien tosiasiallista toteutumista. Toteuttamisvelvollisuus merkitsee esimerkiksi julkisen vallan velvollisuutta tieliikennealainsäädännön uudistamiseen perusoikeuksia mahdollisimman täysimääräisesti toteuttavalla tavalla.

Käytännössä lainsäätäjä toteuttaa edellä mainittua turvaamisvelvollisuuttaan - käyttäytymisnormeja sisältävän lainsäädännön laatimisen lisäksi - säätämällä rangaistaviksi perusoikeussäännösten turvaamiin oikeushyviin kohdistuvat loukkaukset. Näistä voidaan mainita esitettävät tieliikenteen rikkomukset seuraamuksineen tieliikennelaissa sekä rikoslain 23 luvun kriminalisoinnit. Turvaamisvelvoitteeseen voidaan katsoa kuuluvan myös perusoikeuksien suojaaminen liikennesuunnittelulla ja rakentamalla liikenneympäristöstä mahdollisimman turvallinen.

Tieliikenteessä on usein kyse tienkäyttäjien keskinäisten oikeuksien ja velvollisuuksien vastavuoroisuudesta. Julkisella vallalla on velvollisuus suojata kaikkien tienkäyttäjien perusoikeuksia luomalla yhteiskunnan toimenpitein mahdollisimman turvallinen liikenneympäristö. Perusoikeuksien suojaamiseen eivät riitä vain lainsäädännölliset keinot, esimerkiksi liikennesäännöt, vaan perusoikeuksia tulee suojata myös liikennesuunnittelun ja tienpidon sekä lainkäytön keinoin. Liikennevalvonnan ja lainkäytön tehtävä on puuttua perusoikeuksiin kohdistuviin loukkauksiin.

Perusoikeusnormilla turvataan yksilölle lähtökohtaisesti jokin oikeus. Tämä tarkoittaa myös sitä, että oikeus vastavuoroisesti saattaa velvoittaa toista yksilöä tai rajoittaa toisen yksilön oikeuksia. Kahden yksityisen henkilön välinen suhde poikkeaa yksilön ja julkisen vallan välisestä suhteesta niin, että yksityisten henkilöiden välisessä suhteessa kumpikin voi olla samanaikaisesti perusoikeuksien haltijana. Tällainen voi johtaa perusoikeuksien ristiriitaan, jolloin joudutaan ratkaisemaan, miten perusoikeuksien toteutuminen pyritään turvaamaan.

Tieliikenteessä vastakkain voivat olla esimerkiksi perusoikeuksina yksittäisen tienkäyttäjän liikkumisvapaus sekä toisena perusoikeutena yksittäisen tienkäyttäjän hengen, terveyden ja turvallisuuden suoja. Tieliikenteessä olisi mahdotonta toteuttaa täydellistä ja täysin rajoittamatonta liikkumisvapautta ja samanaikaisesti ylläpitää täydellistä liikenneturvallisuutta. Tieliikennelainsäädännön tehtävänä on löytää tasapaino näiden perusoikeuksien täysimääräiseksi toteuttamiseksi. Perusoikeuden ja sen taustalla vaikuttavan oikeushyvän suojelusta ei välttämättä kuitenkaan luovuta kokonaan, vaan sitä toteutetaan ikään kuin vähemmän silloin, kun sen suojelusta joudutaan tinkimään toisen oikeushyvän suojelun kustannuksella..

Liikennevirhemaksu ja sen järjestelmä

Tässä hallituksen esityksessä vähäisten liikennერიკкомusten seuraamukseksi esitetään pääosin nykyisen rikesakon käyttöalan kattamista hallintosanktioilla. Tällöin on tarkasteltu hallintosanktiona toteutettavaa *liikennevirhemaksua* sekä *ajoneuvo kohtaista liikennevirhemaksua*.

Kyse olisi yhteiskunnallisesti merkittävästä dekriminalisoinnista, jossa luovuttaisiin rikosoikeudesta tieliikenteen vähäisten rikkomusten kontrollissa. Valittu sääntelymalli tukisi yleistä kriminalipolitiikan tavoitetta käyttää rikosoikeutta vain silloin, kun sen käytölle on painavat perustelut, esimerkiksi perusoikeuksien suojeleminen ja turvaaminen. Tieliikenteessä nämä tarkoittavat tienkäyttäjien hengen ja terveyden sekä omaisuuden suojelemista rikoslain liikenne-rikostunnusmerkistön avulla.

Sanktiojärjestelmän uudistaminen olisi merkityksellistä erityisesti perustuslain 21 §:n oikeusturvaperusoikeuden kannalta.

Liikennevirhemaksu määrättäisiin hallintoviranomaisen, useimmiten poliisin, toimesta. Muutoksenhaun esiasteena olisi maksun määränneelle viranomaiselle tehtävä oikaisuvaatimus. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen olisi mahdollista hakea muutosta hallintotuomioistuimelta. Maksu pantaisiin täytäntöön sakon täytäntöönpanosta annettujen säännösten mukaisesti.

Ajoneuvokohtainen tieliikennevirhemaksu olisi mahdollista määrätä automaattisessa liikennevalvonnassa ajoneuvoa pysäyttämättä ajoneuvon omistajalle, haltijalle, tilapäiselle käyttäjälle tai käyttövastaavalle. Ajoneuvokohtainen virhemaksu muistuttaisi ehdollista rikesakkoa, josta säädetään rikesakkomenettelystä annetun lain 2 luvussa.

Lainvalmistelussa on arvioitu hallintosanktion määräytymisperusteena myös niin sanottua haltijan vastuuta, jolloin rikkomuksesta olisi kokonaisuudessaan vastuussa ajoneuvon omistaja, haltija tai tilapäinen käyttäjä ajoneuvoa varsinaisesti kuljettaneen henkilön sijaan.

Hallinnollisen seuraamusmallin valintaan tieliikenteen sääntelyssä on historiassa vaikuttanut yleensä kaksi seikkaa: Hallinnollista mallia on käytetty ensinnäkin silloin, kun sillä on ollut tarkoitus täydentää rikosoikeudellista järjestelmää, jolloin tavoitteena on ollut lisätä kontrollin tehokkuutta. Tehokkuusnäkökohdat painottuivat esimerkiksi tieliikenteen ylikuormamaksusta säädettäessä (HE 185/1988).

Toiseksi hallinnollisen sanktion valinta on voinut johtua joko ei-toivotun käytöksen yleisyydestä ja moitittavuuden vähäisyydestä aiheutuneesta prosessiekonomisesta järkevöittämisestä tai yksinomaan pyrkimyksestä tehostaa tietynlaiseen käyttäytymiseen puuttumista. Tällöin rikosoikeus on arvioitu liian tehottomaksi ja joustamattomaksi. Esimerkki tällaisesta on tieliikenteen pysäköintivirhemaksu, jota koskeva sääntely oli seurausta 1960-luvun autoistumisesta ja sen myötä tapahtuneesta pysäköintivirheiden lisääntymisestä (HE 130/1969).

Pysäköintivirheiden osittaisen dekriminalisoinnin jälkeen tieliikenteen lievien rikkomusten järjestelmäksi muodostettiin Suomessa rikesakkoperustainen sanktio- ja menettelysäännöstö, joka tuli voimaan vuonna 1983. Sitä on uudistettu esimerkiksi vuoden 2005 lain muutoksella säätämällä niin sanotusta ehdollisesta rikesakosta, joka voidaan sakkomenettelylain 3 luvun säännösten mukaan määrätä postitiedoksiantona syyllisyydestä riippumatta ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai tilapäiselle käyttäjälle automaattisessa tieliikenteen valvonnassa kuljettajaa pysäyttämättä havaitusta ylinopeusrikkomuksesta tai linja-autokaistalla sääntöjen vastaisesta ajamisesta.

Tieliikenteessä tapahtuvien lievien sääntö- ja käyttörikkomusten sanktiojärjestelmän reformin tavoitteena on se, että lievien rikkomusten rangaistusjärjestelmä on oikeusturvallinen, tehokas, tarkoituksenmukainen ja ekonominen. Tässä merkityksessä uudistettavan sääntelyn tulee täyttää perustuslain ja kansainvälisten ihmisoikeussopimusten asettamat vaatimukset.

Eduskunnan perustuslakivaliokunnan mukaan hallinnollisen sanktion yleisistä perusteista on säädettävä perustuslain 2 §:n 3 momentin edellyttämällä tavalla lailla, koska sen määrittämiseen sisältyy julkisen vallan käyttöä. (PeVL 28/2014 vp ja siinä mainitut lausunnot, PeVL 32/2005 vp) Valiokunta on myös katsonut, että taloudellisen seuraamuksen määrittämisessä on kyse merkittävästä julkisen vallan käytöstä. Laissa on siksi täsmällisesti ja selkeästi säädettävä maksuvelvollisuuden ja maksun suuruuden perusteista sekä maksuvelvollisen oikeusturvasta, samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista. (PeVL 28/2014 vp ja siinä mainitut lausunnot)

Edellä mainitun lisäksi seuraamuksen sallittavuutta on arvioitava sanktioihin soveltuvan arvioinnin lisäksi samalla tavalla kuin perusoikeuksien rajoittamista yleensäkin. Sovellettavaksi tulevat myös perustuslailliset hyvän hallinnon ja oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin takeet. Koska rangaistuksenkaltaiset hallinnolliset seuraamukset rinnastetaan usein varallisuusrangaistuksiin, niillä on välitön yhteys myös perustuslain 15 §:n omaisuudensuoja-perusoikeuteen. Siksi hallinnolliselta sanktiolta edellytetään lailla säätämisen lisäksi täsmällisyyttä ja tarkkarajaisuutta sekä hyväksyttävyyttä ja suhteellisuusperiaatteen mukaisuutta.

Perustuslakivaliokunta on usein kiinnittänyt huomiotaan siihen, että hallinnollisia sanktioita koskevan sääntelyn tulee olla oikeasuhtaista eli *suhteellisuusperiaatteen* mukaista (PeVL 15/2014 vp ja PeVL 17/2012 vp sekä siinä mainitut lausunnot). Oikeasuhtaisuuteen ovat liittyneet yleensä kysymykset lievien laiminlyöntien sanktioinnista (PeVL 58/2010 vp) ja seuraamusten porrastamisesta rikkomuksen vakavuuden perusteella (PeVL 11/2009 vp). Valiokunta on pitänyt oikeasuhtaisuusvaatimuksen kannalta arveluttavana muun muassa sitä, että eräistä varsin vähäisenä pidettävistä laiminlyönneistäkin seuraavan laiminlyöntimaksun suuruuden ehdotettiin olevan vähintään 500 euroa (PeVL 58/2010 vp).

Liikennevirhemaksusta säädetään esityksen 6 luvussa. Tarkkarajaiset ja täsmälliset, laillisuusperiaatteen mukaiset rikkomustunnusmerkistöt ovat esityksen 162 – 172 §:ssä. Virhemaksun määräksi esitettävät rahamäärät ovat kohtuullisia ja oikeasuhtaisia, ja vastaavat pääosin voimassa olevan rikesakkorikkomuksista annetun laissa säädettyjä rikesakkojen rahamääriä.

Ajoneuvon omistajan, haltijan, tilapäisen käyttäjän tai käyttövastaava vastuu ajoneuvolla tehdystä liikenne rikkomuksesta

Hallinnollisen sääntelymallin etuna rikosprosessiin verrattuna pidetään prosessuaalista tehokkuutta. Keskeinen hallinnollisen tehokkuuden elementti on niin sanottu *ankara vastuu*, johon sisältyy *käännetty todistustaakka*. Rikkomukseen syyllistyneelle asetetaan tällöin velvollisuus myötävaikuttaa oman asiansa selvittämiseen maksusta vapautuakseen.

Pääsääntö on, että rikosasiassa todistustaakka on kantajalla eli syyttäjällä tai asianomistajalla. Tämä periaate ilmenee oikeudenkäymiskaaren 17 luvun 1 §:n 2 momentista, jossa todetaan, että rikosasiassa kantajan tulee näyttää toteen ne seikat, joihin hänen vaatimuksensa nojautuu.

Syyttäjän todistustaakka perustuu lisäksi perustuslain 21 §:n 2 momentin ja ihmisoikeussopimusten syyttömyysolettama-artikloihin: Euroopan Neuvoston ihmisoikeussopimuksen 6 artiklan 2 kappaleeseen ja Yhdistyneiden Kansakuntien kansalaisoikeuksia ja poliittisia oikeuksia koskevan yleissopimuksen 14 artiklan 2 kappaleeseen. Syyttömyysolettama edellyttää, että rikosasia käsitellään puolueettomassa tuomioistuimessa, joka 1) pyrkii aineelliseen totuuteen, 2) syyttäjällä on todistustaakka, 3) epäselvissä näyttökysymyksissä noudatetaan *in dubio pro reo*-periaatetta ja 4) syytetyllä on oikeus esittää vastanäyttöä tai pysyä passiivisena.

Syyttömyysolettama koskee sekä lainsäätäjää että lainkäyttäjää ja sitä sovelletaan koko rikosprosessin ajan. Esitutkintalain 7 §:n 2 momentissa on nimenomaisesti säädetty, että epäiltyä

on kohdeltava esitutkinna syyttömänä. Säännöksellä on merkitystä jo ennen esitutkinna käynnistymistä. Julkinen valta ei voi missään vaiheessa ennen tuomioistuimen syyksilukevaa päätöstä todeta henkilön syyllistyneen tiettyyn rikokseen.

Syyttäjän todistustaakasta rikosasiassa seuraa, että epäillyllä ei ole velvollisuutta osoittaa itseään syyttömäksi tai osallistua aktiivisesti syyllisyytensä selvittämiseen (itsekriminointikielto, itsekriminalisointisuoja, myötävaikuttamattomuusperiaate). Syytetyllä ei ole totuudessa pyymisvelvollisuutta eikä velvollisuutta lausua asiassa mitään. Itsekriminointikielto estää epäillyn tai syytetyyn velvoittamisen aktiivisesti myötävaikuttamaan syyllisyytensä selvittämiseen.

Vaikka rikosasiassa syytetyllä ei ole velvollisuutta osallistua syyllisyytensä selvittämiseen, se ei poista sitä tosiasiaa, että rikesakkoasiassa sakkomääräyksen saaneen on usein käytännössä esitettävä esitutkinna ja/tai asian tuomioistuinkäsittelyssä vastanäyttöä syyttömyytensä tueksi, esimerkiksi vapautukseen automaattisessa liikennevalvonnassa todetusta ylinopeusrikkomuksesta. Perustuslain 21 §:n oikeusturvaperusoikeuden ytimeen sisältyy mahdollisuus esittää vastanäyttöä syyttömyytensä tueksi.

Euroopan ihmisoikeustuomioistuin on käsitellyt ankaraa vastuuta ja käännettyä todistustaakkaa ja todennut, että syyllisyyttä koskevan näyttövelvollisuuden siirtäminen syyttäjältä syytetylle on ristiriidassa Euroopan ihmisoikeussopimuksen 6 (2) artiklan kanssa (esimerkiksi ratkaisut *Telfner* 20.3.2001 ja *John Murray* 8.2.1996). Artiklan mukaan jokaista rikoksesta syytettyä on pidettävä syyttömänä, kunnes hänen syyllisyytensä on laillisesti näytetty toteen.

Ihmisoikeustuomioistuin on samalla todennut, että rikossyytteen käsittelyn oikeusturvatakeita tulee soveltaa silloinkin, kun kyse on tieliikenneriikkomuksesta määrätystä hallinnollisesta maksuseuraamuksesta. Ratkaisevaa on tällöin se, että rikkomuksesta säädettyä seuraamusta sen luonteen vuoksi on pidettävä rangaistuksena.

Eduskunnan perustuslakivaliokunta on pitänyt perustuslain 21 §:ään sisältyvän syyttömyysoletaman kannalta ongelmallisena ehdotusta siitä, että hallinnollinen sanktio perustuisi tahallisuudesta ja tuottamuksesta riippumattomaan vastuuseen ja käännettyyn todistustaakkaan. Valiokunnan mukaan niin sanotun hallinnollisen seuraamusmaksun, *öljypäästömaksun*, käsittelyssä oli soveltuvin osin otettava huomioon mahdolliset rinnasteisuudet rikosoikeudelliseen rangaistukseen (PeVL 32/2005 vp). Tällöin perustuslain 8 §:n rikosoikeudellinen laillisuusperiaate tulee lähtökohtaisesti sovellettavaksi, samoin kuin Euroopan ihmisoikeussopimuksen 6 artiklan 2 kohdan mukainen syyttömyysoletaman noudattaminen.

Eduskunta ei ole varauksetta hyväksyt hallinnolliseen sanktiointiin liittyvää ankaraa vastuuta. Esimerkiksi EU:n tullirikkomusdirektiivin laatimiseen liittyvässä kannanotoissa eduskunta katsoi, että ankaraa vastuuta ei pitäisi ainakaan laajalti omaksua hallinnollisten seuraamusten määräämisessä (U 2/2014 vp ja valiokuntien lausunnot).

Näyttövelvollisuuden *siirtämisestä* erillään on kuitenkin pidettävä lisäksi kysymys näyttövelvollisuuden *alentamisesta*. Ihmisoikeustuomioistuimen mukaan näyttövelvollisuutta voidaan alentaa perustamalla näyttö oletuksille. Tuomioistuimen mukaan oletuksille perustuvat rangaistussäännökset eivät riko ihmisoikeussopimuksen 6 (2) artiklaa, mikäli säännöksiä sovellettaessa pysytään kohtuullisissa rajoissa. (*Salabiaku* 7.10.1988 ja em. *Telfner*).

Ihmisoikeustuomioistuimen mukaan sen, että syyttäjä vaatii syytetyltä selitystä syyttömyytensä tueksi, katsotaan siirtävän todistustaakan syytetylle, mikä puolestaan on lähtökohtaisesti ristiriidassa syyttömyysoletaman kanssa. (HE 16/2005 vp)

Suomessa ajoneuvon omistaja, haltija, tilapäinen käyttäjä tai käyttövastaava ovat jo tällä hetkellä osittain vastuussa automaattisessa liikennevalvonnassa määrätystä rikesakosta. Sakko-menettelylain 15 §:n mukaan rikesakkomääräys on mahdollista antaa automaattisessa liikennevalvonnassa havaitun ajoneuvon kuljettajaa selvittämättä myös sille luonnolliselle henkilölle, joka rikkomuksen tekoaikana oli rikkomukseen käytetyn ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja, haltija tai tilapäinen käyttäjä. Määräys on mahdollista antaa myös ajoneuvolain 3 §:n 23 kohdassa tarkoitetulle käyttövastaavalle, jos kaikki rikkomukseen liittyvät seikat huomioon ottaen voidaan pitää selvitettyinä, että hän on rikkomuksen tekoaikana kuljettanut siihen käytettyä autoa. Muussa tapauksessa käyttövastaavalta tiedustellaan, kuka kyseistä autoa on silloin kuljettanut.

Ajoneuvon omistaja, haltija, tilapäinen käyttäjä tai käyttövastaava voi kuitenkin kiistää rikesakkomääräyksen. Perusteltu syy on esimerkiksi se, että hän ei ole kuljettanut ajoneuvoa rikkomuksen tekohetkellä. Vastustamista ei tarvitse lainkaan perustella. Sakko-menettelylain 20 §:n 2 momentin mukaan poliisilaitoksen päällikkö poistaa vastustetun rikesakkomääräyksen. Tällöin ehdollinen menettely ajoneuvon omistajaa, haltijaa tai tilapäistä käyttävää vastaan raukeaa ja asian jatkokäsittelystä on voimassa, mitä tavanomaisen rikesakon käsittelystä säädetään.

Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen Iso-Britanniaa koskevan *O'Halloran ja Francis* –ratkaisun (29.6.2007) perusteella voidaan myös todeta, että tieliikenteessä on syyllisyysperiaatteen kannalta jotain erityistä. Tapauksessa oli kyse kuljettajan kuvaa tallentamattomasta automaattisesta liikennevalvonnasta ja siihen liittyvästä, erikseen sanktoidusta velvollisuudesta ilmoittaa auton kuljettaja viranomaiselle. Valittajan mukaan velvollisuus rikkoi ihmisoikeussopimuksen mukaiseen itseksiminontikieltoon sisältyvää oikeutta olla vaiti. Vastaavat oikeudet johtavat perustuslain 21 §:ssä säädetyllä tavalla myös hallinnollisiin seuraamuksiin liittyvään menettelyyn.

Ihmisoikeustuomioistuin oli jo aiemmassa Itävaltaa koskeneessa ratkaisussa *Weh* (8.4.2004) viitannut siihen, että itseksiminontikiellon kannalta tällaisessa velvollisuudessa ei ole ongelmaa. Kyse ei ollut muusta kuin velvollisuudesta ilmoittaa ajoneuvon kuljettajan nimi. *O'Halloran ja Francis* –ratkaisussa ihmisoikeustuomioistuin lausui, että järjestely ei tuhonnut syyttömyysolettaa ja oikeutta olla vaiti, koska moottoriajoneuvolla liikenteeseen osallistuminen merkitsi liikenteeseen sisältyvien sääntöjen hyväksymisen.

Ihmisoikeustuomioistuin on myös Hollantia koskeneessa *Falk*-ratkaisussa (19.10.2004) hyväksynyt ajoneuvon omistajan ja haltijan vastuun ajoneuvolla tehdystä rikkomuksesta tilanteessa, jossa liikenteenvalvonnan maksusanktio kuuluu ihmisoikeussopimuksen 6 artiklan rikossyytteen alaan. *Falk*-ratkaisu oli hakijan kannalta kielteinen tutkittavaksi ottamisen edellytyksiä koskeva ratkaisu, mutta siinä tehdyt linjaukset ovat sittemmin vakiintuneet.

Ihmisoikeustuomioistuin totesi ratkaisussaan ensinnäkin, että myös vähäiset hallinnolliset liikenne rikkomukset ovat rikoksia Euroopan ihmisoikeussopimuksen 6 artiklan kannalta. Säännös siitä, että henkilö oli rikosasiassa oletettava syyttömäksi ja että syyttäjällä oli todistustaakka, ei kuitenkaan ollut ehdoton näyttöön vaikuttavista oletuksista johtuen. Euroopan ihmisoikeussopimus ei kiellä oletusten käyttöä näyttöratkaisua harkittaessa tieliikenne rikkomuksissa, jos valtio noudattaa suhteellisuusperiaatetta ottamalla huomioon asian merkityksen ja puolustuksen oikeudet.

Ihmisoikeustuomioistuin totesi suhteellisuusperiaatteen noudattamisesta tapauksessa, että säännöksellä pyrittiin edistämään liikenneturvallisuutta niin, että liikenne rikkomukset, jotka oli havaittu teknisin tai muin keinoin ja joiden tekijän henkilöllisyyttä ei voitu selvittää tapah-

tuma-aikaan, eivät jäisi rankaisematta. Myös se oli tärkeää, ettei viranomaisille aiheutuisi kohtuuttomia vaikeuksia syyttamisestä ja rangaistusten määräämisestä. Ihmisoikeustuomioistuin mukaan sakotetulla oli oikeus valittaa seuraamuksesta tuomioistuimelle. Hollannin lain mukaan henkilöllä, jolle maksu oli määrätty, oli myös oikeus tehdä väite siitä, että poliisilla oli ollut mahdollisuus kuljettajan henkilön selvittämiseen.

Euroopan ihmisoikeustuomioistuin katsoi, ettei Hollannin rikesakkolain säännös, jonka nojalla ajoneuvon rekisteröidyn omistajan oli otettava vastuu siitä, että hän oli antanut toiselle luvan käyttää autoaan, ollut Euroopan ihmisoikeussopimuksen 6 (2) artiklan kanssa yhteen sopimaton.

Säätämisyjärjestyksen kannalta on myös merkityksellistä arvioida, onko rikosoikeudellisen suhteellisuusperiaatteen mukaista, että julkinen valta ei selvittäisi tosiasiallista rikkomuksen tekijää, vaikka automaattivalvonnan kuva on nykytilanteessa Suomessa poliisin käytettävissä.

Falk-ratkaisun perusteella näin ei näyttäisi olevan. Myöskään voimassa oleva sakkomenettelylaki ei edellytä automaattisessa liikennevalvonnassa poliisilta kuljettajan selvittämistä, vaikka poliisilla on kuljettajan valokuva hallussaan, koska rikesakkomääräys voidaan lähettää suoraan ajoneuvon omistajalle, haltijalle, tilapäiselle käyttäjälle tai käyttövastaavalle. Nämä voivat rikesakon maksamalla myöntää liikenneriikkomuksen. Erityistä on se, että omistaja, haltija, tilapäinen käyttäjä tai käyttövastaava voi myöntää syyllisyytensä rikkomukseen, vaikka he eivät olisi tosiasiaa ajoneuvoa rikkomuksen tekohetkellä kuljettaneet.

Vuonna 2010 pysäköinninvalvonnasta annettua lakia säädettäessä eduskunnan perustuslakivaliokunta viittasi muun muassa *Falk*-ratkaisuun. Valiokunnan mukaan hallinnollisen seuraamusjärjestelmän toimivuuden kannalta on olennaista, että menettely on oikeusturvan edellyttämissä rajoissa mahdollisimman yksinkertaista. Tällöin syyttömyysolettamasta on mahdollista tinkiä ja todistustaakka voidaan asettaa ajoneuvon omistajalle tai haltijalle. Valiokunta kuitenkin edellytti, että omistaja tai haltija oli säädettävä vastuusta vapaaksi saattaessaan todennäköiseksi, ettei ole itse pysäköinyt ajoneuvoa väärin. (PeVL 57/2010 vp).

Öljypäästömaksusta aiemmin 2005 säädettäessä perustuslakivaliokunta lausui, että valiokunnan mielestä öljypäästömaksun määrääminen on hallintoasian käsittelyä, johon sovelletaan hallintolakia. Hallintolain 31 §:n 1 momentin mukaan rajavartiolaitoksen on huolehdittava asian riittävästä ja asianmukaisesta selvittämisestä hankkimalla päästömaksuasian määräämiseksi tarpeelliset tiedot ja selvitykset. Mikäli selvityksessä käy ilmi, että kielletty päästö on tietystä aluksesta määritellyllä merialueella, maksu voidaan määrätä. Valiokunnan mukaan päästömaksua koskeva päätöksenteko ei perustu tällöin lainkaan käännettyyn todistustaakkaan, koska hallintolaki asettaa rajavartiolaitokselle ensisijaisen selvitysvastuun ennen maksun määräämistä. Siinä noudatetaan myös syyttömyysolettamaa.

Edellä mainitun ratkaisukäytännön perustella on pääteltävissä, että esitettävä liikennevirhemaksu ja ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu ja niitä koskevat menettelyt eivät olisi ristiriidassa perustuslain 21 §:ssä säädetyn oikeusturvaperusoikeuden kannalta.

Ajokielto oheisseuraamuksena

Kun liikennevirhemaksua säädetään vähäisten liikenteen rikkomusten seuraamukseksi seuraamuksena, tulee myös arvioida, onko ajokielto mahdollista määrätä myös hallinnollisen seuraamuksen oheisseuraamuksena. Sakon ja rikesakon oheisseuraamuksena ajokielto on mahdollinen. Ajokiellosta toistuvien rikkomusten seuraamuksena säädetään ajokorttilain 65 §:ssä.

Ajokiellon oikeudelliseen luonteeseen liittyy jossain määrin epäselvyyttä. Suomen kansallisessa lainsäädäntö- ja oikeuskäytännössä rikokseen perustuvia ajokieltoja on vakiintuneesti pidetty ensi sijassa ajo-oikeuteen kohdistuvina turvaamistoimina, joilla pyritään estämään uusien rikosten tekeminen eikä niinkään rankaisemaan tehdystä rikoksesta (HE 104/2004 vp, HE 36/2008 vp, KKO 2006:101, KKO 2010:29, KKO 2011:3).

Toisaalta rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen ja taannehtivuuskiellon on katsottu koskevan ajokieltoseuraamusta (KKO 2005:132, KKO 2007:77), ja huomiota on kiinnitetty ajokiellon liikkumisvapautta ja elinkeinovapautta rajoittaviin vaikutuksiin (LiVM 19/2004 vp, ja HE 212/2010 vp).

Ajokorttilain esitöissä on lähdetty ajokiellon turvaamistoimiluonteesta. Ajokiellon tehokkuuden on kuitenkin todettu perustuvan yhtäältä sen ennalta estävyyteen ja koettuun kiinnijäämiskettiin joita voidaan pitää rangaistuksille luonteenomaisina piirteinä ja toisaalta ajokiellon pituuteen, joka vaihtelee liikennekäyttäytymisen moitittavuuden mukaan (HE 212/2010 vp). Hallintolainkäytössä on lausuttu poliisin määräämän, liikenneturvallisuuden vaarantamiseen perustuvan ajokiellon olevan paitsi hallinnollinen turvaamistoimenpide, myös rikoksen seuraamus (KHO 2009:60).

Oikeuskirjallisuudessa ajokieltoseuraamuksen luonteesta on esitetty vaihtelevia kantoja. Rikosoikeudellisessa kirjallisuudessa ajokielto luetaan yleensä samaan rikosten muiden seuraamusten ryhmään kuin esimerkiksi konfiskaatio, metsästyskielto ja eläintenpitokielto. Rikosoikeuden yleisiä oppeja koskevan uudistuksen esitöissä ajokielto mainitaan rikosoikeudellisena turvaamistoimenpiteenä (HE 44/2002 vp).

Eduskunnan perustuslakivaliokunta ei ole ottanut kantaa siihen, millainen suhde ajokiellon määräämisellä on esimerkiksi perustuslain tuomiovallan käyttöä koskevaan 3 §:ään tai oikeusturvaa koskevaan 21 §:ään. Perustuslain 8 §:n mukaisen rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen perustuslakivaliokunta on katsonut koskevan myös muita rikosoikeudellisia seuraamuksia kuin rangaistuksia. (PeVL 31/2002 vp)

Euroopan ihmisoikeustuomioistuin on lausunut ratkaisussaan turvaamistoimenpide-luonteen. Ihmisoikeustuomioistuin on ratkaisussaan *Escoubet* (28.10.1999) todennut, että välittömästi ja objektiivisin perustein ilman syyllisyysarviota tehtävä ajokortin peruuttaminen ei ollut rikosoikeudellinen rangaistus, vaan turvaamistoimenpide. Ajokiellon lyhyt kesto ei ollut edellyttänyt toisenlaista arviota.

Ajokorttilain 65 §:n 1 momentin mukaan poliisin on muun muassa määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeuden haltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syylistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan nopeusrajoituksen rikkomiseen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla. Menettelyssä poliisi tekee sakkojen perusteella määrättävästä ajokiellosta päättäessään hallintopäätöksen, joka perustuu lainvoimaisista sakkopäätöksistä ajoneuvoliikennerekisteriin tehtyihin merkintöihin.

On edelleen pidettävä selvänä, että lievienkin tieliikenteen rikkomusten *järjestelmä* edellyttää ajokorttiseuraamusta silloin, kun rikkomukset ovat toistuvia ja merkityksellisiä liikenteen sujuvuuden, ympäristövaikutusten sekä liikenneturvallisuuden kannalta. Ajokorttiseuraamuksella on erityistä ennalta estävää merkitystä, joka ei ole välittömästi riippuvainen henkilön tulotasosta, kuten esimerkiksi rikesakossa on asian laita.

Ajokielto voidaan samastaa hallintoluvan peruuttamiseen. Hallintolupa on päätös, jolla viranomainen yksittäistapauksessa sallii muuten kielletyn tai julkisoikeudellisten rajoitusten alaisen

toiminnan. Ajokorttilain 6 §:n 1 momentin mukaan ajo-oikeus alkaa, kun ajokortti luovutetaan.

Korkein hallinto-oikeus on ratkaisuihissaan ottanut kantaa erilaisten lupien peruuttamiseen. Elinkeinolupien ollessa kyseessä on suhteellisen tavallista, että elinkeinotoiminnassa tapahtunut lainvastainen, mahdollisesti rangaistava teko johtaa seuraamuksen ohella luvan peruuttamiseen. Korkeimman hallinto-oikeuden vakiintuneen käytännön mukaan kyseessä ei kuitenkaan yleensä ole rangaistus.

Esimerkiksi korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisun KHO 2011:15 mukaan jätetiedostoon hyväksynnän peruuttamista koskevassa hallinnollisessa päätöksenteossa, jossa on kysymys perustuslain 18 §:n 1 momentin perusteella arvioitavasta elinkeinoluvan peruuttamiseen rinnastuvasta viranomaisen päätöksestä, ei ole kyse rangaistusluonteisesta seuraamuksesta, vaan tällainen viranomaisen päätös on oikeudelliselta luonteeltaan valvonnallinen hallintotoimi.

Ajokorttiseuraamusten osalta oikeuskäytäntöä on erityisesti *ne bis in idem* –periaatteen osalta. Periaatteen tulisi rajoittaa lainkäytön ohella lainsäätäjän toimintavapautta estämällä saman teon tai laiminlyönnin kontrollin (uudelleen tutkinnan ja rankaisemisen) samanaikaisesti sekä rikosoikeudellisella rangaistuksella että hallinnollisella sanktiolla. Periaatteen asettamat rajoitukset on otettava huomioon myös lainvalmistelutilanteissa.

Korkein hallinto-oikeus on esimerkiksi ratkaisussaan KHO 2014:96 arvioinut tieliikenteeseen liittyvää tilannetta, jossa käräjäoikeus oli tuominnut henkilön, jolla oli taksinkuljettajan ajolupa, muun ohella rattijuopumuksesta ja liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sakkoon. Käräjäoikeus oli lisäksi määrännyt hänet ajokieltoon. Poliisilaitos peruutti tämän jälkeen henkilön taksinkuljettajan ajoluvan määrääjäksi. Korkeimman hallinto-oikeuden mukaan poliisilaitoksen määräämässä ammattiajoluvan peruuttamisessa oli kysymys lähinnä siitä, täyttikö henkilö edelleen ammattiajoluvan haltijalle asetetut vaatimukset, vaikka käräjäoikeuden määräämä ajokielto oli rikosoikeudellinen seuraamus. Ajoluvan peruuttamisessa ei siten korkeimman hallinto-oikeuden mukaan ollut kysymys kaksoisrangaistavuudesta, joten käräjäoikeuden määräämät sakko ja ajokielto eivät estäneet ammattiajoluvan peruuttamista rattijuopumusrikokseen ja liikenneturvallisuuden vaarantamiseen syylistymisen perusteella.

Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisussa KHO 2014:95 oli kyse neljästä ylinopeusrikkomuksesta, joista henkilölle oli määrätty kahden kuukauden ajokielto. Korkeimman hallinto-oikeuden mukaan henkilön ajokieltoa koskevassa harkinnassa ei tullut arvioida yksittäisten tekojen moitittavuutta sinänsä, vaan sitä, täyttikö henkilö kyseisten tekojen jälkeenkin ne vaatimukset, joita ajo-oikeuden haltijalta vaaditaan, ja täyttääkö hän ajo-oikeuden edellytykset. Vaikka rike- ja päiväsakot sekä ajokielto on ylinopeuksien perusteella määrätty eri menettelyissä, ajokiellon määrääminen kuuluu korkeimman hallinto-oikeuden mukaan Suomen oikeuden mukaisiin toistuvien ylinopeuksien seuraamuksiin. Siksi ajokiellon määräämisessä ei ollut kysymys kielletystä uudesta oikeudenkäynnistä samassa asiassa. Näin ollen ajokieltoa määrättäessä henkilöä ei ollut syytetty tai rangaistu uudelleen rikoksesta, josta hänet oli jo lainvoimaisesti tuomittu. Tämän vuoksi ajokieltoon määräämisessä toistuvien liikennerikkomusten perusteella ei ollut kysymys *ne bis in idem* -kiellon vastaisesta seuraamuksesta, eivät-
kä henkilölle aiemmin määrätty rikesakot ja sakkorangaistukset olleet esteenä henkilön määräämisessä ajokieltoon.

Ajokortin hallintolupa-luonteen korostaminen ja ajo-oikeusseuraamusten määrittäminen turvaamistoimenpideluonteen kautta suhteellistaa asiaan liittyviä oikeudellisia jännitteitä. Toisaalta erityisesti Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ratkaisuihin tukeutuen Suomessa on

oikeuskirjallisuudessa esitetty kritiikkiä ajokiellon turvaamistoimenpiteeksi luokittelua vastaan ja esitetty, että ajokielto tulisi ymmärtää rikosoikeudelliseksi rangaistukseksi.

Euroopan ihmisoikeustuomioistuin on Ruotsia koskeneessa ratkaisussa *Nilsson* (2005) arvioinut ajokiellon luonnetta rikosoikeudellisena rangaistuksena *ne bis in idem* -soveltamistilanteessa ja kiinnittänyt huomiotaan ajokiellon tarkoitukseen. Kun teon ja ajokiellon määräämisen välillä oli kulunut lähes vuosi, tuomioistuimen mukaan oli selvää, että muiden tielläliikkujien turvaamiseen liittyvien turvaamisperusteluiden ohella käsillä oli rangaistuksellinen elementti. Sen lisäksi ajokiellon kesto – 18 kuukautta – oli asian kannalta niin olennainen tekijä, että ajokieltoa oli pelkästään sen perusteella pidettävä luonteeltaan rikosoikeudellisena rangaistuksena.

Ranskaa koskeneessa *Malige*-ratkaisussa (1998) ihmisoikeustuomioistuin totesi pisteiden vähentämisen ajokortista olevan luonteeltaan rikosoikeudellisen seuraamuksen määräämistä, koska pisteiden vähentäminen saattoi Ranskan kansallisen lainsäädännön mukaan johtaa hallinnolliseksi seuraamukseksi miellettyyn ajokortin peruuttamiseen. Tuomioistuin kiinnitti huomiota siihen, että kyse oli kuitenkin kansallisessa lainsäädännössä rikokseksi määritellyn teon seuraamuksesta, joka määrittiin rikosprosessissa: pisteiden vähentäminen oli rikostuomion automaattinen seuraus. Sen lisäksi tuomioistuimen mukaan oli riidatonta, että oikeus ajaa ajoneuvoa oli erittäin hyödyllinen jokapäiväisessä elämässä. Pisteiden vähentämisestä mahdollisesti seuraava ajokielto oli tarkoitukseltaan turvaamistoimenpiteen ohella rankaisullinen ja ennalta estävä.

Ihmisoikeustuomioistuin myös toisti *Malige*-ratkaisussa jo aiemmin *Öztürk*-ratkaisussa (21.2.1984) ilmaisemansa lähtökohtaisen myötämielisen suhtautumisensa hallinnolliseen seuraamusjärjestelmään.

Edellä mainitun kansallisen oikeuskäytännön ja Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ratkaisukäytännön perusteella ajokieltoseuraamuksen liittämiseksi myös liikennevirhemaksuun ei vaikuttaisi olevan estettä. Esitettävässä ajokorttilain 65 §:n muutoksessa kuitenkin esitetään ajokiellon poistamista toistuvien rikkomusten perusteella vähäisimmissä tieliikennelaissa säädettyissä nopeusrajoitusten rikkomisissa, ajoneuvolaissa säädettyissä ajoneuvorikkomuksissa sekä ajokorttilaissa ja liikenteen palveluista annetussa laissa säädettyistä asiakirjarikkomuksissa.

Virastojen määräystenantovaltuudet

Esityksessä esitetään viranomaisille runsaasti määräystenantoimivaltuuksia (katso edellä jakso Tarkemmat säännökset ja määräykset). Asia on merkityksellinen perustuslain 80 §:n kannalta.

Viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuutuksen tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu.

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut perustuslain 80 §:n 2 momentin soveltamisesta, että asetuksenantovaltuuksiin verrattuna tällaiseen valtuuteen kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamien asioiden määrittelemisestä tarkasti laissa. Valtuuden tulee lisäksi perustuslain nimenomaisen säännöksen mukaan olla soveltamisaltaan täsmällisesti rajattu (PeVL 46/2001 vp, ja PeVL 16/2002 vp). Muiden viranomaisten norminantovalta on perustuslain näkökulmasta poikkeuksellista (PeVM 10/1998 vp ja PeVL 16/2002 vp).

Perustuslakiuudistuksen yhteydessä mainittiin esimerkkeinä viranomaisen norminantovallasta tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä (HE 1/1998 vp, PeVL 16/2002 vp ja PeVL 19/2002 vp).

Viranomaisten oikeussääntöjen antaminen on perustuslain näkökulmasta poikkeuksellista. Liikenteen turvallisuusvirastolle ja Liikennevirastolle ehdotetuissa määräystenantovaltuuksissa on kyse teknisluonteisista asioista, joihin näillä virastoilla on asiantuntemus. Virastojen toimiala huomioon ottaen on siksi olemassa perustuslaissa tarkoitettuja erityisiä syitä, joiden vuoksi virastolle ehdotetut määräystenantovaltuudet ovat sopusoinnussa perustuslain 80 §:n 2 momentin kanssa.

Lakiehdotukset voidaan hallituksen näkemyksen mukaan hyväksyä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä. Koska esitykseen liittyy periaatteellisesti tärkeitä kysymyksiä, hallitus pitää kuitenkin perusteltuna, että esityksestä pyydetäisiin perustuslakivaliokunnan lausunto.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset.

1.

Tieliikennelaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

§

Soveltamisala

Tämä laki koskee liikennettä tiellä, jos tässä laissa ei toisin säädetä.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *tiellä* maantietä, katuja, yksityisiä tieitä, moottorikelkkailureittejä tai muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua taikka yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta;
- 2) *tienkäyttäjällä* jokaista, joka on tiellä taikka kuljettaa sillä olevaa ajoneuvoa tai raitiovaunua;
- 3) *jalankulkijalla* jalan, suksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikumisvälineen tai vastaavan laitteen käyttäjää taikka polkupyörän tai mopon taluttajaa;
- 4) *liikenteenohjauslaitteella* liikennevalo, liikennemerkkiä tai tiemerkintää;
- 5) *ajoradalla* ajoneuvoliikenteelle tarkoitettua, yhden tai useamman ajokaistan käsittävää tien osaa pyörätietä lukuun ottamatta;
- 6) *pientareella* ajoradasta reunaviivalla erotettua tien pituussuuntaista osaa;
- 7) *ajokaistalla* tiemerkinnöin osoitettua tai muuta autolle riittävän leveää ajoradan pituussuuntaista osaa taikka pyöräkaistaa;
- 8) *suojatiellä* jalankulkijoiden käytettäväksi ajoradan, pyörätien tai raitiotien ylittämiseen tarkoitettua, liikennemerkillä tai tiemerkinnällä osoitettua tien osaa;
- 9) *jalkakäytävällä* jalankulkijoille tarkoitettua ajoradasta rakenteellisesti erotettua tai erillistä tien osaa taikka erillistä tietä;
- 10) *pyöräkaistalla* polkupyöräliikenteelle tarkoitettua, tiemerkinnöin osoitettua ajoradan pituussuuntaista osaa;
- 11) *pyörätiellä* polkupyöräliikenteelle tarkoitettua, liikennemerkillä osoitettua, ajoradasta rakenteellisesti erotettua tai erillistä tien osaa taikka erillistä tietä;
- 12) *raitiotiellä* yksinomaan raitiovaunuliikenteelle tarkoitettua tien osaa tai erillistä tietä;
- 13) *risteyksellä* samassa tasossa olevaa teiden risteämää, liittymää tai haarautumaa mukaan luettuina tällaisten risteämien, liittymien tai haarautumien muodostamat alueet;
- 14) *tasoristeyksellä* liikennemerkillä merkittyä samassa tasossa olevaa tien ja erillisen rautatien tai raitiotien risteämää;
- 15) *liikenneympyrällä* liikennemerkkeillä osoitettua kahden tai useamman risteyksen muodostamaa kokonaisuutta;

16) *pihakadulla* jalankulku- ja ajoneuvoliikenteelle tarkoitettua liikennemerkillä osoitettua katua;

17) *kävelykadulla* jalankulku- ja polkupyöräliikenteelle tarkoitettua liikennemerkillä osoitettua katua;

18) *moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä* moottorikäyttöisille ajoneuvoille tarkoitettua liikennemerkillä osoitettua tietä;

19) *taajamalla* liikennemerkein osoitettua taajaan rakennettua aluetta;

20) *pysäköinnillä* ajoneuvon seisottamista kuljettajineen tai ilman kuljettajaa, ei kuitenkaan lyhytaikaista ajoneuvon seisottamista siihen nousemista tai siitä poistumista taikka ajoneuvon kuormaanmistä tai kuorman purkamista varten;

21) *ajoneuvolla* ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitettua maalla kulkevaa laitetta, joka ei kulje kiskoilla;

22) *raitiovaunulla* kiskoilla kulkevaa pakko-ohjattua laitetta, joka liikennöi raitiorataverkolla;

23) *erikoiskuljetuksella* tiellä yleisesti sallittuja mittoja tai massoja koskevista säännöksistä poikkeavaa kuljetusta silloin, kun poikkeaminen on välttämätöntä johtuen jakamattomasta kuormasta, kuorman laadusta tai ajoneuvon käyttötarkoituksen edellyttämästä rakenteesta.

2 luku

Tieliikenteen periaatteet

3 §

Tienkäyttäjän yleiset velvollisuudet

Vaaran ja vahingon välttämiseksi tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta.

Liikennettä ei saa tarpeettomasti estää eikä haitata. Ajoneuvoa ei saa ajaa aiheettoman hitaasti eikä tarpeettomasti äkkiä jarruttamalla.

4 §

Tienkäyttäjän ennakointivelvollisuus

Tienkäyttäjän on ennakoitava toisten tienkäyttäjien toimintaa vaaran ja vahingon välttämiseksi ja sovitettava oma toimintansa sen mukaisesti sujuvan ja turvallisen liikenteen edistämiseksi.

5 §

Turvallinen ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettaminen

Ajoneuvon ja raitiovaunun nopeus ja etäisyys toiseen tienkäyttäjään on sovitettava sellaiseksi kuin liikenneturvallisuus edellyttää huomioon ottaen tien kunto, sää, keli, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä muut olosuhteet. Ajoneuvo ja raitiovaunu on kyettävä hallitsemaan kaikissa liikennetilanteissa.

Ajoneuvo ja raitiovaunu on voitava pysäyttää edessä olevan tien näkyvällä osalla ja kaikissa ennalta arvattavissa tilanteissa.

6 §

Ajoneuvon käyttäminen

Moottorikäyttöistä ajoneuvoa on käsiteltävä siten, ettei sen moottorista tai muusta laitteesta aiheudu kohtuutonta melua, ilman pilaantumista tai muuta haittaa ajoneuvossa matkustavalle, muulle tienkäyttäjälle eikä ympäristölle.

Ajoneuvo ja raitiovaunu on kuormattava siten, ettei kuorma voi vaarantaa henkilöä, vahingoittaa omaisuutta, laahata maata, pudota tielle, pölytä häiritsevästi tai aiheuttaa muuta siihen verrattavaa haittaa eikä synnyttää tarpeetonta melua.

7 §

Avustamisvelvollisuus

Tienkäyttäjän on jätävä liikenneonnettomuuspaikalle ja kykynsä mukaan avustettava loukkaantuneita sekä muutoinkin osallistuttava niihin toimenpiteisiin, joihin onnettomuus antaa aiheutta.

3 luku

Liikennesäännöt

Yleiset säännöt

8 §

Liikennesääntöjen noudattaminen ja liikenteenohjaus

Tienkäyttäjän on ensisijaisesti noudatettava poliisimiehen antamaa merkkiä, käskyä tai kieltoa ja muun liikenteenohjaajan antamaa merkkiä.

Liikenteenohjauslaitteella osoitettua velvollisuutta on noudatettava, vaikka se edellyttäisi poikkeamista liikennesäännöstä. Liikennevalo-opaste on kuitenkin ensisijainen väistämismittasuutta osoittavaan liikenteenohjauslaitteeseen nähden.

9 §

Yleiset nopeusrajoitukset

Taajaman ulkopuolella ajoneuvon ja raitiovaunun suurin sallittu nopeus on 80 kilometriä tunnissa, jos liikennemerkillä ei ole osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta.

Taajamassa ajoneuvon ja raitiovaunun suurin sallittu nopeus on 50 kilometriä tunnissa, jos liikennemerkillä ei ole osoitettu noudatettavaksi muuta nopeusrajoitusta.

10 §

Esteetön kulku hälytysajoneuville ja kulkueelle

Tienkäyttäjän on liikenteenohjauslaitteella osoitetusta velvollisuudesta riippumatta annettava hälytysääni- ja -valomerkkejä antavalle hälytysajoneuville ja tällaisia merkkejä antavan poliisiajoneuvon tai rajavartiolaitoksen ajoneuvon vetämälle saattueelle esteetön kulku. Tällöin on tarvittaessa siirryttävä sivuun tai pysähdyttävä.

Tienkäyttäjä ei saa keskeyttää eikä estää saattueen, valvotun lapsiryhmän tai järjestäytyneen kulkueen etenemistä. Tämä ei kuitenkaan koske hälytysääni- ja -valomerkkejä antavan hälytysajoneuvon kuljettajaa.

11 §

Esteetön kulku junalle ja raitiovaunulle sekä rautatien tasoristeuksen ylittäminen

Tienkäyttäjän on annettava junalle ja muulle rautatiekiskoilla kulkevalle laitteelle esteetön kulku. Raitiovaunulle on annettava esteetön kulku, ellei tässä laissa toisin säädetä.

Rautatien tai raitiotien tasoristeystä lähestyvän tienkäyttäjän on noudatettava erityistä varovaisuutta ja mahdollisista suojalaitteista huolimatta tarkkailtava, onko juna tai muu rautatiekiskoilla kulkeva laite taikka raitiovaunu tulossa. Ajoneuvon nopeuden on oltava sellainen, että ajoneuvon voi tarvittaessa pysäyttää ennen rataa.

Tienkäyttäjä ei saa lähteä ylittämään tasoristeystä, jos juna tai muu rautatiekiskoilla kulkeva laite taikka raitiovaunu lähestyy tai ylittää tasoristeystä taikka valo-opaste velvoittaa pysähtymään, erityinen ääniopaste kuuluu taikka puomi on alhaalla tai liikkuu. Tällöin on pysähdyttävä turvalliselle etäisyydelle radasta. Tasoristeys on ylitettävä viivyttelemättä.

12 §

Tiellä oleva este

Tielle ei saa panna eikä jättää mitään, mikä voi vaarantaa tai haitata liikennettä.

Jos tielle on joutunut 1 momentissa tarkoitettu este, jota ei voida heti poistaa, tienkäyttäjän on merkitsemällä tai muulla tavoin kiinnitettävä muiden tienkäyttäjien huomio esteeseen, kunnes se on saatu poistettua. Jos tiellä on este, josta saattaa aiheutua vakava vaara liikenteelle, esteestä on mahdollisuuksien mukaan lisäksi ilmoitettava hätäkeskukseen.

Jalan kulkeminen

13 §

Jalankulkijan paikka tiellä ja heijastimen käyttäminen

Jalankulkijan on käytettävä jalkakäytävää tai piennarta. Hän ei saa tarpeettomasti estää eikä haitata muuta liikennettä.

Jos jalkakäytävää tai piennarta ei ole tai jos sillä kulkeminen ei käy haitatta päinsä, jalankulkijan on käytettävä pyörätien tai ajoradan reunaa.

Ajoradalla jalankulkijan on käytettävä sen vasenta reunaa, jollei oikean reunan käyttäminen ole kulkureitin tai muun syyn vuoksi turvallisempaa. Polkupyörää tai mopoa taluttava saa kuitenkin käyttää ajoradan oikeaa reunaa.

Jalankulkijan on pimeällä liikkuessaan yleensä käytettävä heijastinta.

14 §

Jalankulku pihakadulla ja kävelykadulla

Sen estämättä, mitä 13 §:ssä säädetään, pihakadulla ja kävelykadulla jalankulkija saa kulkea kadun kaikilla osilla. Hän ei kuitenkaan saa tarpeettomasti estää ajoneuvoliikennettä eikä raitiovaunuliikennettä.

15 §

Jalankulkijaryhmät ja kulkueet

Valvottu jalankulkijaryhmä ja järjestäytynyt kulkue saa käyttää ajoradan oikeaa puolta. Enintään kaksi rinnan kulkevan lapsiryhmän on, jos mahdollista, käytettävä jalkakäytävää, piennarta tai pyörätietä.

Valvotulla jalankulkijaryhmällä ja järjestäytyneellä kulkueella, jotka käyttävät valaisemattomalla tiellä piennarta, ajorataa tai pyörätietä, on oltava pimeän tai hämärän aikana ja sääolosuhteiden sitä edellyttäessä tien keskilinan puolella edessä vähintään yksi valkoista tai keltaista valoa eteenpäin näyttävä valaisin ja takana yksi taaksepäin punaista valoa näyttävä valaisin.

16 §

Ajoradan ylittäminen

Jalankulkijan on ylittävä ajorata suojatietä kulkien tai ali- tai ylikulkua käyttäen, jos sellainen on lähellä. Muuten ajorata on ylittävä kohtisuoraan ja risteyksen vierestä, jos sellainen on lähellä.

Ajoradalle menevän jalankulkijan on noudatettava sitä varovaisuutta, jota lähestyvän ajoneuvon tai raitiovaunun etäisyys ja nopeus edellyttävät. Hänen on ylittävä ajorata tarpeettomasti viivyttelystä.

Ajorataan rinnastetaan tätä pykälää sovellettaessa pyörätie ja raitiotie.

Ajoneuvolla ajaminen

17 §

Ajoneuvon kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset

Ajoneuvoa ei saa ajaa se, jolta sairauden, vian, vamman, väsymyksen tai päihtymyksen vuoksi taikka muusta vastaavasta syystä puuttuu siihen tarvittavat edellytykset.

18 §

Tien eri osien käyttö

Ajoneuvolla on ajettava ajoradalla.

Jos tien oikealla puolella on piennar, jolla ajo käy haitatta päinsä, polkupyörää tai muuta moottoritonta ajoneuvoa on kuitenkin ajettava oikeanpuoleisella pientareella.

Taajaman ulkopuolella mopoa on ajettava pientareella tai ajoradan reunalla, jos se käy haitatta päinsä.

Alle 12-vuotias saa ajaa polkupyörää jalkakäytävällä, jollei siitä aiheudu huomattavaa haittaa jalankululle.

Ajoneuvolla saa tilapäisesti ajaa muullakin kuin sille tarkoitettulla tien osalla, jos erityiset olosuhteet sitä vaativat eikä siitä aiheudu vaaraa eikä huomattavaa haittaa.

Ajoneuvolla suojatiellä ajorataa ylittäessä ei saa aiheuttaa vaaraa eikä haittaa jalankulkijalle.

19 §

Ajoneuvon paikka ajoradalla

Ajoneuvolla on kaksisuuntaisella ajoradalla ajettava muu liikenne ja olosuhteet huomioon ottaen niin lähellä ajoradan oikeaa reunaa kuin turvallisuutta vaarantamatta on mahdollista.

Jos ajosuunnassa on vähintään kaksi ajokaistaa, ajoneuvolla on ajettava oikeanpuoleisimmalla ajokaistalla taikka muulla ajokaistalla, jos siitä ei aiheudu vaaraa eikä haittaa. Kaistaa ei saa vaihtaa tarpeettomasti.

Ajoneuvoa ei saa ajaa vastaan tulevalle liikenteelle tarkoitettulla ajokaistalla, jos tässä laissa ei toisin säädetä.

Kaksisuuntaisella ajoradalla oleva ajosuunnat erottava koroke tai muu vastaava laite on ajoneuvolla sivuutettava oikealta.

20 §

Ajoneuvojen välinen etäisyys

Ajoneuvolla on pidettävä edellä kulkevaan ajoneuvoon tai raitiovaunuun sellainen etäisyys, että peräänajon vaaraa ei ole.

Taajaman ulkopuolella on moottorikäyttöisillä ajoneuvoilla muuta liikennettä selvästi hitaammin ajavien pidettävä toisiinsa sellaiset etäisyydet, että ohittava ajoneuvo voi turvallisuutta vaarantamatta ajaa niiden väliin.

21 §

Ryhmittyminen

Oikealle kääntyvällä ajoneuvolla on ryhmityttävä ajoradan oikeaan reunaan.

Vasemmalle kääntyvällä ajoneuvolla on ryhmityttävä välittömästi ajoradan keskiviivan tai, jos keskiviivaa ei ole, keskilinjan oikealle puolelle tai yksisuuntaisella ajoradalla sen vasemman reunaan.

Ryhmittyminen kääntymistä varten on tehtävä hyvissä ajoin.

22 §

Kääntyminen

Kääntyvällä ajoneuvolla ei saa aiheuttaa vaaraa eikä tarpeetonta estettä muille samaan suuntaan kulkeville.

Risteyksessä on ajoneuvolla oikealle käännyttyessä ohjattava mahdollisimman lähelle risteävän ajoradan oikeaa reunaa. Risteyksessä on ajoneuvolla vasemmalle käännyttyessä ohjattava niin, että ajoneuvo jättää risteyksen välittömästi risteävän ajoradan keskiviivan tai, jos keskiviivaa ei ole, keskilinjan oikealla puolella tai yksisuuntaisen ajoradan vasemmalla reunalla.

Jos risteävällä ajoradalla on ajosuunnassa kaksi tai useampia ajokaistoja, saa ajoneuvolla poistua risteyksestä sopivinta ajokaistaa käyttäen muu liikenne huomioon ottaen.

23 §

Polkupyöräilijän sekä taajaman ulkopuolella mopoilijan kääntyminen

Sen estämättä, mitä 21 ja 22 §:ssä säädetään, vasemmalle kääntyvä polkupyöräilijä ja taajan ulkopuolella myös mopoilija saa jatkaa oikealla ajaen risteävän ajoradan yli. Hän ei saa kuitenkaan kääntyä vasemmalle ennen kuin se voi tapahtua muuta liikennettä estämättä ja turvallisuutta vaarantamatta. Hänen on poistuttava risteyksestä oikeanpuoleista reunaa käyttäen.

24 §

Väistäminen

Ajoneuvolla on väistettävä oikealta lähestyvää ajoneuvoa ellei 2-4 momentissa toisin säädetä.

Ajoneuvolla käännettäessä on väistettävä:

- 1) risteävää tietä ylittävää jalankulkijaa, polkupyöräilijää ja mopoilijaa;
- 2) ajorataa tai piennarta käyttävää jalankulkijaa, polkupyöräilijää ja mopoilijaa ajoradalta poistuttaessa;
- 3) vasemmalle käännettäessä myös vastaantulevaa liikennettä;
- 4) tietä ylittävää jalankulkijaa, polkupyöräilijää ja mopoilijaa poistuttaessa liikenneympyrästä.

Ajoneuvolla on aina väistettävä:

- 1) muita tienkäyttäjiä tullessa tielle pihakadulta, kävelykadulta tai moottorikelkkailureitiltä;
- 2) muita tienkäyttäjiä tullessa tielle kiinteistön pihasta, pysäköintipaikalta, huoltoasemalta tai muulta vastaavalta tiehen liittyvältä alueelta, taikka tien ulkopuolelta;
- 3) muita tienkäyttäjiä tullessa tielle polulta tai vastaavalta vähäiseltä tieltä;
- 4) muita tienkäyttäjiä tullessa ajoradalle jalkakäytävän tai pyörätien ylityksen jälkeen;
- 5) jalkakäytävää tai pyörätietä käyttävää jalankulkijaa, pyöräilijää tai mopoilijaa ylitettäessä jalkakäytävää tai pyörätietä;
- 6) pihakatua tai kävelykatua käyttäviä tienkäyttäjiä tullessa pihakadulle tai kävelykadulle taikka ylitettäessä sitä.

Muuta liikennettä on väistettävä tullessa ajoneuvolla pyörätieltä ajoradalle, jollei toisella tienkäyttäjällä ole väistämisvelvollisuutta 2 tai 3 momentin perusteella.

Raitiovaunusta tai linja-autosta poistuvalla taikka siihen nousevalle matkustajalle on annettava esteetön kulku sivuutettaessa ajoneuvolla raitiovaunu tai linja-auto oikealta pysäkin kohdalla.

Ajoneuvosta tai raitiovaunusta poistuvalla tai siihen nousevalle matkustajalle on annettava esteetön kulku sivuutettaessa ajoneuvolla pyörätiellä linja-auto tai raitiovaunu pysäkin kohdalla.

25 §

Väistämisen osoittaminen

Ajoneuvolla ajettaessa on selvästi ja hyvissä ajoin osoitettava aikomus noudattaa väistämisvelvollisuutta nopeutta vähentämällä tai pysähtymällä.

26 §

Linja-auton pysäkiltä lähtevän linja-auton väistäminen

Jos pysäkillä oleva linja-auto tiellä, jolla suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa, osoittaa suuntamerkillä aikovansa lähteä liikkeelle, samalla tai viereisellä ajokaistalla pysäkkiä lähestyvällä ajoneuvolla on väistettävä pysäkiltä lähtevää linja-autoa.

Kun pysäkin viereinen ajokaista on pyöräkaista, myös pyöräkaistan viereistä ajokaistaa pysäkkiä lähestyvällä ajoneuvolla on väistettävä pysäkiltä lähtevää linja-autoa.

27 §

Ajoneuvon ajaminen suojatien yli

Ajoneuvolla suojatietä lähestyttäessä on noudatettava erityistä varovaisuutta ja ajettava sellaisella nopeudella, että ajoneuvon voi tarvittaessa pysäyttää ennen suojatietä. Jalankulkijalle, joka on suojatiellä tai valmistautuu menemään sille, on annettava esteetön kulku.

Jos ajoneuvo tai raitiovaunu on pysähtynyt suojatien eteen, sitä ei saa ohittaa ajoneuvolla pysäyttämättä, ellei ohittajan ja ohitettavan väliin jää suojakoroketta tai vapaata ajokaistaa.

Jos näkyvyys suojatielle on rajoittunut muulla tavoin, ajoneuvolla on hidastettava ja tarvittaessa pysäytettävä ennen suojatietä.

28 §

Ajaminen risteyksessä

Ajoneuvolla risteystä lähestyttäessä on noudatettava erityistä varovaisuutta.

Ajoneuvolla risteystä lähestyttäessä tai sinne ajettaessa ajotapa on sovitettava niin, ettei risteävän tien liikenteelle aiheudu haittaa, jos ajoneuvo joudutaan pysäyttämään risteykseen.

29 §

Turvallisen tilan antaminen ja varovaisuusvelvollisuus

Ajoneuvolla ajettaessa on annettava jalankulkijalle, pyöräilijälle ja tienkäyttäjän kuljettamalle eläimelle turvallinen tila tiellä.

Polkupyörällä ajettaessa on annettava jalankulkijalle turvallinen tila tiellä.

Lähestyttäessä ajoneuvolla pysäytettyä koulukuljetus- tai päivähoitokuljetusautoa, linja-autoa, raitiovaunua taikka lasta, vanhusta, vammaista tai muuta henkilöä, jolla on ilmeisiä vaikeuksia selviytyä turvallisesti liikenteessä, on noudatettava erityistä varovaisuutta.

30 §

Kohtaaminen

Ajoneuvolla on sivuutettava vastaantuleva ajoneuvo oikealta. Vastakkaisilta suunnilta saavuttaessa saa vastaantulevan ajoneuvon sivuuttaa kuitenkin vasemmalta erityistä varovaisuutta noudattaen, jos kumpikin aikoo kääntyä risteyksessä vasemmalle.

Ajoneuvojen välille on kohdattaessa jätettävä riittävästi tilaa. Jos ajoradalla on este, sen, jonka puoleisella ajoradan osalla este on, on väistettävä vastaantulevaa liikennettä.

31 §

Ohittaminen

Edellä kulkeva ajoneuvo on ajoneuvolla ohitettava vasemmalta. Ohituksessa saa käyttää myös vastaan tulevan liikenteen puolta sen estämättä, mitä 19 §:n 3 momentissa säädetään, jos ajosuunnassa on vain yksi ajokaista.

Jos edellä kulkeva ajoneuvo kääntyy tai selvästi valmistautuu kääntymään vasemmalle, sen saa ohittaa ajoneuvolla vain oikealta. Oikealta saa ohittaa myös, jos ajosuunnassa on vähintään kaksi ajokaistaa ja ajoneuvot kulkevat rinnakkaisilla ajokaistoilla. Lisäksi polkupyöräilijä saa ohittaa muun ajoneuvon kuin polkupyörän oikealta.

Raitiovaunu on ajoneuvolla ohitettava oikealta. Sen saa kuitenkin ohittaa vasemmalta, jos kiskojen sijainti sitä edellyttää ja ohittaminen ei vaaranna turvallisuutta eikä haittaa liikennettä. Yksisuuntaisella ajoradalla raitiovaunun saa muutenkin ohittaa vasemmalta, jos ohittaminen ei vaaranna turvallisuutta eikä haittaa liikennettä.

32 §

Ohituskiellot

Ajoneuvolla ei saa ohittaa suojatien kohdalla vastaan tulevan liikenteen puolta käyttäen eikä risteyksessä tai tasoristeyksessä taikka välittömästi niitä ennen. Ohituskielto ei kuitenkaan koske taajaman ulkopuolella muuta kuin liikennemerkistä ennakolta ilmenevää risteystä.

Vastaan tulevan liikenteen puolta käyttäen ei myöskään saa ohittaa, jos:

- 1) näkyvyys on mäen tai kaarteiden vuoksi tai muusta syystä turvalliseen ohitukseen riittämätön;
- 2) ohitukseen käytettävä ajokaista ei ole riittävän pitkälti vapaa ja esteetön turvalliseen ohitukseen;
- 3) ohittaja ei voi palata takaisin kaistalleen ohituksen jälkeen turvallisuutta vaarantamatta tai muuta liikennettä oleellisesti haittaamatta;
- 4) edellä ajava osoittaa suuntamerkillä aikovansa ohittaa;
- 5) takaa tuleva on aloittanut ohituksen.

33 §

Ohittajan ja ohitettavan keskinäiset velvollisuudet

Ohittavalla ajoneuvolla on pidettävä turvallinen väli ohitettavaan ajoneuvoon tai jalankulki-jaan ja muutenkin huolehdittava, että ohitus ei vaaranna turvallisuutta.

Ajoneuvolla, jota ohitetaan vastaan tulevan liikenteen puolelta vasemmalta, on ajettava niin oikealla kuin se muu liikenne ja olosuhteet huomioon ottaen on mahdollista. Ajoneuvon nopeutta ei saa lisätä eikä muulla tavalla vaikeuttaa ohitusta.

Muita ajoneuvoja olennaisesti hitaammin ajavan on kapealla tai mutkaisella ajoradalla taikka vastaan tulevan liikenteen ollessa vilkasta ohituksen helpottamiseksi tarvittaessa vähennettävä nopeutta ja mahdollisuuksien mukaan annettava tietä. Ajoneuvolla saa tällöin tilapäisesti ajaa pientareella, jos se ei vaaranna turvallisuutta eikä estä tarpeettomasti muuta liikennettä.

34 §

Ajoneuvon peruuttaminen ja kääntäminen

Ajoneuvolla saa peruuttaa tai sen saa kääntää vain, jos se ei vaaranna turvallisuutta, eikä haittaa tarpeettomasti muuta liikennettä.

35 §

Ajoneuvon siirtäminen sivusuunnassa

Ajoneuvolla saa lähteä liikkeelle tien reunasta, vaihtaa ajokaistaa tai muuten siirtyä sivusuunnassa vain, jos se ei vaaranna turvallisuutta eikä haittaa tarpeettomasti muuta liikennettä.

36 §

Pysäyttäminen ja pysäköinti

Ajoneuvon saa pysäyttää tai pysäköidä vain tien oikealle puolelle. Yksisuuntaisella tiellä on pysäyttäminen ja pysäköinti myös vasemmalle puolelle tietä sallittu. Taajamassa vasemmalle puolelle tietä pysäyttäminen ja pysäköinti on sallittu myös kaksisuuntaisella tiellä, jos se ei vaaranna eikä haittaa liikennettä.

Ajoneuvo on pysäytettävä tai pysäköitävä tien suuntaisesti ja mahdollisimman lähelle tien reunaa.

37 §

Pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevat kiellot

Ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä siten, että se vaarantaa turvallisuutta tai haittaa muuta liikennettä.

Ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä:

- 1) jalkakäytävällä, suojatiellä, pyörätiellä, pyörätien jatkeella eikä viiden metrin matkalla ennen suojatietä, risteävää pyörätietä tai risteävää pyörätien jatketta;
- 2) risteyksessä eikä viittä metriä lähempänä risteävän ajoradan lähintä reunaa tai sen ajattelua jatkoa ajoradalla;
- 3) niin lähellä rautatien tai raitiovaunun kiskoja, että siitä on haittaa kiskoliikenteelle;
- 4) siten, että liikennemerkki tai liikennevaloihin kuuluva opastin peittyy;
- 5) alikäytävässä eikä tunnelissa;
- 6) mäenharjalla tai näkyvydeltään rajoitetussa kaarteessa taikka sellaisen läheisyydessä;
- 7) siellä, missä ajorata ennen risteystä on sulkuviivoin tai ryhmitysmerkein jaettu eri ajokaistoihin, eikä niin lähelle tällaista sulkuviivaa tai merkkiä, että ajo asianomaiselle ajokaistalle vaikeutuu;
- 8) maksulliselle pysäköintipaikalle maksua suorittamatta;
- 9) sulkuviivan kohdalle, jos ajoneuvon ja sulkuviivan väliin jää vähemmän kuin kolme metriä eikä ajoneuvon ja sulkuviivan välissä ole katkoviivaa;
- 10) liikenneympyrässä;
- 11) pyöräkaistalla tai linja-autokaistalla;
- 12) moottoritiellä tai moottoriliikennetiellä muualle kuin liikennemerkillä osoitetulle pysäköintipaikalle, palvelualueelle tai levähdysalueelle taikka liikennemerkillä merkitylle linja-auton pysäkillä matkustajan ottamista tai jättämistä varten.

Pysäyttäminen on kuitenkin sallittua pakollisen liikenne-esteen, väistämisvelvollisuuden noudattamisen tai hätätilanteen vuoksi.

Polkupyörän tai mopon saa pysäyttää tai pysäköidä jalkakäytävälle ja pyörätielle. Muunkin ajoneuvon saa erityistä varovaisuutta noudattaen pysäyttää lyhyeksi ajaksi jalkakäytävälle tai pyörätielle ajoneuvon nousemista, siitä poistumista, sen kuormaamista tai kuorman purkamista varten, jos läheisyydessä ei ole käytettävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottavia syitä. Pysäytetty ajoneuvo ei saa kohtuuttomasti haitata jalkakäytävällä eikä pyörätiellä kulkemista. Kuljettajan on tällöin pysyteltävä ajoneuvonsa läheisyydessä ja tarvittaessa siirrettävä ajoneuvo paikkaan, jossa se ei häiritse muuta liikennettä.

38 §

Pysäköimistä koskevat kiellot

Edellä 37 §:ssä säädetyn lisäksi ajoneuvoa ei saa pysäköidä:

- 1) kolmeakymmentä metriä lähempänä rautatien tasoristeystä;
- 2) kiinteistölle johtavan tien kohdalla tai muutenkaan siten, että ajoneuvoliikenne kiinteistölle tai sieltä pois oleellisesti vaikeutuu;
- 3) ajoradan reunan suuntaisesti pysäköidyn muun ajoneuvon kuin kaksipyöräisen polkupyörän tai mopon rinnalla;
- 4) siten, että pääsy toiseen ajoneuvoon tai sen kuljettaminen pois paikalta estyy;
- 5) taajaman ulkopuolella ajoradalla, jos tie on liikennemerkillä osoitettu etuajo-oikeutetuksi;
- 6) siten, että ajoneuvo on osittain liikenteenohjauslaitteella osoitetun pysäköintipaikan ulkopuolella;
- 7) pysäköintialueella muulla kuin liikenteenohjauslaitteella osoitetulla paikalla;
- 8) pelastuslain (379/2011) 11 §:ssä säädetyllä liikennemerkillä merkityllä pelastustiellä;
- 9) tien eri osia toisistaan erottavalla alueella.

39 §

Liikkumisesteisen pysäköintitunnus

Jos ajoneuvossa on liikkumisesteisen pysäköintitunnus, ajoneuvon saa pysäköidä liikennemerkillä osoitetusta kiellosta tai rajoituksesta huolimatta:

- 1) maksulliselle pysäköintipaikalle maksua suorittamatta;
- 2) alueelle, jossa pysäköinti on kielletty liikennemerkillä C38 ja C39;
- 3) rajoitusta pidemmäksi ajaksi alueelle, jossa pysäköinnin enimmäisaikaa on rajoitettu;
- 4) pyöräkadulla jalkakäytävälle.

Ajoneuvoa, jossa on liikkumisesteisen pysäköintitunnus, ei kuitenkaan saa pysäköidä sellaiselle alueelle tai paikalle, joka on osoitettu liikennemerkillä vain tiettyjen ajoneuvojen pysäköintiin.

Pysäköitäessä ajoneuvo, jossa on liikkumisesteisen pysäköintitunnus, pysäköinnin alkamisaikaa ei tarvitse osoittaa 41 §:ssä säädetyllä tavalla.

Pysäköintitunnus on pysäköinnin ajaksi sijoitettava näkyvälle paikalle ajoneuvon tuulilasinsisäpuolelle siten, että se on ulkoapäin luettavissa.

Maksulliselle pysäköintipaikalle saa pysäyttää myös taksin tai invataksin maksua suorittamatta liikkumisesteisen ottamista tai jättämistä varten.

40 §

Pysäköinnin alkamisaika

Jos pysäköinnin enimmäisaikaa on rajoitettu liikennemerkillä H20, pysäköijän on ilmoitettava pysäköintinsä alkamisaika selkeästi havaittavalla tavalla.

Pysäköinnin alkamisajaksi on merkittävä aika, jolloin ajoneuvo pysäköidään. Alkamisajaksi saadaan merkitä myös pysäköinnin alkamista seuraava tasa- tai puolitunti riippuen siitä, kumpi ajankohta on aikaisempi.

Pysäköinnin alkamisaika merkitään 2 momentissa mainitulla tavalla, vaikka velvollisuus ilmoittaa pysäköintiajan alkamisesta olisi voimassa vain osan pysäköintiajasta.

Pysäköintiajan alkua ei tarvitse ilmoittaa, jos pysäköinti tapahtuu kokonaan aikana, jolloin velvollisuus ilmoittaa alkamisaika ei ole voimassa.

41 §

Ajoneuvon pysäyttämiseen liittyvät toimet

Kun ajoneuvo on pysäytetty tai pysäköity, ajoneuvon pysäyttäneen tai pysäköijän on huolehdittava siitä, ettei ajoneuvo voi lähteä hallitsemattomasti liikkeelle.

Ajoneuvon ovea ei saa avata eikä ajoneuvon nousta, siitä poistua taikka sitä kuormata tai sen kuormaa purkaa siten, että siitä aiheutuu vaaraa tai haittaa muulle liikenteelle tai ympäristölle.

42 §

Ajoneuvon säilyttäminen tiellä

Tielle ei saa jättää eikä tiellä saa säilyttää tai varastoida ajoneuvoa, jota ei tosiasiallisesti käytetä liikenteessä.

43 §

Pihakadulla ajaminen ja pysäköinti

Ajoneuvolla pihakadulla ajettaessa on jalankulkijoille annettava esteetön kulku. Ajonopeus on sovitettava jalankulun mukaiseksi, eikä se saa ylittää 20 kilometriä tunnissa.

Pysäköinti pihakadulla on sallittu vain merkityllä pysäköintipaikalla. Polkupyörän, mopon tai liikuntarajoitteisen pysäköintitunnuksella varustetun ajoneuvon saa kuitenkin pysäköidä pihakadulla muuallekin, jos siitä ei aiheudu huomattavaa haittaa pihakadun liikenteelle eikä muulle käytännölliselle.

44 §

Kävelykadulla ajaminen, pysäyttäminen ja pysäköinti

Ajoneuvolla kävelykadulla ajettaessa on jalankulkijoille annettava esteetön kulku.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon saa kävelykadulla ajaa vain kävelykadun varrella olevalle kiinteistölle, jos kiinteistölle ei ole muuta ajokelpoista yhteyttä. Kävelykadun ylittäminen on kuitenkin sallittu. Myös huoltoajo kävelykadulla on sallittu, jos liikennemerkillä niin osoitetaan.

Ajonopeus on sovitettava kävelykadulla jalankulun mukaiseksi, eikä se saa ylittää 20 kilometriä tunnissa.

Moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai sen perävaunua ei saa pysäyttää eikä pysäköidä kävelykadulla. Pysäyttäminen on kuitenkin sallittu pakollisen liikenne-esteen, väistämisvelvollisuuden noudattamisen tai hätätilanteen vuoksi.

Jos huoltoajo on kävelykadulla liikennemerkillä sallittu, ajoneuvon saa pysäyttää huoltoajon vaatimaksi ajaksi.

45 §

Liikennemerkillä osoitetulla pyöräkadulla ajaminen, pysäyttäminen ja pysäköinti

Ajettaessa ajoneuvolla liikennemerkillä osoitetulla pyöräkadulla on polkupyöräilijälle annettava esteetön kulku. Ajonopeus on sovitettava pyöräilyn mukaiseksi.

Ajoneuvolla pysäköinti pyöräkadulla on sallittu vain merkityllä pysäköintipaikalla. Liikku-
misesteisen pysäköintitunnuksella varustetun ajoneuvon saa pysäköidä pyöräkadun ajoradalla
muuallekin, jos siitä ei aiheudu kohtuutonta haittaa.

Polkupyörän ja mopon saa pysäköidä pyöräkadulla myös jalkakäytävälle, jos se ei haittaa
kohtuuttomasti jalkakäytävällä kulkemista.

46 §

Liikennemerkillä osoitetussa tunnelissa ajaminen, pysäyttäminen ja pysäköinti

Liikennemerkillä osoitetussa tunnelissa ajoneuvoa ei saa peruuttaa eikä kääntää tulosuun-
taan. Ajoneuvon saa pysäyttää ja pysäköidä vain hätätilanteessa, jolloin on pyrittävä käyttä-
mään tähän tarkoitukseen osoitettuja alueita. Ajoneuvon moottori on sammutettava, jos pysäy-
tys tai pysäköinti pitkittyy. Ajoneuvossa on käytettävä ajovaloja.

47 §

Ääni- ja valomerkki

Ajoneuvolla ajettaessa on annettava ääni- tai valomerkki taikka muulla tavalla on kiinnitet-
tävä muiden tienkäyttäjien huomiota, jos se on vaaran välttämiseksi tarpeen. Muutoin ääni-
merkin saa antaa vain taajaman ulkopuolella ohitettaessa. Äänimerkki ei saa kestää pidempään
kuin on tarpeen.

48 §

Suuntamerkki

Suuntamerkki on ajoneuvolla ajettaessa annettava suuntavalaisimella tai, jollei ajoneuvossa
ole sellaista, muulla näkyvällä tavalla:

- 1) lähdettäessä liikkeelle tien reunasta;
- 2) käännytessä risteyksessä tai tiellä;
- 3) vaihdettaessa ajokaistaa;
- 4) poistuttaessa liikenneympyrästä;
- 5) muuten siirryttäessä sivusuunnassa.

Suuntamerkin on oltava näkyvä ja ymmärrettävä. Se on annettava hyvissä ajoin ennen 1
momentissa tarkoitettua toimenpidettä ja sen tulee kestää toimenpiteen ajan.

49 §

Valojen käyttö ajettaessa

Moottorikäyttöisessä ajoneuvossa on ajon aikana käytettävä ajovaloja tai huomiovaloja.
Moottorikäyttöisessä ajoneuvossa on ajon aikana käytettävä ajovaloja ja takavalvoja, kun ajo-
neuvoa kuljetetaan tiellä pimeän tai hämärän aikaan taikka näkyvyyden ollessa sään vuoksi tai
muusta syystä huonontunut.

Muuta kuin 1 momentissa tarkoitettua ajoneuvoa ajettaessa on käytettävä eteenpäin valkois-
ta tai vaaleankeltaista valoa näyttävää valaisinta ja taaksepäin punaista valoa näyttävää va-
laisinta, kun ajoneuvoa ajetaan tiellä pimeän tai hämärän aikaan taikka näkyvyyden ollessa
sään vuoksi tai muusta syystä huonontunut. Hinattavassa ajoneuvossa ei kuitenkaan tarvitse
käyttää etuvalaisimia, jos niitä ei ole edellytetty ajoneuvon liikenteeseen hyväksymisen yhtey-
dessä.

Kaukovaloja ei saa käyttää:

- 1) valaistulla tiellä;
- 2) niin lähellä kohtaavaa ajoneuvoa tai raitiovaunua, että tämän kuljettaja voi häikäistyä; eikä
- 3) ajettaessa lähellä toisen ajoneuvon takana.

Etusumuvaloja ja takasumuvaloja saa käyttää sumun tai voimakkaan sateen aikana. Etusumuvaloja saa tällöin käyttää lähivalojen asemesta, jos etuvalot ovat samanaikaisesti kytketyt. Takasumuvaloja saa käyttää myös milloin ajoviiman tiestä nostama lumi, pöly tai loka oleellisesti rajoittaa ajoneuvon näkymistä taaksepäin.

Ajoneuvossa ei saa käyttää laitteita, jotka näyttävät tai heijastavat eteenpäin punaista valoa eikä, ellei siitä erikseen toisin säädetä tai määrätä, laitteita, jotka näyttävät tai heijastavat taaksepäin valkoista tai vaaleankeltaista valoa. Poliisiautossa ja poliisin virkatehtävässä olevassa autossa sekä poliisin moottoripyörässä, jota käytetään hälytysajoneuvona, samoin kuin Tullin ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvossa saa kuitenkin käyttää edellä ajavan ajoneuvon pysäyttämiseksi eteenpäin punaista vilkkuvaa valoa näyttävää laitetta samanaikaisesti vilkkuvan sinisen hälytysvalon kanssa.

50 §

Valojen käyttö pysäytetyssä tai pysäköidyssä ajoneuvossa

Tielle pysäytetyssä tai pysäköidyssä moottorikäyttöisessä ajoneuvossa ja sen perävaunussa on pimeän tai hämärän aikana tai näkyvyyden ollessa sään vuoksi tai muusta syystä huonontunut käytettävä etu- tai lähivaloja sekä takavalvoja tai, jos niitä ei ole, muita säännösten ja määräysten mukaisia valoja, jollei tie ole niin hyvin valaistu tai näkyvyys muutoin sellainen, että ajoneuvon voi muutoinkin selvästi havaita riittävän etäältä.

Jos 1 momentissa tarkoitettu ajoneuvo on pysäköity ajoradan suuntaisesti, eikä siihen ole kytketty muuta ajoneuvoa, voidaan taajamassa 1 momentissa mainittujen valojen sijasta käyttää pysäköintivaloa.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei sovelleta ajoneuvon, joka on pysäytetty tai pysäköity ajoradan ulkopuolella olevalle pysäköintipaikalle, eikä mopoon, joka pysäytetään tai pysäköidään ajoradan ulkopuolelle.

51 §

Hätävilkkukytken käyttäminen

Pysäytetyssä tai pysäköidyssä ajoneuvossa saa käyttää suuntavalojen hätävilkkukytkentää, jos ajoneuvo on onnettomuuden, vaurion tai muun pakottavan syyn johdosta jouduttu pysäyttämään sellaiseen paikkaan, jossa se voi aiheuttaa erityistä vaaraa muulle liikenteelle. Hätävilkkukytkentää saa käyttää myös liikkuvassa ajoneuvossa varoittamaan muita tienkäyttäjiä välittömästä vaarasta.

52 §

Kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän ajaminen

Kevyttä sähköajoneuvoa ja moottorilla varustettua polkupyörää ajettaessa on noudatettava polkupyöräilijää koskevia liikenteenohjauksen merkkejä, liikenteenohjauslaitteita ja liikennesääntöjä.

Sellaista itsestään tasapainottuvaa kevyttä sähköajoneuvoa, joka pysyy tasapainossa myös silloin, kun ajoneuvo ei liiku tai siinä ei ole kuljettajaa, saa kuljettaa myös jalkakäytävällä. Tällöin kuljettajan on annettava jalankulkijalle esteetön kulku.

53 §

Eläimen kuljettaminen

Eläin on pidettävä tiellä kytkettynä tai tienkäyttäjän on valvottava eläintä siten, ettei se aiheuta vaaraa eikä huomattavaa haittaa muille tienkäyttäjille. Eläintä tulee kuljettaa niin lähellä tien reunaa kuin turvallisuutta vaarantamatta on mahdollista.

Ratsastajan, suurikokoisen eläimen taluttajan ja eläimen vetämän ajoneuvon kuljettajan on noudatettava moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajamista koskevia liikenteenohjauksen merkkejä, liikenteenohjauslaitteita ja liikennesääntöjä.

54 §

Tarpeettoman ja häiritsevän ajon kielto

Tarpeeton ja häiritsevä ajoneuvolla ajaminen on kielletty.

55 §

Moottorikäyttöisen ajoneuvon tarpeettoman joutokäynnin kielto

Moottorikäyttöisen ajoneuvon moottoria ei saa pitää käynnissä kahta minuuttia pidempään, jos ajoneuvo seisoo muusta syystä kuin pakollisen liikenne-esteen vuoksi. Moottoria saa kuitenkin pitää käynnissä ennen ajoon lähtemistä enintään neljä minuuttia, jos pakkasta on enemmän kuin -15 celsiusastetta. Traktorin, moottorityökoneen tai auton alustalle rakennetun työkoneen moottorin saa pitää käynnissä ennen ajoneuvolla tai koneella tehtävän työn alkamista ajoneuvon tai koneen toimintavalmiiksi saattamiseen tarvittavan ajan.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu kielto ei koske ajoneuvoa, jonka pääasiallinen käyttötarkoitus tai pääasiallisen käyttötarkoituksen edellyttämä lisälaitte edellyttää moottorin pitämistä käynnissä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu kielto ei koske kiireellisessä tehtävässä olevaa hälytysajoneuvoa, liikenteenvalvojan tehtävässään käyttämää ajoneuvoa, eikä ajoneuvolain 6 luvussa tarkoitetun katsastuksen osana toimitettavaan pakokaasumittaukseen odottavaa ajoneuvoa.

56 §

Ajoneuvon hinaaminen

Hinattaessa ajoneuvolla köyttä käyttäen ajoneuvoa, jota ei voi tai saa kuljettaa sen omalla moottorilla, tulee ajoneuvojen välin olla vähintään kolme metriä ja se saa olla enintään kuusi metriä. Ajoneuvoa, jonka jarrut ovat epäkunnossa, saa hinata vain tankoa tai puomia käyttäen. Ajoneuvoa, jonka ohjaus on epäkunnossa, saa hinata vain hinauspuomin varaan nostettuna.

Useaa ajoneuvoa ei saa hinata samanaikaisesti samalla vetävällä ajoneuvolla. Hinattavana oleva ajoneuvo ei ilman pakottavaa syytä saa olla vetävää ajoneuvoa painavampi.

Polkupyörällä, mopolla tai moottoripyörällä hinaaminen on kielletty, jos hinaaminen haittaa ajoa tai aiheuttaa vaaraa muille tienkäyttäjille.

57 §

Tienkäyttäjien varoittaminen

Ajoneuvon kuljettajan on huolehdittava siitä, että tielle asetetaan varoituskolmio, jos ajoneuvo on pysähtynyt taajaman ulkopuolelle ajoradalle sellaiseen paikkaan, että se voi riittämättömän näkyvyyden vuoksi tai muusta syystä olla vaarana liikenteelle. Edellytys asettamiselle on, että varoituskolmio on ajoneuvossa pakollisena varusteena. Tarvittaessa on ryhdyttävä muihinkin toimenpiteisiin tienkäyttäjien varoittamiseksi. Jos ajoneuvo on jäänyt rautatie- tai raitiotiekiskoille, on ryhdyttävä junan tai raitiovaunun kuljettajan varoittamiseksi tarpeellisiin toimiin.

Varoituskolmio on sijoitettava riittävän etäälle pysähtyneestä ajoneuvosta siten, että muut tienkäyttäjät voivat hyvissä ajoin huomata varoituksen. Kolmio tulee poistaa, kun ajoneuvosta ei ole enää vaaraa muulle liikenteelle.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaminen moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä

58 §

Sallittu ajoneuvoliikenne moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä

Moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä on vain moottorikäyttöisten ajoneuvojen liikenne sallittu.

Edellä 1 momentissa tarkoitetuilla teillä ei kuitenkaan saa kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa, jonka suurin sallittu tai rakenteellinen nopeus on enintään 70 kilometriä tunnissa. Vaatimusta ei kuitenkaan sovelleta puolustusvoimien ajoneuvon tai erikoiskuljetuksessa käytettävään ajoneuvon.

59 §

Liittyminen moottoritielle tai moottoriliikennetielle ja sieltä poistuminen

Ajoneuvolla saa ajaa moottoritielle tai moottoriliikennetielle vain tien alkamiskohdasta tai liittymistieltä.

Moottoritielle tai moottoriliikennetielle ajoneuvolla aikovan on väistettävä tiellä kulkevia ajoneuvoja.

Moottoritieltä tai moottoriliikennetieltä saa poistua ajoneuvolla vain tien päättymiskohdasta tai käyttäen ajosuunnassa liikennemerkillä osoitettua erkanemistietä.

Moottoritieltä tai moottoriliikennetieltä poistuvalla ajoneuvolla on riittävän ajoissa siirryttävä lähinnä erkanemistietä olevalle ajokaistalle taikka ajokaistalle, joka on liikennemerkillä osoitettu poistuvalla liikenteelle. Jos tiellä on hidastuskaista, on mahdollisimman aikaisessa vaiheessa siirryttävä sille.

60 §

Ajoneuvon kääntäminen ja peruuttaminen moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä

Ajoneuvolla ei saa moottoritiellä eikä moottoriliikennetiellä kääntää tulosuuntaan eikä peruuttaa.

61 §

Ajoneuvon paikka moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä

Ajoneuvolla on ajettava moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä eniten oikealla olevalla vaipaalla ajokaistalla. Jos jokin ajokaista on ajosuunnassa liikennemerkillä osoitettu tietylle liikennesuunnalle, ajoneuvolla saa ajaa olosuhteisiin ja matkan jatkamiseen parhaiten soveltuvaa ajokaistaa.

Jos ajosuunnassa on vähintään kolme ajokaistaa, kuorma-autolla tai yli seitsemän metrin pituisella ajoneuvoyhdistelmällä saa ajaa vain jommallakummalla kahdesta oikeanpuoleisesta ajokaistasta, jollei 1 momentista tai 59 §:n 3 tai 4 momentista muuta johdu.

Edellä kulkevan ajoneuvon saa ohittaa ajoneuvolla moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä vain vasemmalta. Jos ajoneuvot kuitenkin ajavat jonossa, jokin ajokaista on ajosuunnassa opastusmerkillä osoitettu tarkoitetuksi tietylle liikennesuunnalle tai ohittava ajoneuvo käyttää linja-autokaistaa, on edellä ajavan ajoneuvon ohittaminen oikealta ajokaistaa vaihtamatta sallittu.

Ajoneuvolla ei saa ajaa moottoritien ja moottoriliikennetien ajoratoja yhdistävällä poikittaisitiellä.

62 §

Ajoneuvon hinaaminen moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä

Ajoneuvoa ei saa hinata moottoritiellä eikä moottoriliikennetiellä käyttäen köyttä, vaijeria tai muuta vastaavaa välinettä. Rikkoutuneen ajoneuvon saa kuitenkin mainittua välinettä käyttäen hinata pois lähimmän poistumiskohdan kautta.

Raitiovaunun kuljettaminen

63 §

Raitiovaunun paikka tiellä

Raitiovaunua saa kuljettaa kiskoilla niiden sijainnista riippumatta. Muun liikenteen kanssa yhteisellä ajokaistalla raitiovaunua on kuljetettava kaistan mukaiseen ajosuuntaan. Raitiovaunua saa peruuttaa tai kuljettaa muuta liikennettä vastaan vain, jos erityiset olosuhteet sitä vaativat ja se ei vaaranna turvallisuutta eikä haittaa tarpeettomasti muuta liikennettä.

64 §

Raitiovaunun kuljettamista koskevat muut liikennesäännöt

Suojatietä lähestyvällä raitiovaunulla on ajettava sellaisella nopeudella, että sen voi tarvittaessa pysäyttää ennen suojatietä. Jalankulkijalle, joka on suojatiellä tai valmistautuu menemään sille, on annettava esteetön kulku.

Pihakadulla tai kävelykadulla raitiovaunun nopeus on sovitettava jalankulun mukaiseksi eikä se saa ylittää 20 kilometriä tunnissa.

Edellä 1 ja 2 momentissa säädetyn lisäksi raitiovaunulla ajettaessa on noudatettava, mitä:

- 1) 17 §:ssä säädetään kuljettajaa koskevista vaatimuksista;
- 2) 20 §:ssä säädetään etäisyyden pitämisestä toiseen ajoneuvoon ja raitiovaunuun;
- 3) 25 §:ssä säädetään väistämisen osoittamisesta;
- 4) 27 §:n 2 momentissa säädetään pysähtyneen raitiovaunun tai ajoneuvon ohittamisesta;

- 5) 28 §:ssä säädetään ajamisesta risteyksessä;
- 6) 33 §:n 1 momentissa säädetään ohittamisesta;
- 7) 41 §:ssä säädetään pysäyttämiseen liittyvistä toimista;
- 8) 46 §:ssä säädetään tunnelissa ajamisesta;
- 9) 47 ja 48 §:ssä säädetään ääni-, valo- ja suuntamerkkien käyttämisestä;
- 10) 49 ja 50 §:ssä säädetään valojen käyttämisestä.

4 luku

Liikenteenohjaus

Liikenteenohjaajat

65 §

Liikenteenohjaaja

Poliisi ja pelastusviranomainen ohjaavat liikennettä liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi sekä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi. Lautta-aluksella tieliikennettä ohjaa aluksen päällikkö sekä lossilla ja railolossilla lossinkuljettaja. Puolustusvoimien harjoitusten aikana liikennettä ohjaa sotilas. Rajavartiomies toimii liikenteenohjaajana rajavartiolaissa (578/2005) säädetyissä tehtävissä ja tullimies tullilaissa (304/2016) säädetyissä tehtävissä.

Liikenteenohjaaja saa myös toimia henkilö, jonka:

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

Liikenteenohjaaja määrätään yksittäistä tehtävää varten tai määrääjäksi. Liikenteenohjaajana toimivan henkilön on oltava 18 vuotta täyttänyt. Hänen on annettava suostumuksensa tehtävään ja hänelle on annettava tehtävän edellyttämä ohjeistus.

Liikenteenohjaajan on käytettävä pysäytysmerkinä liikennemerkkiä C1. Poliisimies ja rajavartiomies voi myös käyttää pysäytysmerkinä liikennemerkkiä C46 ja tullimies C45.

Liikenteenohjaajalla on oltava selvästi erottuva vaatetus, joka vastaa standardin SFS-EN 471 tai SFS-EN ISO 20471 vaatimuksia. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä erikoiskuljetuksen liikenteen ohjaajan vaatetuksen näkyvyysvaatimuksista.

Liikenteenohjaajaksi määrättyyn henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen toimiessaan liikenteen ohjaajana. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

66 §

Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan kelpoisuus

Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajana toimiminen edellyttää, että henkilöllä on voimassa oleva 67 §:ssä tarkoitettu lupa ohjata erikoiskuljetusten liikennettä. Oikeus osoitetaan liikenteen-ohjaajakortilla, joka on pidettävä mukana tehtävää hoidettaessa.

67 §

Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajanoikeuden myöntäminen

Luvan ohjata erikoiskuljetusten liikennettä myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto. Lupa myönnetään viiden vuoden määräajaksi ja sen saaneelle annetaan erikoiskuljetusten liikenteenohjaajakortti.

Luvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

- 1) hakija on suorittanut hyväksytysti erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan koulutuksen;
- 2) hakijalla on voimassaoleva B-luokan ajo-oikeus;
- 3) hakija on henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan sopiva erikoiskuljetusten liikenteenohjaajaksi.

Hakijaa ei ole pidettävä henkilökohtaisten ominaisuuksiensa takia sopivana erikoiskuljetusten liikenteenohjaajaksi, jos hän on:

- 1) viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana syyllistynyt rattijuopumukseen, törkeään rattijuopumukseen, törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai sellaiseen rikoslain (39/1889) 23 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun tekoon, joka osoittaa vakavaa piittaamattomuutta liikenneturvallisuudesta, tai on tänä aikana ollut mainittujen tekojen johdosta ajokiellossa;

- 2) viimeksi kuluneen vuoden aikana muuten määrätty ajokieltoon tai ollut ajokiellossa muihin liikenne rikoksiin syyllistymisen perusteella;

- 3) poliisin pitämästä rekisteristä ilmenevien tietojen perusteella muutoin toiminnallaan osoittanut olevansa elämäntavaltaan tai henkilökohtaisilta ominaisuuksiltaan ilmeisen sopimaton toimimaan liikenteenohjaajana.

Liikenteen turvallisuusvirastolla ja poliisilla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tarpeellisia tietoja ajoneuvoliikennerekisteristä erikoiskuljetusten liikenteenohjaajille asetettujen vaatimusten toteamiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan koulutuksesta ja oikeuden uudistamisesta.

68 §

Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajanoikeuden peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava lupa erikoiskuljetusten liikenteenohjaukseen, jos luvan haltija ei enää täytä 67 §:ssä säädettyjä luvan myöntämisen edellytyksiä tai henkilö pyytää luvan peruuttamista.

Lupa voidaan peruuttaa määräajaksi tai toistaiseksi.

Liikenteenvalvojan merkit

69 §

Käsimerkit ja ajoneuvosta annettavat merkit

Jäljempänä 181 §:ssä tarkoitetun liikenteenvalvojan liikenteenohjauksessa käytettävien käsimerkkien ja ajoneuvosta annettavien merkkien kuvat ja merkitys esitetään liitteessä 1.

Liikenteenohjauslaitteet

70 §

Liikenteenohjauslaitteet

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarpeelliset säännökset liikenteenohjauslaitteiden käytöstä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kokeilutarkoituksessa vahvistaa käytettäväksi tässä laissa säädetystä liikenteenohjauslaitteesta poikkeavan liikenteenohjauslaitteen, ei kuitenkaan velvoittavaa tai määrävää liikenteenohjauslaitetta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kokeilutarkoituksessa myöntää luvan poiketa liikenteenohjauslaitteen käyttämisestä annetuista säännöksistä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä liikenteenohjauslaitteiden väreistä, rakenteesta ja mitoituksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa määräyksiä raitiovaunuliikenteelle tarkoitetuista muista kuin tässä laissa säädettyistä raitiovaunuliikenteen ohjauslaitteista.

71 §

Liikenteenohjauslaitteen asettaminen

Liikenteenohjauslaitteen asettaa:

- 1) maantielle tienpitäjä;
- 2) kadulle ja muulle kunnan hallinnoimalle tielle kunta;
- 3) muulle kuin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettulle tielle tienpitäjä saatuaan siihen kunnan suostumuksen;
- 4) tilapäistä käyttöä varten myös poliisimies, rajavartiomies, tullimies tai pelastusviranomainen.

Edellä 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettua suostumusta ei tarvita tien kunnan taikka tiellä tai sen vieressä tehtävän työn vuoksi tarpeellisten ja tilapäisten liikenteenohjauslaitteiden asettamiseen. Kunta saa periä maksun 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetun suostumuksen käsitteystä aiheutuneista kustannuksista.

Edellä 1 momentin 1-3 kohdissa tarkoitettua liikenteenohjauslaitteen asettamisesta on toimitettava tieto Liikennevirastolle. Liikennevirasto voi antaa tarkempia määräyksiä toimitettavan tiedon sisällöstä ja välittämistavasta.

Poliisi tai tienpitäjä saa poistaa tämän lain vastaisesti asetetun liikenteenohjauslaitteen.

72 §

Poikkeukset liikenteenohjauslaitetta asetettaessa

Edellä 71 §:n 1 momentin 1 kohdassa mainittu tienpitäjä asettaa väistämisvelvollisuutta osoittavan liikennemerkin tien ja maantien liittymäkohtaan ja pykälän 2 kohdassa mainittu tienpitäjä kadun ja 71 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetun alueen liittymäkohtaan.

Kunta asettaa taajamaa osoittavan liikennemerkin pystyttää maantielle maantienpitäjä, muulle tielle kunta.

Vaarallisten aineiden kuljetusrajoitusta osoittavan liikennemerkin asettaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Liikennemerkin pystyttää maantielle maantienpitäjä, muulle tielle kunta.

Rautatien tasoristeyksen kohdalla olevien liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta, kunnossapidosta ja kustannusvastuusta säädetään ratelain (110/2007) 89 §:ssä.

Tienpitäjä voi päättää, että hakija saa pystyttää kustannuksellaan liitteen 3 taulukossa 7 tarkoitetun opastusmerkin.

73 §

Häiritsevän tai luvattoman laitteen asettaminen tielle

Tielle tai sen välittömään läheisyyteen ei saa asettaa kilpeä, merkintää tai laitetta, joka voidaan sekoittaa liikenteenohjauslaitteeseen tai joka voi heikentää sen näkyvyyttä tai tehokkuutta, häikäistä tienkäyttäjiä tai häiritä heidän tarkkaavaisuuttaan.

Poliisi tai tienpitäjä voi poistaa 1 momentin vastaisesti asetetun laitteen.

Liikennevalot

74 §

Liikennevalo-opastimet

Liikennevalo-opastimien kuvat ja tarkoitus on esitetty liitteessä 2.

Pääopastin on tulosuunnassa ennen risteystä oleva ensimmäinen opastin ajoradan oikealla puolella tai asianomaisen ajoradan osan yläpuolella oleva opastin. Jos tulosuunnan vasemmanpuoleisen ajokaistan tai vasemmanpuoleisten ajokaistojen liikennettä ohjataan liikennevaloilla tulosuunnan muusta valo-ohjauksesta erillään, näiden kaistojen liikenteen pääopastin on kuitenkin näiden vasemmalla puolella, kaksisuuntaisen ajoradan keskikorokkeella tai asianomaisen ajoradan osan yläpuolella oleva opastin.

Jos tässä pykälässä tarkoitetut opastimet on sijoitettu ajokaistoittain ajoradan yläpuolelle, kullakin opastimella näytetty valo koskee vain kyseistä ajokaistaa käyttäviä ajoneuvoja.

Jalankulkijan on ensisijaisesti noudatettava jalankulkijaopastimella näytettävää valoa. Muutoin jalankulkijan on noudatettava kulkusuuntansa ajoneuvoliikenteelle tarkoitettuja valoja.

Polkupyöräilijän on ensisijaisesti noudatettava polkupyöräopastimella näytettävää valoa. Muutoin polkupyöräilijän on noudatettava kulkusuuntansa ajoneuvoliikenteelle tarkoitettuja valoja. Pyörätietä käyttävän polkupyöräilijän ja mopoilijan on, missä erityistä polkupyöräopastinta ei ole, noudatettava jalankulkijaopastimen, tai jollei sitä ole, kulkusuuntansa ajoneuvoliikenteelle tarkoitettuja valoja.

Liikennemerkit

75 §

Liikennemerkkien jaottelu

Liikennemerkkejä ovat varoitusmerkit, etuajo-oikeus- ja väistämismmerkit, kielto- ja rajoitusmerkit, määräysmerkit, sääntömerkit, opastusmerkit ja lisäkilvet sekä muut liikenteenohjaukseen tarkoitetut liikennemerkit.

Jos liikenteen ohjauksessa tarvitaan liikennemerkkiä, josta ei ole tässä laissa säädetty, voidaan käyttää suorakaiteen muotoista tekstillistä merkkiä.

Liikennemerkkien kuvat sekä niiden tarkoitus ja sijoittaminen on esitetty liitteessä 3.

76 §

Varoitusmerkki

Varoitusmerkkiä käytetään osoittamaan tiessä olevaa liikenteelle vaarallista kohtaa tai tieosuutta.

Varoitusmerkki on sijoitettava siten, että tiekäyttäjällä on aikaa toimia merkillä osoitetulla tavalla. Varoitusmerkki on sijoitettava ajoradan oikealle puolelle tai sen yläpuolelle. Erityisestä syystä merkki voidaan sijoittaa lisäksi ajoradalla olevalle korokkeelle, ajoradan vasemmalle puolelle tai ajoradan yläpuolelle.

Varoitusmerkkien kuvat ja niiden tarkoitus esitetään liitteen 3 taulukossa 1. Jos merkin sijoittaminen poikkeaa 2 momentissa säädetystä, se esitetään liitteen 3 taulukossa 1. Merkissä ja sen lisäkilvessä, joiden kuvio voi vaihtua, kuvio voi olla vaalea ja pohja musta.

77 §

Etujajo-oikeus- ja väistämismerkit

Etujajo-oikeus- ja väistämismerkeillä osoitetaan väistämisvelvollisuus.

Etujajo-oikeus- ja väistämismerkit on sijoitettava ajoradan tai sen osan oikealle puolelle. Erityisestä syystä merkki voidaan lisäksi sijoittaa ajoradalla olevalle korokkeelle, ajoradan vasemmalle puolelle tai ajoradan yläpuolelle. Pyörätiellä merkki on sijoitettava tien oikealle puolelle.

Etujajo-oikeus- ja väistämismerkkien kuvat ja niiden tarkoitus esitetään liitteen 3 taulukossa 2. Jos merkin sijoittaminen poikkeaa 2 momentissa säädetystä, se esitetään liitteen 3 taulukossa 2.

78 §

Kielto- ja rajoitusmerkki

Kielto- ja rajoitusmerkeillä kielletään tai rajoitetaan tienkäyttäjän toimintaa.

Kielto- ja rajoitusmerkit on sijoitettava ajoradan tai sen osan oikealle puolelle. Erityisestä syystä merkki voidaan sijoittaa lisäksi ajoradalla olevalle korokkeelle, ajoradan vasemmalle puolelle tai ajoradan yläpuolelle. Pyörätiellä merkki on sijoitettava tien oikealle puolelle.

Kielto- ja rajoitusmerkkien kuvat ja niiden tarkoitus esitetään liitteen 3 taulukossa 3. Jos merkin sijoittaminen poikkeaa 2 momentissa säädetystä, se esitetään liitteen 3 taulukossa 3. Merkissä ja sen lisäkilvessä, joiden kuvio voi vaihtua, kuvio voi olla vaalea ja pohja musta.

79 §

Määräysmerkki

Määräysmerkillä määrätään tienkäyttäjän toimimaan merkin osoittamalla tavalla.

Määräysmerkkien kuvat sekä niiden tarkoitus ja sijoittaminen esitetään liitteen 3 taulukossa 4.

80 §

Sääntömerkki

Sääntömerkillä annetaan tienkäyttäjille sääntö tai osoitetaan tienkohta, jossa merkkiin liittyvää liikennesääntöä sovelletaan.

Sääntömerkkien kuvat sekä niiden tarkoitus ja sijoittaminen esitetään liitteen 3 taulukossa 5.

81 §

Opastusmerkki

Tienkäyttäjän opastusta ja suunnistusta varten käytetään opastusmerkkejä. Opastusmerkkien kuvat sekä niiden tarkoitus ja sijoittaminen esitetään liitteen 3 taulukossa 6 ja 7.

82 §

Lisäkilpi

Liikennemerkkin alapuolella voidaan käyttää suorakaiteen muotoista lisäkilpeä, jolla selvennetään liikennemerkkin tarkoitusta tai kohdetta. Lisäkilpeä voidaan käyttää myös merkin vaikutusalueen tai voimassaoloajan määrittelemiseksi taikka vaikutuksen rajoittamiseksi.

Lisäkilpien kuvat sekä niiden tarkoitus ja sijoittaminen esitetään liitteen 3 taulukossa 8.

Varoitusmerkkien, etuajo-oikeus- ja väistämismerkkien sekä kielto- ja rajoitusmerkkien lisäkilven pohja on keltainen, reunus punainen ja tunnuskuviot tai tekstit yleensä mustat. Muun merkin lisäkilven pohjaväri, reunuksen väri, tunnuskuviot ja tekstit ovat samat kuin päämerkissä.

83 §

Muut liikenteenohjaukseen tarkoitetut merkit

Muiden liikenteenohjaukseen tarkoitettujen merkkien kuvat sekä niiden tarkoitus ja sijoittaminen esitetään liitteen 3 taulukossa 9.

Tiementunnukset

84 §

Tiementunnus

Tiementunnuksella tarkoitetaan maalaamalla tai muilla menetelmillä tienpintaan tehtyä merkintää, jota käytetään joko yksin tai yhdessä liikennemerkkien kanssa liikenteen ohjaamiseen.

85 §

Pituussuuntaiset tiementunnukset

Tien pituussuuntaisella tiementunnuksella tie voidaan jakaa ajokaistoihin ja muihin alueisiin.

Pituussuuntaisten tiementunnojen kuvat sekä niiden tarkoitus ja sijoittaminen esitetään liitteen 4 taulukossa 1.

Tilapäisissä liikennejärjestelyissä käytettävät pituussuuntaiset tiementunnukset ovat keltaisia. Jos samanaikaisesti on näkyvissä keltaisia ja valkoisia pituussuuntaisia tiementunnoja, on noudatettava ensisijaisesti keltaisia tiementunnoja.

86 §

Poikkisuuntaiset tiementunnukset

Tien poikkisuuntaisilla merkinnöillä voidaan tehostaa muulla liikenteenohjauslaitteella osoitettua väistämisvelvollisuutta sekä osoittaa suojatie tai tienkohta, jossa tulee noudattaa erityistä tarkkaavaisuutta ja kiinnittää huomiota ajonopeuteen.

Poikittaissuuntaisten merkintöjen kuvat sekä niiden tarkoitus ja sijoittaminen esitetään liitteen 4 taulukossa 2.

87 §

Muut tiemerkinnot

Muiden liikenteenohjaukseen tarkoitettujen tiemerkinnotöjen kuvat sekä niiden tarkoitus ja sijoittaminen esitetään liitteen 4 taulukossa 3.

5 luku

Ajoneuvon käyttäminen

Yleiset säännökset

88 §

5 luvun määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *kytkentämassalla* kytkennässä sallittua hinattavan ajoneuvon todellista massaa lukuun ottamatta puoliperävaunun, traktorin perävaunun ja keskiakseliperävaunun vetoajoneuvon vetopöytään tai vetokytkimeen kohdistuvaa massaa;

2) *jakamattomalla kuormalla* kuormaa, jota ei voida tiekuljetuksessa kohtuullisin kustannuksin tai vahingonvaaraa aiheuttamatta jakaa kahteen tai useampaan kuormaan eikä sen massan tai mittojen takia kuljettaa millään ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä ylittämättä tiellä yleisesti sallittua massa- tai mitta-arvoa;

3) *työvälineellä* ajoneuvoon kiinnitettävää vaihdettavissa olevaa konetta, joka on täysin irti maasta tiekuljetuksen ajan tai joka ei voi suhteessa ajoneuvoon kiertyä pystyakselinsa ympäri tiekuljetuksen aikana;

4) *telillä* sellaista peräkkäisten etuakselien tai peräkkäisten taka-akselien ryhmää, jossa akselien kuormitukset jakautuvat vakiosuhteessa taikka ajoneuvon valmistajan määrittelemällä tavalla kuormitustilanteen mukaisesti;

5) *ohjaavalla akselilla* akselia, jonka pyöriä voidaan kääntää suoraan tai epäsuorasti suhteessa ajoneuvon pituusakseliin ajoneuvon liikkumissuunnan määrittämiseksi;

6) *ohjautuvalla akselilla* akselia, jonka pyörien ohjauskulma muuttuu vain renkaiden ja tien pinnan välisten voimien vaikutuksesta; ohjautuvana akselina ei kuitenkaan pidetä akselia, jonka ohjauskulmassa tapahtuu pieni muutos akselin kiinnityksen elastisuuden vuoksi;

7) *ETA-valtiolla* Euroopan talousalueeseen kuuluvaa valtiota;

8) *E-säännöllä* moottoriajoneuvojen varusteiden ja osien hyväksymisehtojen yhdenmukaistamista ja hyväksymisten vastavuoroista tunnustamista koskevaan sopimukseen (SopS 70/1976) liitettyä sääntöä;

9) *lasten turvalaitteella* järjestelmää, jonka osia voivat olla vyölukolla varustetut hihnat tai muut joustavat osat, säätölaitteet, kiinnittimet ja lisävälineet, kuten kantokoppa ja turvakaukalo, lisäistuin tai törmäyssuoja, joka voidaan kiinnittää ajoneuvoon ja jonka tarkoituksena on vähentää järjestelmän käyttäjän vahingoittumisen vaaraa rajoittamalla tämän kehon liikkuvuutta ajoneuvossa törmäyksen tai nopeuden äkillisen hidastumisen yhteydessä;

10) *mitta- ja massadirektiivillä* tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisissa ja kansainvälisissä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisissä liikenteessä sallituista painoista annettua neuvoston direktiiviä 96/53/EY, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2015/719;

11) *vaihtoehtoisilla käyttövoimilla* mitta- ja massadirektiivin 2 artiklassa tarkoitettuja vaihtoehtoisia polttoaineita.

Mitä tässä laissa säädetään jakamattomasta kuormasta, sovelletaan myös ulkomaille vietävään tai sieltä tuotavaan tyhjään tai lähtöpaikalla valmiiksi kuormattuun, yli 2,80 metriä korkeaan tai yli 12,30 metriä pitkään merikuljetukseen suunniteltuun konttiin. Jos kontin kuljetus vaatii 4,40 metrin korkeuden, puoliperävaunuyhdistelmässä 18,00 metrin pituuden tai tiellä yleisesti sallitun massan ylittämisen, kontti katsotaan jakamattomaksi esineeksi vain jakamattoman esineen pakkauksena tai konttia tyhjänä kuljettaessa.

89 §

Maastoliikenne ja sotilasajoneuvot

Lain 90 ja 92 – 96 §:n turvalaitteita ja suojalaitteita koskevia säännöksiä sekä 141 ja 144–149 §:n henkilökuormitusta koskevia säännöksiä sovelletaan moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttämiseen myös maastoliikennelain (1710/1995) 2 §:ssä tarkoitetussa maastossa.

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan myös sotilasajoneuvojen käyttämiseen. Jos sotilasajoneuvon erityisen käyttötarkoituksen tai rakenteen johdosta on tarpeen, puolustusministeriön asetuksella voidaan kuitenkin säätää poikkeuksia tämän lain ja sen nojalla annetuista säännöksistä sekä pääesikunnan määräyksellä voidaan antaa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksistä poikkeavia määräyksiä.

Turvalaitteet ja suojalaitteet ajon aikana

90 §

Turvavyö ja muut istuinpaikan turvalaitteet

Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä istumapaikalle asennettua turvavyötä tai heidän liikkumistaan estävää muuta ajoneuvon asennettua turvalaitetta:

- 1) autossa;
- 2) kolmipyöräisessä mopossa ja moottorikäyttöisessä kolmipyörässä;
- 3) nelipyörässä, kevyessä nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä ja maastoajoneuvossa;
- 4) traktorissa ja moottoriyökoneessa.

91 §

Turvavyön käytöstä ilmoittaminen linja-autossa

Linja-auton matkustajien on heidän matkansa alkaessa saatava tieto turvavyön käyttövelvollisuudesta:

- 1) kuljettajalta;
- 2) rahastajalta, matkaoppaalta tai ryhmänjohtajaksi nimetyltä henkilöltä;
- 3) audiovisuaalisin keinoin; tai
- 4) jokaiselta istumapaikalta selvästi näkyvällä kuvamerkillä.



92 §

Suojakypärä

Kuljettajan ja matkustajan on käytettävä tyypiltään hyväksyttyä asianmukaisesti kiinnitettyä suojakypärää ajettaessa:

- 1) moottoripyörällä;
- 2) sellaisella kolmipyörällä, nelipyörällä, raskaalla nelipyörällä tai kevyellä nelipyörällä, jota ei ole varustettu korilla tai suojakaarella;
- 3) mopolla;
- 4) moottorikelkalla;
- 5) sellaisella maastoajoneuvolla tai traktorilla, joka on varustettu ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella, mutta jota ei ole varustettu korilla eikä suojakaarella.

Kuljettajan on huolehdittava siitä, että alle 15-vuotias matkustaja käyttää suojakypärää.

Velvollisuus käyttää suojakypärää koskee myös 1 momentissa tarkoitettujen ajoneuvojen perävaunussa olevia matkustajia silloin, kun perävaunua ei ole varustettu umpinaisella korilla eikä suojakaarella.

Polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä suojakypärää.

93 §

Poikkeukset turvavyön ja suojakypärän käyttövelvollisuudesta

Turvavyön käyttövelvollisuus ei koske:

- 1) ajoneuvoa hitaalla nopeudella kuljettavaa postin, sanomalehtien tai muiden useaan paikkaan jaettavien tavaroiden jakajaa eikä jätteiden tai muiden useasta paikasta kerättävien tuotteiden kerääjää, jos turvavyön käyttämisestä on kuljettajalle tai matkustajalle huomattavaa haittaa;
- 2) traktorin eikä moottorityökoneen kuljettajaa eikä matkustajaa silloin, kun turvavyön käytöstä on haittaa ajoneuvolla tehtävässä työssä,
- 3) Rikosseuraamuslaitoksen palveluksessa olevaa kuljettajaa tai matkustajaa hänen ollessa sellaisessa tehtävässä, että turvavyön käyttämisestä voi olla vaaraa tai huomattavaa haittaa.

Turvavyön, muun istuinpaikan turvalaitteen ja suojakypärän käyttövelvollisuus eivät koske henkilöä, jolta terveydellinen syy estää turvalaitteen tai suojakypärän käytön. Syytä koskeva lääkärintodistus on pidettävä ajon aikana mukana.

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 koske moottorikelkan avonaisessa perävaunussa olevia matkustajia silloin, kun käytettävä ajonopeus on enintään 20 kilometriä tunnissa ja tämä on osoitettu 102 §:ssä tarkoitettulla nopeuskilvellä.

Mopoksi luokitellun, polkimin varustetun sähköpolkupyörän, jonka massa ajokunnossa on enintään 35 kilogrammaa ja moottorin nimellisteho enintään 1,00 kilowattia, kuljettaja saa käyttää 92 §:ssä tarkoitetun suojakypärän sijasta polkupyöräilijälle tarkoitettua suojakypärää.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 2 momentissa tarkoitetun lääkärintodistuksen sisällöstä.

94 §

Lasten turvalaitteet

Autossa käytettävän lasten turvalaitteen tulee olla tyyppihyväksytty E-säännön n:o 44 muutosarjan 03, E-säännön n:o 129 tai moottoriajoneuvojen turvavöitä ja turvajärjestelmiä koskevan neuvoston direktiivin 77/541/ETY mukauttamisesta tekniikan kehitykseen annetun komission direktiivin 2000/3/EY mukaisesti taikka mainitun E-säännön tai direktiivin myöhemmän version tai muutoksen mukaisesti. Muussa ajoneuvossa kuin autossa käytettävän lasten turvalaitteen on oltava ajoneuvolaissa sekä sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä asetettujen vaatimusten mukaisesti tyyppiltään hyväksytty.

Alle 135 senttimetriä pitkän lapsen kuljettamiseen henkilö-, paketti- ja kuorma-autossa on käytettävä lasten turvalaitetta, jos ajoneuvossa on turvavyöt tai lasten turvalaite on muuten ajoneuvoon asennettavissa. Alle 3-vuotiaasta lasta ei kuitenkaan saa koskaan kuljettaa ajoneuvossa ilman turvalaitetta.

Lasta ei saa kuljettaa etuturvatyynyllä suojatulla istumapaikalla selkä menosuuntaan suunnatussa turvaistuimessa, ellei turvatyynyä ole tehty toimintakyvyttömäksi.

Alle 135 senttimetriä pitkän lapsen kuljettamiseen ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella varustetussa ajoneuvossa on käytettävä lapsen kuljettamiseen soveltuvaa istuinta tai lasten turvalaitetta.

Linja-autossa lapsen on omalla istumapaikalla istuessaan käytettävä istumapaikalle asennettua turvavyötä tai lasten turvalaitetta.

Alle 135 senttimetrinä pitkän lapsen kuljettaminen muussa kuin tässä pykälässä tarkoitetussa ajoneuvossa on sallittua vain, jos ajoneuvossa on lapsen kuljettamiseen soveltuva istuin ja turvavyö taikka lasten turvalaite.

95 §

Lasten turvalaitteen käyttöä ja henkilöiden kuljetuksia koskevat vastuusäännökset

Lapsen mukana matkustava holhooja tai huoltaja on vastuussa siitä, että alle 15-vuotiaasta lasta kuljetetaan asianmukaista turvalaitetta käyttäen. Ellei holhooja tai huoltaja ole lapsen mukana, ajoneuvon kuljettajan on, linja-auton kuljettajaa lukuun ottamatta, huolehdittava siitä, että alle 15-vuotias lapsi matkustaa turvalaitetta käyttäen.

Jos ajoneuvo on rekisteröity kuljettajan lisäksi enintään 16 matkustajalle, ajoneuvon kuljettajan on huolehdittava siitä, että matkustajat voivat siirtyä turvallisesti ajoneuvon ja siitä ulos ja että tähän tarvittavia laitteita käytetään.

Ajoneuvon kuljettajan on huolehdittava siitä, että matkustajien pyörätuolit ja paarit on kiinnitetty ajoneuvon.

96 §

Moottorikelkan hätäkatkaisin

Moottorikelkan hätäkatkaisimen käyttökytkin on kiinnitettävä kuljettajaan ennen moottorin käynnistystä, jos hätäkatkaisimen toimintaperiaate edellyttää kiinnittämistä. Tällainen hätäkatkaisin on pidettävä kiinnitettynä ajon ajan.

97 §

Sammutin ja ensiaputarvikkeet linja-autossa

Linja-autossa tulee olla sammutin ja sallittua matkustajamäärää vastaavat ensiaputarvikkeet. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä sammuttimesta ja ensiaputarvikkeista.

Tekninen laite ajon aikana

98 §

Teknisen laitteen käyttäminen

Ajoneuvossa ei saa ajon aikana käyttää teknistä laitetta tai järjestelmää siten, että sen käyttäminen häiritsee tai vaarantaa ajoneuvolla ajamista.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja tai raitiovaunun kuljettaja ei saa ajon aikana käyttää viestintävälinettä siten, että pitää sitä kädessään.

Ajoneuvokohtaiset nopeusrajoitukset

99 §

Ajoneuvon suurin sallittu nopeus

Ajoneuvolla ei saa ajettaessa ylittää ajoneuvolle määritettyä suurinta sallittua rakenteellista tai valmistajan määrittelemää taikka rakenteesta tai kuormauksesta johtuvaa nopeutta.

Ajoneuvolla, johon on kytketty hinattava ajoneuvo, ei saa ylittää yhdistelmän minkään ajoneuvon suurinta sallittua rakenteellista tai valmistajan määrittelemää taikka rakenteesta tai kuormauksesta johtuvaa suurinta sallittua nopeutta.

Moottorilla varustetun polkupyörän, sähköavusteisen polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon suurin sallittu nopeus on 25 kilometriä tunnissa silloin, kun moottoria käytetään ajoneuvon nopeuden lisäämiseen tai ylläpitämiseen.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon suurin sallittu nopeus ilman hinattavaa ajoneuvoa on ilmoitettu liitteen 5 taulukossa 1.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon suurin sallittu nopeus, kun siihen on kytketty hinattava ajoneuvo, on ilmoitettu liitteen 5 taulukossa 2.

100 §

Ohjautuva akseli

Jos autossa tai auton perävaunussa, jolle ei ole säädetty eikä määrätty ohjauslaitetta koskevia teknisiä vaatimuksia, on ohjautuva akseli, joka on varustettu kuljettajan paikalta käytettävällä tai automaattisesti toimivalla ohjauksen suoraan lukitsevalla laitteella, akseli on pidettävä lukittuna nopeuden ollessa yli 60 kilometriä tunnissa.

Jos ajoneuvon kaikki akselit ovat ohjaavia, ajoneuvon kulkuasennon on tavanomaisessa liikenteessä oltava ajoradan suuntainen.

101 §

Suurin sallittu nopeus hinattaessa

Hinattaessa moottorikäyttöistä ajoneuvoa sen omien pyörien varassa on suurin sallittu nopeus 60 kilometriä tunnissa, jollei kummallekaan ajoneuvolle ole säädetty tai määrätty alhaisempaa nopeutta.

102 §

Nopeuskilpi

Autoon, jonka nopeus on rajoitettu alemmaksi kuin 80 kilometriä tunnissa, on kiinnitettävä taakse näkyvä, suurinta sallittua nopeutta kilometreinä tunnissa osoittava nopeuskilpi.

Hinattavaan ajoneuvoon, jonka nopeus on rajoitettu vetoajoneuvon suurinta tiellä sallittua nopeutta alemmaksi ja alemmaksi kuin 80 kilometriä tunnissa, on kiinnitettävä taakse näkyvä, suurinta sallittua nopeutta kilometreinä tunnissa osoittava nopeuskilpi. Nopeuskilpeä ei kuitenkaan tarvitse asentaa henkilökuljetukseen käytettävään moottorikelkan perävaunuun, jonka suurin sallittu nopeus on 40 kilometriä tunnissa eikä hinattavaan ajoneuvoon silloin, kun ajoneuvoyhdistelmän takimmaisessa ajoneuvossa on ajoneuvoyhdistelmän suurinta sallittua nopeutta osoittava nopeuskilpi.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset nopeuskilven ulkomuodosta ja muusta teknisestä toteutuksesta.

103 §

Hitaan ajoneuvon kilpi

Hitaan ajoneuvon kilpeä ei saa asentaa muuhun kuin tässä pykälässä tarkoitettuun ajoneuvoon.

Hitaan ajoneuvon kilpeä on käytettävä:

- 1) kolmipyöräisessä mopossa ja kevyessä nelipyörässä;
- 2) traktorissa, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 50 kilometriä tunnissa;
- 3) muussa kuin kävellen ohjattavassa moottorityökoneessa;
- 4) työvälineessä ja hinattavassa ajoneuvossa, joka kytketään 1, 2 tai 3 kohdassa tarkoitettuun ajoneuvoon, jos työväline tai hinattava ajoneuvo estää vetoajoneuvoon kiinnitetyn hitaan ajoneuvon kilven näkymisen taaksepäin;

5) ajoneuvoon kytketyssä hinattavassa ajoneuvossa, jos ajoneuvoyhdistelmän suurin tiellä sallittu nopeus on hinattavasta ajoneuvosta johtuen enintään 50 kilometriä tunnissa.

Hitaan ajoneuvon kilven saa asentaa myös traktoriin, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa.

Hitaan ajoneuvon kilven saa asentaa myös köydellä, ketjulla, vaijerilla tai puomilla hinattavaan moottorikäyttöiseen ajoneuvoon varoittamaan takana tulevia muuta liikennettä hitaammin liikkuvista ajoneuvoista.

Hitaan ajoneuvon kilpeä ei tarvitse kiinnittää ajoneuvoon, johon on kytketty hitaan ajoneuvon kilvellä varustettu ajoneuvo tai työväline, eikä ajoneuvoon, joka on ulkomaan rekisterissä.

Renkaat ja liukuesteet

104 §

Renkaiden kulutuspinna ja ominaisuudet

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja tällaisen ajoneuvon perävaunun renkaiden kulutuspinnan pääurien syvyyden tulee olla vähintään 1,6 millimetriä. Vaatimus ei koske ajoneuvoa, jonka suurin sallittu nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa.

Ajoneuvon samalle akselille asennettavien renkaiden on oltava mitoiltaan, rakenteeltaan ja ominaisuuksiltaan samanlaiset.

Jos ajoneuvossa rengasvaurion johdosta joudutaan tilapäisesti käyttämään vararengasta, siihen ei sovelleta 2 momentin eikä 105 §:n säännöksiä.

Ajoneuvoon saa asentaa renkaat, jotka rajoittavat käytössä sallitun akselimassan pienemmäksi kuin akselille teknisesti sallittu massa. Renkaiden on kuitenkin oltava sellaiset, että koko ajoneuvon kuormaaminen ajoneuvolle tiellä sallittuun massaan on mahdollista ylittämättä renkaiden kantavuutta.

105 §

Talviaikana käytettävät renkaat

Jos sää tai keli sitä edellyttää, marras-, joului-, tammi-, helmi- ja maaliskuun aikana on käytettävä talvirenkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 3,0 millimetriä, seuraavissa ajoneuvoissa:

- 1) henkilöauto, jonka kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia;
- 2) pakettiauto;
- 3) erikoisauto, jonka kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia;
- 4) moottoripyörä, mopo, kolmipyörä, nelipyörä, raskas nelipyörä ja kevyt nelipyörä;
- 5) 1-4 kohdassa tarkoitettulla ajoneuvolla vedettävä perävaunu, jonka luokittelu- tai kytkentämassa on yli 0,75 tonnia ja enintään 3,5 tonnia.

Jos sää tai keli sitä edellyttää, marras-, joului-, tammi-, helmi- ja maaliskuun aikana on kuorma-autossa, linja-autossa ja kokonaismassaltaan yli 3,5 tonnin henkilö- tai erikoisautossa sekä sellaisessa traktorissa, jonka rakenteellinen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, käytettävä vetävillä akseleilla, lukuun ottamatta ohjaavia vetäviä akseleita, talvirenkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 5,0 millimetriä. Muilla akseleilla sekä mainitulla ajoneuvolla vedettävän perävaunun ja hinattavan laitteen kaikilla akseleilla on tällöin käytettävä renkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 3,0 millimetriä. Vaatimusta ei sovelleta traktorin ja perävaunun tai hinattavaan laitteen muodostamaan ajoneuvoyhdistelmään silloin, kun ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu nopeus tiellä on enintään 60 kilometriä tunnissa.

Talvirenkaita ei kuitenkaan tarvitse käyttää:

- 1) ajoneuvon valmistukseen, maahantuontiin, kauppaan, korjaukseen, katsastukseen tai liikenteeseen hyväksymiseen liittyvissä tilapäisissä, enintään 20 kilometrin pituisissa siirroissa;
- 2) museoajoneuvossa järjestetyn ajotapahtuman aikana;
- 3) sellaisessa 1 tai 2 momentissa tarkoitettussa ajoneuvossa, johon talvirenkaita ei ole saatavissa; tällaisessa ajoneuvossa tulee käyttää talvikäyttöön soveltuvia karkeakuvioisia renkaita.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä eri ajoneuvoluokkiin kuuluvien ajoneuvojen talvirenkaista.

106 §

Ajoneuvon renkaiden liukuesteet

Ajoneuvon renkaat saa varustaa nastoin, lumiketjuin tai vastaavin liukuestein, jotka eivät oleellisesti vahingoita tien pintaa.

Autossa, moottoripyörässä, mopossa, kolmipyörässä, nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä, kevyessä nelipyörässä ja rakenteelliselta nopeudeltaan yli 60 kilometriä tunnissa olevassa trak-

torissa sekä tällaiseen ajoneuvoon kytketyssä hinattavassa ajoneuvossa saa käyttää nastarenkaita marraskuun alusta maaliskuun loppuun. Muunakin aikana nastarenkaita saa käyttää:

- 1) hälytysajoneuvossa;
- 2) puolustusvoimien käytössä olevassa maastokäyttöön tarkoitettussa autossa ja perävaunussa;
- 3) tienpitoon käytettävässä autossa ja perävaunussa;
- 4) ajoneuvon kauppaan, korjaukseen, katsastukseen tai liikenteeseen hyväksymiseen liittyvissä tilapäisissä siirroissa;
- 5) kaikissa tässä momentissa tarkoitetuissa ajoneuvoissa, jos sää tai keli sitä edellyttää.

Jos vetoautossa on nastarenkaat, luokittelumassaltaan yli 0,75 tonnin ja enintään 3,5 tonnin painoisessa auton perävaunussa on käytettävä talvirenkaita.

Käytettäessä nastarenkaita henkilö- tai pakettiautossa, erikoisautossa ja luokittelumassaltaan enintään 3,5 tonnin painoisessa auton perävaunussa on nastarenkaat, paripyörien toisia pyöriä lukuun ottamatta, asennettava ajoneuvon kaikkiin pyöriin. Nastojen määrät ajoneuvon eri renkaissa ei saa poiketa toisistaan siten, että siitä aiheutuu vaaraa. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajoneuvon renkaiden nastamäärien sallituista eroista.

Jos ajoneuvoyhdistelmässä, jonka massa on yli 44 tonnia, vetävälle akselille tai vetäville akselille yhteensä kohdistuva massa on alle 18 prosenttia ajoneuvoyhdistelmän massasta, vetoajoneuvo on 2 momentissa tarkoitettuna aikana varustettava laitteella, jolla voidaan parantaa ajoneuvon liikkeellelähtökykyä liukkaalla tienpinnalla. Tällaisena laitteena ei pidetä yhden vetävän akselin tasauspyörästön toimintaan vaikuttavaa rakennetta.

Polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän, kevyen sähköajoneuvon, polkupyörän perävaunun, potkupyörän ja eläimen vetämän ajoneuvon renkaat saa varustaa nastoin, lumiketjuin tai vastaavin liukuestein, jotka eivät oleellisesti vahingoita tien pintaa.

Moottorityökoneen, maastoajoneuvon ja traktorin, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa, sekä niiden perävaunun renkaat ja telaketjut saa varustaa nastoin, lumiketjuin tai vastaavin liukuestein, jotka eivät oleellisesti vahingoita tien pintaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisestä syystä myöntää ajoneuvolle poikkeuksen 2 momentin nastarenkaiden sallittua käyttöaikaa koskevasta säännöksestä.

Tavarakuljetukset

107 §

Yleiset kuormaussäännökset

Ajoneuvo on kuormattava siten, että mikään valmistajan määrittelemä massa ei ylitä ajattaessa. Ajoneuvoa ei saa kuormata siten, että kuorma sivusuunnassa ulottuu ajoneuvon korin tai kuormatilän ulkopuolelle ellei tässä luvussa jäljempänä taikka erikoiskuljetuksia koskevissa säännöksissä tai määräyksissä toisin säädetä tai määrätä.

Ajoneuvossa olevaa vaihtokuormakoria pidetään ajoneuvon kuormana. Ajoneuvossa oleva vaihtokuormakori saa ylittää ajoneuvon leveyden ajoneuvolle sallitun leveyden rajoissa. Ajoneuvon etu- ja takavalaisimet on tällöin asennettava siten, että valaisimen sivusuuntaista etäisyyttä ajoneuvon reunasta koskevat vaatimukset täyttyvät myös vaihtokuormakorin leveimmistä kohdasta mitattuna.

Kuorma saa ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelmälle tiellä sallitun pituuden rajoissa ulottua ajoneuvon edessä enintään 1,00 metrin ja takana enintään 2,00 metriä ajoneuvon uloimman osan ulkopuolelle ellei tässä luvussa jäljempänä taikka erikoiskuljetuksia koskevissa säännöksissä tai määräyksissä toisin säädetä tai määrätä.

Jos ajoneuvon kuorma ylittää ajoneuvon leveyden, ajoneuvon taustapeilit tulee säätää siten tai ajoneuvoon on kiinnitettävä sellaiset lisäpeilit, että kuljettaja voi nähdä ajoneuvon sivuille

ja seurata takana tulevaa liikennettä. Lisäpeilien sijasta voidaan käyttää muuta epäsuoran näkemisen mahdollistavaa laitetta.

Henkilöauton katolla kuljetettavan tavarahan massa saa autolle sallittujen massojen rajoissa olla enintään 10 prosenttia auton omamassasta.

Ajoneuvoyhdistelmän massa ei saa ylittää vetoajoneuvon valmistajan määrittelemää suurinta yhdistelmämassaa eikä ajoneuvoyhdistelmälle hyväksyttyä massaa.

Moottorityökonetta ei saa, lukuun ottamatta 154 §:n 1 momentissa tarkoitettuja kuljetuksia perävaunulla, käyttää muihin kuin itse työkohteessa suoritettaviin, työkoneen varsinaisesta käyttötarkoituksesta johtuviin kuljetuksiin.

108 §

Kuorman sijoittaminen

Kuormasta on tehtävä mahdollisimman matala yhtenäinen kokonaisuus. Kuorman painopisteen tulee olla mahdollisimman alhaalla ja lähellä ajoneuvon pituussuuntaista keskiviivaa. Ajoneuvoa ei saa kuormata siten, että ajoneuvon painopiste on korkeammalla kuin ajoneuvolle on teknisesti sallittu.

Keskiakseliperävaunu on kuormattava niin, että se kohdistaa vetoajoneuvon kytkentälaitteelle alaspäin painavan voiman. Alaspäin painava voima saa olla enintään 10 prosenttia perävaunun akseleille sallitusta massasta tai enintään 1 000 kilogramman massaa vastaava voima, pienemmän voimista ollessa määräävä.

Alaspäin painava voima ei saa ylittää kytkettäville ajoneuvoille eikä kytkentälaitteille sallittuja voimia.

109 §

Kuorman varmistaminen

Ajoneuvon kuorma ei saa kuormakorissa siirtyä siten, että se voi haitata ajoneuvon liikenneturvallista käyttöä. Kuorman on pysyttävä kuormakorissa paikoillaan kaikissa kiihdytyksissä ja jarrutuksissa sekä kaarteissa ajettaessa.

Kuorman varmistamiseksi tulee käyttää kuorman tuentaa, sitomista, lukitsemista tai peittämistä.

Kuorman varmistuksen lujuutta määritettäessä saa ottaa kitkavoiman tarjoaman pidätyskyvyn huomioon. Kuormakorin pohjan ja kuorman välisen kitkavoiman tarjoaman pidätyskyvyn saa kuitenkin ottaa huomioon vain, kun kuorman liikkuminen kuormakoriin nähden pystysuunnassa on estetty sitomalla tai muulla vastaavalla tavalla.

Kuorma on suojattava kuormapeitteellä, jos on vaara, että kuorma pölyää tai varisee tielle ajoviiman vaikutuksesta.

110 §

Kuorman merkitseminen

Jos kuorma ulottuu ajoneuvon edessä ajoneuvon ääriveriivan ulkopuolelle tai takana yli 1,00 metrin ajoneuvon ääriveriivan ulkopuolelle, on kuorman uloin osa merkittävä punaisella tai punakeltaisella, vähintään 300 millimetriä korkealla ja 300 millimetriä leveällä merkkilipulla. Vaihtokuormakoria kuljetettaessa merkkilipun saa korvata vaihtokuormakorin takakulmiin sijoitetuilla, taaksepäin suunnatuilla punakeltaisin tai punavalkoisin raidoin varustetuilla kilvilla tai maalauksilla, joiden pinta-ala yhteensä vastaa merkkilipulle säädettyä. Kilpi tai maalaus saa heijastaa punaista valoa taaksepäin.

Pimeän tai hämärän aikana ja muulloinkin olosuhteiden sitä edellyttäessä on 1 momentissa tarkoitetun kuorman merkintään käytettävä edessä valkoista valoa eteenpäin näyttävää valaisinta ja valkoista heijastinta sekä takana punaista valoa taaksepäin näyttävää valaisinta ja punaista heijastinta. Vaatimusta ei sovelleta sellaiseen vaihtokuormakoriin, joka on varustettu 1 momentissa tarkoitettuun kilvin tai maalauksin, jotka heijastavat punaista valoa taaksepäin. Edellytyksenä on lisäksi, että ajoneuvo täyttää sen valaisimia koskevat näkyvyysvaatimukset myös vaihtokuormakorilla kuormattuna.

Ajoneuvon pituuden sen takana ylittävän kuorman merkitsemistä koskevia 1 ja 2 momentin säännöksiä ei tarvitse soveltaa ajoneuvoon, jolla vedetään perävaunua silloin, kun kuorma ei ylitä perävaunun takimmaista osaa yli 1,00 metrillä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä kuorman merkitsemiseen käytettävistä välineistä.

111 §

Kuormaukseen käytettävän ajoneuvon tai työvälineen kuljetus

Tavarankuljetukseen käytettävään ajoneuvoon saa kiinnittää kuormatilan taakse kyseisen ajoneuvon lastauksessa tai kuormauksessa käytettävän ajoneuvon tai työvälineen huolimatta siitä, että tästä aiheutuu ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelmälle säädetyn suurimman sallitun pituuden ylitys, jos:

- 1) tavarankuljetukseen käytettävissä oleva tila ei kasva;
- 2) ei ylitetä muuta yleisesti sallittua mitta kuin pituus;
- 3) ei ylitetä tavarankuljetukseen käytettävän ajoneuvon leveyttä;
- 4) ajoneuvo, johon on kiinnitetty tässä tarkoitettu ajoneuvo tai työväline, täyttää sille säädetty tai määrätty taka-alleajosuojaukselta koskevat mittavaatimukset;
- 5) valojen ja takarekisterikilven näkyvyyttä ja näkyvyyskulmia koskevat vaatimukset täyttyvät joko ajoneuvon omilla valaisimilla ja rekisterikilvellä tai tätä tarkoitusta varten asennetuilla lisävalaisimilla ja -rekisterikilvellä;
- 6) ajoneuvon taakse kiinnitetyn ajoneuvon tai työvälineen valaisimista ja heijastimista ei aiheudu vaaraa.

112 §

Ajoneuvolle sallitun mitan ylittävä kuorma

Edellä 107 §:n 3 momentissa säädetystä poiketen ajoneuvossa oleva kuorma saa aiheuttaa ajoneuvolle sallitun suurimman pituuden ylityksen silloin, kun ajoneuvoon on kytketty perävaunu. Lisäksi kuorma saa aiheuttaa vetoajoneuvolle sallitun suurimman pituuden ylityksen kuormaukseen ja kuorman purkuun liittyvissä lyhyissä siirroissa. Edellytyksenä suurimman sallitun pituuden ylitykselle on, että kuormaus on tehty niin, että ei muodostu riskiä vetoajoneuvossa olevan kuorman osumisesta perävaunuun eikä siinä olevaan kuormaan. Kuormaus ei muutenkaan saa aiheuttaa vaaraa liikenneturvallisuudelle.

113 §

Vene ja matkailukori

Edellä 107 §:n 1 momentissa kuorman leveydestä säädettyä ei sovelleta veneen kuljettamiseen eikä tavarankuljetukseen tarkoitetun auton avonaiseen kuormatilaan tilapäisesti kiinnitettyyn matkailukoriin, jossa ei oleskella kuljetuksen aikana ja jonka kuormatilan ulkopuolelle ulottuva osa on varustettu valaisimin ja heijastimin siten, että kuormauksesta ei aiheudu vaa-

raa. Tällaisen matkailukorin leveys ei saa ylittää kyseiselle ajoneuvolle tiellä yleisesti sallittua leveyttä. Tiellä yleisesti sallittua leveyttä leveämmän veneen kuljettamiseen sovelletaan erikoiskuljetusta koskevia säännöksiä ja määräyksiä.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset 1 momentissa tarkoitetun matkailukorin valaisimista ja heijastimista sekä tarvittaessa muista liikenneturvallisuusvaatimuksista.

114 §

Vastuu ajoneuvon kuormaamisesta kaupallisissa kuljetuksissa

Tätä pykälää sovelletaan vain kaupallisiin kuljetuksiin vaarallisten aineiden kuljetuksia lukuun ottamatta. Mitä 4 momentissa säädetään velvollisuudesta ilmoittaa kontin ja vaihtokorin paino ja 5 momentissa velvollisuudesta huolehtia valvontaviranomaisen tiedonsaannista, sovelletaan kuitenkin myös vaarallisten aineiden kuljetuksiin.

Kuljettajan on ennen matkan alkamista varmistauduttava siitä, että ajoneuvo on kuormattu säännösten ja määräysten mukaisesti, jos varmistautuminen ei kuormatilan sinetöinnin, kuorman purkamisen tai muun vastaavan syyn vuoksi aiheuta kohtuutonta haittaa ja viivästystä kuljetustehtävälle. Lisäksi kuljettajan on ajon aikana huolehdittava siitä, että kuorman sijoittelu ja kiinnitys pysyvät tässä laissa säädetyn mukaisina.

Kuorman sijoittamisen ja kiinnittämisen ajoneuvoon, konttiin tai muuhun kuormatilaan suorittanut, samoin kuin asemansa vuoksi kuorman sijoittamisesta ja kiinnittämisestä ohjeita antanut vastaa siitä, että kuorma on oikein sijoitettu ja kiinnitetty ja muutoinkin täyttää kuljetuksesta koskevat vaatimukset. Edellä tässä momentissa tarkoitettu henkilö ei kuitenkaan ole vastuussa, jos virhe johtuu 4 momentissa tarkoitettujen tietojen virheistä tai puutteista, joita hän ei ole voinut kohtuudella havaita. Tällaista vastuuta ei myöskään synny, jos hän on toiminut kuormaamisessa vain avustajana. Muutoksia kuormaukseen tehnyt vastaa siitä, että kuorman sijoittelu ja kiinnitys pysyvät edelleen säännösten ja määräysten mukaisina.

Kuljetuksen suorittaja vastaa siitä, että tavarankuormauksella on oikeat ja riittävät tiedot ajoneuvosta. Tavarankuormauksen lähettäjä ja kuljetuksen toimeksiantaja vastaavat siitä, että kuormauksella on kuljetettavista tavaroista käytettävissään riittävät ja oikeat tiedot ja että kuljetuksen suorittajalle on annettu ilmoitus kuljetettavan kontin ja vaihtokorin painosta.

Kuljetuksen suorittaja vastaa siitä, että kuljetukseen käytetään ajoneuvoa, jossa on kuorman sitomiseen tarvittavat tavanomaiset välineet ja joka turvallisuudeltaan muutoinkin soveltuu tehtävään. Valmiiksi kuormatun perävaunun tai muun kuormatilan soveltuvuudesta vastaa kuitenkin se, joka on ennen kuormaamista ottanut perävaunun tai muun kuormatilan käyttöön tai sopinut sen käyttöön ottamisesta. Kuljetuksen suorittajan pitää huolehtia siitä, että valvontaviranomaisella on mahdollisuus saada 4 momentissa tarkoitetun kontin ja vaihtokorin painoa koskevan ilmoituksen tiedot.

Kuormauksen ja kuljetuksen suorittajan on huolehdittava siitä, että heidän palveluksessaan oleva kuormaukseen ja kuljetukseen osallistuva henkilö tuntee riittävän hyvin työtehtäviensä koskevat kuormausta sääntelevät säännökset ja määräykset.

Vaarallisten aineiden kuormausvastuusta säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä annetussa laissa (719/1994).

Ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa ja päämitat käytettäessä ETA-valtiossa rekisteröityä tai käyttöön otettua ajoneuvoa

115 §

ETA-valtiossa rekisteröity tai käyttöön otettu ajoneuvo

Jos vuonna 1993 tai sitä myöhemmin käyttöön otetun ajoneuvon rekisteröinnissä ja käytössä sallitut massat ylittävät tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetussa neuvoston direktiivissä 96/53/EY säädetyt suurimmat sallitut arvot:

1) auton kolmi- tai useampiakselisessa telissä vähintään yhden akselin tulee olla ohjaava; ohjaavan akselin sijasta voidaan käyttää ohjautuvaa akselia, joka on lukittuneena suoraan ajoa vastaavaan asentoon nopeuden ollessa 30 kilometriä tunnissa tai tätä enemmän;

2) hinattavan ajoneuvon telin akseleista vähintään yhden on oltava ohjautuva tai ohjaava, jos telin äärimmäisten akselien välinen etäisyys ylittää kaksiakselisessa telissä 2,4 metriä tai kolmi- tai useampiakselisessa telissä 2,8 metriä;

3) varsinaisen perävaunun kaksiakselisen telin takimmainen akseli saa olla ohjautuva vain, jos ajoneuvon on osoitettu täyttävän E-säännössä n:o 79 tarkoitetut tekniset vaatimukset.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun ajoneuvon kolmella tai useammalla akselilla varustetun telin ohjautuville akseleille kohdistuvien massojen summa saa olla enintään puolet telin muille kuin ohjautuville akseleille kohdistuvien massojen summasta. Vaatimusta ei sovelleta ajoneuvon, jonka on osoitettu täyttävän E-säännössä n:o 79 tarkoitetut tekniset vaatimukset. Ohjautuvaa akselia, joka on lukittuneena suoraan ajoa vastaavaan asentoon nopeuden ollessa yli 30 kilometriä tunnissa, ei pidetä tässä momentissa tarkoitettuna ohjautuvana akselina.

Edellä 1 ja 2 momentissa säädettyä ei sovelleta ajoneuvon, jonka suurin sallittu nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa.

116 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon akselille tai telille kohdistuva suurin sallittu massa

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon akselille kohdistuva massa ei saa ylittää liitteen 6 taulukossa 1 mainittuja arvoja.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon telille kohdistuva massa ei saa ylittää liitteen 6 taulukossa 2 mainittuja arvoja.

Ajettaessa liukkaalla tien pinnalla ajoneuvon akselille tai telille kohdistuva massa saa akselinnostolaitetta käytettäessä tilapäisesti ylittää suurimman tiellä sallitun akselimassaan, jos tätä ei aiheudu vahinkoa tielle.

117 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton suurin sallittu massa

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton massa ei saa ylittää liitteen 6 taulukossa 3 mainittuja arvoja.

118 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun traktorin, moottorityökoneen ja maastoajoneuvon suurin sallittu massa

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun traktorin, moottorityökoneen ja maastoajoneuvon massa ei saa ylittää liitteen 6 taulukossa 4 mainittuja arvoja.

119 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun kaksi- ja kolmipyöräisen ajoneuvon sekä niihin rinnastettavan nelipyöräisen ajoneuvon kuormitus

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun kaksi- ja kolmipyöräisen moottorikäyttöisen ajoneuvon sekä niihin rinnastettavan nelipyöräisen ajoneuvon kuormituksesta aiheutuva massa ei saa ylittää liitteen 6 taulukossa 5 mainittuja arvoja.

120 §

ETA-valtiossa rekisteröityyn traktoriin kytkettävän hinattavan ajoneuvon massa maa- ja metsätalouskäytössä

Käytettäessä traktoria polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) 7 §:ssä tarkoitetuissa kuljetuksissa traktoriin saa kytkeä hinattavan ajoneuvon, jonka kytkentämassa on:

a) enintään kaksi kertaa traktorin omamassan suuruinen, jos b tai c kohdassa tarkoitetut ehdot eivät täyty;

b) enintään 2,6 kertaa traktorin omamassan suuruinen, jos traktorin kytkentälaitteeseen kohdistuu pystysuuntainen voima, jonka suuruus on vähintään 15 prosenttia hinattavan ajoneuvon kytkentämassasta, tai jos traktorissa on jarrujärjestelmä, jota käyttäen pelkällä traktorilla suurimmilla 3 momentissa tarkoitetuilla lisäpainoilla varustettuna saavutetaan vähintään 3,5 m/s² hidastuvuus;

c) enintään kolme kertaa traktorin omamassan suuruinen, jos perävaunussa on traktorin jarrupolkimella käytettävät jarrut.

Traktoriin kytkettävän hinattavan ajoneuvon kytkentämassaa määrättäessä saa traktorin omamassassa ottaa huomioon valmistajan suosituksen mukaisesti asennetut lisäpainot ja -rakenteet, kuitenkin enintään kolmasosan traktorin rekisteriin merkitystä omamassasta, joka ei sisällä lisäpainoja eikä -rakenteita.

Traktoriin kytkettyyn perävaunuun saa kytkeä kytkentämassaltaan pienemmän perävaunun tai vastaavan maatalouteen käytettävän hinattavan ajoneuvon.

Perävaunujen tai perävaunun ja hinattavan ajoneuvon yhteenlaskettu kytkentämassa ei saa ylittää etummaisen perävaunun rakenteen perusteella määräytyvää 1 momentissa tarkoitettua massaa. Valoja, heijastimia, hitaan ajoneuvon kilpeä ja muita merkintöjä koskevia säännöksiä sovelletaan perävaunuun kytkettyyn hinattavaan ajoneuvoon samalla tavalla kuin traktoriin kytkettyyn hinattavaan ajoneuvoon.

Kuormaa kantavaan runko-ohjauksella varustettuun traktoriin ei saa kytkeä hinattavaa ajoneuvoa.

Traktoriin kytkettyä rekeä saa käyttää tiellä vain poikkeuksellisesti ja vain, jos muulle liikenteelle ei aiheudu vaaraa tai haittaa. Rekeä saa kuormittaa olosuhteiden ja liikenneturvallisuuden sallimaan määrään.

121 §

ETA-valtiossa rekisteröityyn traktoriin kytkettävän hinattavan ajoneuvon massa muussa kuin maa- ja metsätalouskäytössä

Traktoriin kytkettävän hinattavan ajoneuvon kytkentämassa ei saa ylittää liitteen 6 taulukossa 7 mainittuja arvoja silloin, kun traktoria käytetään muihin kuin polttoainemaksusta annetun lain 7 §:ssä tarkoitettuihin kuljetuksiin.

Traktoriin kytkettävän hinattavan ajoneuvon kytkentämassa ei saa ylittää 120 §:ssä tarkoitettua raja-arvoa.

Jos traktoriin on kytkettynä samanaikaisesti useampia hinattavia ajoneuvoja, hinattavien ajoneuvojen yhteenlaskettu kytkentämassa ei saa ylittää 1 ja 2 momentissa tarkoitettuja arvoja.

122 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton ja perävaunun yhdistelmän suurin sallittu massa

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton ja perävaunun tai perävaunujen muodostaman ajoneuvoyhdistelmän massa ei saa ylittää liitteen 6 taulukossa 6 mainittuja arvoja.

123 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun traktorin, moottorityökoneen tai maastoajoneuvon sekä hinattavan ajoneuvon yhdistelmän suurin sallittu massa

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun traktorin, moottorityökoneen tai maastoajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän massa ei saa ylittää liitteen 6 taulukossa 7 mainittuja arvoja.

124 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun ajoneuvoyhdistelmän massaa koskevat poikkeukset vaarallisten aineiden kuljetuksessa

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun vähintään seitsemän akselisen autolla vedettävän ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on 60 tonnia, jos kuljetukseen sovelletaan vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua lakia (719/1994). Tällaisen ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa on kuitenkin 68 tonnia, jos ajoneuvoyhdistelmässä on vähintään kahdeksan akselia ja ajoneuvoyhdistelmän vetoautossa on vähintään neljä akselia tai jos ajoneuvoyhdistelmän vetoautossa on vähintään kolme akselia ja kyseessä on vähintään kahdeksan akselinen auton ja kahden puoliperävaunun muodostama ajoneuvoyhdistelmä.

Enintään kahdeksan akselisessa ajoneuvoyhdistelmässä, jonka massa on yli 64 tonnia, vähintään 65 prosenttia perävaunun massasta tai perävaunujen massasta yhteensä tulee kohdistua akseleille, jotka on varustettu paripyörin. Vaatimus ei kuitenkaan koske vaarallisten aineiden säiliökuljetusta, jos kuljetettavan vaarallisen aineen määrä ylittää 5 tonnia.

Edellä 1 ja 2 momentissa säädettyä ei sovelleta pakatun tavarankuljetukseen, jos kuljetettavan vaarallisen aineen määrä ei ylitä vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain nojalla määrättyjä raja-arvoja, jotka koskevat kuljetusyksikössä kuljetettavaan määrään liittyviä vaipautuksia.

125 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton, perävaunun ja niiden yhdistelmän suurin sallittu pituus

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton ja perävaunun sekä niiden muodostaman ajoneuvoyhdistelmän pituus ei saa ylittää liitteen 7 taulukossa 1 mainittuja arvoja.

126 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton, perävaunun ja niiden yhdistelmän muut päämitat

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton ja perävaunun sekä niiden muodostaman ajoneuvoyhdistelmän leveys ja korkeus eivät saa ylittää liitteen 7 taulukossa 2 mainittuja arvoja.

127 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun moottoripyörän, mopon, kolmipyörän, nelipyörän, kevyen nelipyörän ja raskaan nelipyörän suurimmat sallitut päämitat

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun moottoripyörän, mopon, kolmipyörän, nelipyörän, kevyen nelipyörän ja raskaan nelipyörän sekä näihin kytkettävän hinattavan ajoneuvon suurimmat sallitut päämitat on ilmoitettu liitteen 7 taulukossa 3.

128 §

ETA-valtiossa käyttöönotetun kevyen sähköajoneuvon, moottorilla varustetun polkupyörän ja polkupyörän sekä näiden perävaunun suurin sallittu leveys

Kevyen sähköajoneuvon, moottorilla varustetun polkupyörän ja polkupyörän sekä näiden perävaunun suurimmat sallitut leveydet on ilmoitettu liitteen 7 taulukossa 4.

129 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun traktorin ja moottorityökoneen sekä niihin kytketyn perävaunun leveys

ETA-valtiossa rekisteröityä tai käyttöönotettua traktoria ja moottorityökonetta, jonka leveys on suurempi kuin 2,6 metriä mutta enintään 3,0 metriä, saa kuljettaa tiellä siirrettäessä ajoneuvoa sen säilytyspaikalle tai työkohteelle, työkohteelta toiselle tai huoltotarkoituksessa. Traktorin suurinta leveyttä mitattaessa ei oteta huomioon siihen liitettyä työvälinettä, levikepyöriä eikä levikepyörien käytön ajaksi asennettuja lokasuojia. Kuljettaminen on sallittu vain, jos siitä ei aiheudu haittaa eikä vaaraa liikenteelle.

Pimeän tai hämärän aikana taikka muulloinkin olosuhteiden sitä edellyttäessä levikepyöristä mitattuna yli 2,6 metriä leveään traktoriin on sekä eteen että taakse kiinnitettävä suurinta leveyttä osoittavat valaisimet ja heijastimet. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräyksiä valaisimien ja heijastimien teknisistä ominaisuuksista sekä sijoituksesta ajoneuvoon. Valaisimia ja heijastimia ei oteta huomioon traktorin suurinta leveyttä mitattaessa.

Liikuttaessa tiellä levikepyörillä varustetulla traktorilla, jonka leveys levikepyöristä mitattuna ylittää tiellä yleisesti sallitun 2,6 metrin leveyden, traktorissa on käytettävä eteenpäin ja taaksepäin näkyvää ruskeankeltaista valoa näyttävää vilkkuvaa varoitusvalaisinta. Valaisimen tulee täyttää E-säännön n:o 65 vaatimukset.

Traktoriin ja moottorityökoneeseen saa kytkeä perävaunun, jonka leveys on enintään 2,6 metriä.

Edellä 4 momentissa säädetystä poiketen traktoriin saa kytkeä lietelannan kuljetukseen ja levitykseen käytettävän, enintään 3,3 metriä leveän säiliöperävaunun edellyttäen, että yli 2,6 metriä leveää perävaunua tiellä kuljetettaessa traktoriin on kiinnitetty eteenpäin suunnatut ja vastaavasti perävaunun taakse taaksepäin suunnatut, kuljetuksen suurinta leveyttä vastaamaan asetettavat 2 momentissa säädetyn mukaiset valaisimet ja heijastimet. Traktoriin kiinnitettäväksi tarkoitetut, kuljetuksen suurinta leveyttä osoittavat eteenpäin suunnatut valaisimet ja hei-

jastimet saa kiinnittää perävaunun etuosaan, jos traktorin leveys ei estä niiden näkymistä eteenpäin. Leveyttä osoittavat valaisimet vaaditaan kuitenkin vain milloin perävaunua kuljetaan tiellä pimeän tai hämärän aikana taikka näkyvyyden ollessa sään vuoksi tai muusta syystä huonontunut.

130 §

ETA-valtiossa rekisteröidyt tai käyttöönotetut tienpitoon ja maatalouteen käytettävät ajoneuvot ja laitteet

ETA-valtiossa rekisteröityihin tai käyttöönotettuihin tienpitoon tai maatalouteen käytettäviin moottorityökoneisiin, työvälineisiin ja hinattaviin laitteisiin ei sovelleta tässä luvussa säädettyjä, päämittoja koskevia säännöksiä. Niitä saa kuljettaa yli 4,00 metriä leveinä, jos tielaitteet eivät rajoita ajoneuvolla liikkumista eikä kuljettamisesta aiheudu vaaraa eikä huomattavaa haittaa. Moottorityökone sekä ajoneuvon kiinnitetty työväline ja hinattava laite on pidettävä kuljetuksen aikana kuljetusasennossa tai muuten säädettyä niin, että yleisesti sallitun leveyden ylitys on mahdollisimman vähäinen.

Yli 2,60 metriä leveiden moottorityökoneiden, työvälineiden ja hinattavien laitteiden merkitsemiseksi on ajoneuvon eteen ja taakse tai, jos työvälinettä tai hinattavaa laitetta vedetään, vetävän ajoneuvon eteen ja työvälineen tai hinattavan laitteen taakse, asetettava pituudeltaan ja sijoitukseltaan ajoneuvon ja työvälineen suurinta leveyttä vastaava, vuorottaisin punaisin ja keltaisin tai punaisin ja valkoisin poikkijuovin tai vinojuovin varustettu kilpi, jonka ulkoreunoissa on edessä valkoiset ja takana punaiset heijastimet. Heijastinta ei kuitenkaan tarvitse olla sellaisessa kilvessä, joka täyttää E-säännön n:o 104 luokka C:n heijastavuusvaatimukset. Kilpeä ei saa kiinnittää siten, että se heijastaa eteenpäin muuta kuin valkoista tai keltaista valoa.

Jos traktoriin, jonka suurin sallittu nopeus on yli 50 kilometriä tunnissa, on kiinnitetty työväline, joka estää vaadittuja taka-, jarru- ja suuntavalaisimia tai heijastimia näkymästä taakse, työväline on varustettava vastaavin valaisimin ja heijastimin.

Tässä pykälässä tarkoitettuja vaatimuksia sovelletaan myös traktoriin tai moottorityökoneeseen kiinnitettyyn muuhun kuin yli 2,60 metriä leveään työvälineeseen, jos työväline ulottuu enemmän kuin 0,20 metriä ajoneuvon suurinta leveyttä vastaavan pituussuuntaisen pystytason ulkopuolelle.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset tässä pykälässä tarkoitettujen merkintöjen, valaisimien ja heijastimien teknisistä ominaisuuksista sekä sijoituksesta ajoneuvon tai työvälineeseen.

131 §

ETA-valtiossa rekisteröityjen tai käyttöönotettujen muiden kuin tässä luvussa mainittujen ajoneuvojen päämitat

ETA-valtiossa rekisteröityjen tai käyttöönotettujen muiden kuin tässä luvussa mainittujen ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien päämittoihin sovelletaan autoon tai auton ja siihen kytketyn yhden tai useamman perävaunun muodostamaan ajoneuvoyhdistelmän suurimpia sallittuja päämittoja, jollei tässä laissa toisin säädetä. Ajoneuvon luokituksesta johtuvia suurimpia sallittuja mittoja ei kuitenkaan saa ylittää.

132 §

ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton ja autolla vedettävän ajoneuvoyhdistelmän kääntäminen

ETA-valtiossa rekisteröity tai käyttöönotettu auto, auton ja puoliperävaunun sekä auton ja varsinaisen perävaunun tai keskiakseliperävaunun enintään 18,75 metrin pituinen yhdistelmä on oltava käännettävissä kumpaankin suuntaan sellaisen koko ympyrän alueella, jonka määrittävät kaksi samankeskistä ympyrää siten, että ajoneuvon uloimman etukulman kulkiessa 12,50 metrin säteisen ympyrän kaarta pitkin sisäsivu kulkee vähintään 5,30 metrin säteistä kaarta pitkin.

Auton ja perävaunun tai perävaunujen muodostaman yli 18,75 metriä pitkän yhdistelmän tulee olla käännettävissä kumpaankin suuntaan sellaisen koko ympyrän alueella, jonka määrittävät kaksi samankeskistä ympyrää siten, että uloimman etukulman kulkiessa 12,50 metrin säteisen ympyrän kaarta pitkin sisäsivu kulkee vähintään 2,00 metrin säteistä kaarta pitkin.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa teknisiä ja tarkentavia määräyksiä ajoneuvoyhdistelmän kääntymisen vaatimuksista.

Ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän suurimmat sallitut massat ja päämitat käytettäessä muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröityä tai käyttöönotettua ajoneuvoa

133 §

Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröity tai käyttöönotettu ajoneuvo

Jäljempänä 134–140 §:n säännöksiä sovelletaan sellaiseen auton ja perävaunun muodostamaan ajoneuvoyhdistelmään, jossa vähintään yksi ajoneuvoista on rekisteröity muussa valtiossa kuin ETA-valtiossa, jos Suomea sitovassa kansainvälisessä sopimuksessa ei muuta määrätä. Mainittuja säännöksiä sovelletaan myös linja- ja kuorma-autoon, joka on rekisteröity muussa valtiossa kuin ETA-valtiossa.

Muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun ajoneuvoon ja ajoneuvoyhdistelmään, joka on rekisteröity tai otettu käyttöön muussa valtiossa kuin ETA-valtiossa, sovelletaan säännöksiä, joita sovelletaan vastaavaan ETA-valtiossa rekisteröityyn tai käyttöönotettuun ajoneuvoon ja ajoneuvoyhdistelmään. Autolla vedettävässä ajoneuvoyhdistelmässä, jossa vähintään yksi ajoneuvoista on rekisteröity muussa valtiossa kuin ETA-valtiossa, saa kuitenkin olla vain yksi perävaunu.

134 §

Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun ajoneuvon akselille ja telille kohdistuvat suurimmat sallitut massat

Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun ajoneuvon akselille ja telille kohdistuva massa ei saa ylittää liitteen 8 taulukossa 1 ilmoitettuja arvoja.

135 §

Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton suurin sallittu massa

Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton massa ei saa ylittää liitteen 8 taulukossa 2 ilmoitettuja arvoja.

136 §

Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun perävaunun suurin sallittu massa

Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun perävaunun massa ei saa ylittää liitteen 8 taulukossa 3 ilmoitettuja arvoja.

137 §

Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton ja perävaunun yhdistelmän suurin sallittu massa

Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton ja perävaunun muodostaman ajoneuvoyhdistelmän massa ei saa ylittää liitteen 8 taulukossa 4 mainittuja arvoja.

138 §

Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton, perävaunun ja niiden yhdistelmien suurin sallittu pituus

Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton, perävaunun ja niiden muodostaman ajoneuvoyhdistelmän pituus ei saa ylittää liitteen 8 taulukossa 5 mainittuja arvoja.

139 §

Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun ajoneuvon muut suurimmat sallitut päämitat

Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun ajoneuvon muut suurimmat sallitut päämitat on ilmoitettu liitteen 8 taulukossa 6.

140 §

Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän kääntäminen

Muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöönotetun auton sekä auton ja perävaunun muodostaman ajoneuvoyhdistelmän tulee olla siten käännettävissä, että uloimman etukulman kulkiessa 12,50 metrin säteisen ympyrän kaarta pitkin sisäsivu kulkee vähintään 5,30 metrin säteistä kaarta pitkin.

Henkilökuljetukset

141 §

Henkilökuljetus autolla

Autossa saa kuljettajan lisäksi olla enintään rekisteriin merkityn istuma- ja seisomapaikkaluvun mukainen määrä matkustajia. Kuljettajan ja matkustajien tulee käyttää istuma- tai seisomapaikkoja, jotka täyttävät niitä koskevat vaatimukset.

Linja-autossa, jota käytetään liikenteen palveluista annetun lain mukaiseen henkilöliikenteeseen saa kuitenkin rekisteriin merkityn matkustajamäärän kuljettaja mukaan lukien tilapäisesti ylittää 30 prosentilla ajoneuvolle tiellä sallittujen massojen puitteissa. Kuljettajan viereiselle istumapaikalle ja kaikille turvavöin varustetuille istumapaikoille saa kuitenkin sijoittaa enintään rekisteriin merkityn määrän matkustajia.

142 §

Matkustajamäärä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa

Henkilöautossa, joka on varustettu koulukuljetuskäyttöön hyväksytyillä lisäturvavöillä ja kuljetuksen järjestää kunta, kuntayhtymä, koulu tai laitos tilausliikenteenä ja kuljetukseen saadaan kunnan tai valtion tukea, saa koulu- ja päivähoitokuljetuksissa matkustajien määrä olla 141 §:n 1 momentin estämättä yhdellä istuimella tai istuinrivillä enintään:

Istumapaikkojen määrä	Matkustajien määrä
1	2
2	3
3	5
4	6

Kahdella vierekkäisellä istumapaikalla ei kuitenkaan saa olla useampia kuin kolme matkustajaa.

Kuljettajalle ja kahdeksalle matkustajalle rekisteröidyssä henkilöautossa saa kullakin vähintään 70 senttimetrin levyisellä istumapaikalla, kuljettajan viereistä paikkaa lukuun ottamatta, kuljettaa koulu- tai päivähoitokuljetuksessa kahta siihen sopivaa matkustajaa. Matkustajien kokonaismäärä saa tällöin olla 13, jos kaikki matkustajat ovat lukuvuoden alkaessa alle 13-vuotiaita, ja muutoin 12.

Jos koulu- tai päivähoitokuljetukseen käytettävässä henkilöautossa on myös muita kuin tämän pykälän soveltamisalaan kuuluvia matkustajia, lasketaan kuljetukseen käytettävien istumapaikkojen enimmäiskuormitus muilta matkustajilta vapaaksi jäävän istumapaikkaluvun mukaan.

Koulu- ja päivähoitokuljetukseen käytettävässä linja-autossa saa kuljettajan lisäksi kuljettaa enintään rekisteriin merkityn istumapaikkaluvun mukainen määrä matkustajia.

143 §

Koulu- ja päivähoitokuljetusten merkitseminen

Edellä 142 §:ssä tarkoitetussa kuljetusautossa tulee olla edessä ja takana neliön muotoinen, heijastavalla keltaisella pohjalla varustettu kilpi, jonka sivut ovat 40 senttimetriä pitkiä, jossa on 25 millimetriä leveät punaiset reunat ja jonka keskellä on samanlainen musta kuvio kuin liikennemerkissä A17, Lapsia, sekä sen alla mustalla teksti "Koulukyyti". Kilpi on kiinnitettävä siten, että sen yläreuna on enintään 150 senttimetrin korkeudella tien pinnasta. Henkilöautoissa kilpi saadaan kuitenkin asentaa myös katolle.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu kilpi saadaan henkilöautoissa korvata taksivalaisimen päälle tai sen tilalle asennetulla vähintään taksivalaisimen kokoisella keltaisella kuvulla, jossa on samanlainen musta kuvio kuin liikennemerkissä A17, Lapsia, ja teksti "Koulukyyti". Kuvussa on koulu- ja päivähoitokuljetuksen aikana käytettävä valoa.

Koulu- ja päivähoitokuljetuksen päätyttyä kilpi tai kupu on heti poistettava.

144 §

Henkilökuljetus kaksi- ja kolmipyöräisellä moottorikäyttöisellä ajoneuvolla sekä niihin rinnastettavalla nelipyöräisellä ajoneuvolla

Moottoripyörällä, jota ei ole varustettu sivuvaunulla, saa kuljettaa enintään yhtä matkustajaa. Sivuvaunulla varustetulla moottoripyörällä saa kuljettaa enintään yhtä matkustajaa kuljettajan takana. Edellytyksenä matkustajan kuljettamiselle on, että matkustajaa varten on sopiva

istuim ja jalkatuet. Sivuvaunulla varustetun moottoripyörän sivuvaunussa saa kuljettaa enintään kahta matkustajaa. Rekisteriin merkittyjä henkilölukumääriä ei saa ylittää.

Kaksipyöräisellä mopolla saa kuljettaa yhtä matkustajaa matkustajalle varatulla paikalla, jos se on rekisteriin tehdyn merkinnän mukaan sallittu.

Kolmipyöräisellä mopolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä, raskaalla nelipyörällä ja nelipyörällä saa kuljettaa matkustajia enintään rekisteriin merkityn määrän.

Henkilökuljetukseen moottorilla varustetulla polkupyörällä sovelletaan säännöksiä, jotka koskevat henkilökuljetusta polkupyörällä. Tyyppihyväksytylle ajoneuvolle hyväksytyjä enimmäiskuormituksia ei kuitenkaan saa ylittää.

145 §

Henkilökuljetus traktorilla ja moottorityökoneella

Traktorilla ja moottorityökoneella saa kuljettaa matkustajia enintään rekisteriin merkityn määrän. Moottorityökoneella, jota ei ole rekisteröity, saa kuljettaa matkustajia enintään moottorityökoneen valmistajan tarkoittaman määrän.

Umpinaisella ohjaamolla varustetussa traktorissa ja moottorityökoneessa saa 1 momentissa säädetyn estämättä kuljettaa enintään 135 senttimetrin pituista henkilöä, jos hänen kuljettamistaan varten ajoneuvoon on kiinnitetty hänen pituuteensa ja painoonsa nähden sopiva turvatuoli tai muu lasten turvalaite. Tällainen istuin on kiinnitettävä luotettavasti ajoneuvoon ja matkustajaa varten tulee joko ajoneuvossa tai turvalaitteessa olla vähintään kolmen pisteen vyökiinnitys. Istuimen yläpuolella olevan vapaan tilan tulee olla kuormittamattoman istuimen istuinpinnasta ylöspäin mitattuna vähintään 0,80 metriä.

146 §

Henkilökuljetus maastoajoneuvolla

Maastoajoneuvolla saa kuljettaa ajoneuvon valmistajan tarkoittaman määrän henkilöitä.

147 §

Henkilökuljetus polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla

Polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla ei saa kuljettaa useampia henkilöitä kuin mille se on rakennettu. Matkustajan kuljettaminen on sallittu vain, jos polkupyörässä tai kevyessä sähköajoneuvossa on matkustajalle sopiva istuin. Kuljetettaessa matkustajaa polkupyörällä tulee polkupyörässä olla kaksi erillistä jarrulaitetta.

148 §

Henkilökuljetus kuorma- ja pakettiauton kuormatilassa

Kuorma- ja pakettiauton kuormatilassa saa kuljettaa matkustajia vain, jos kuormatila on varustettu hyväksytyin istuimin tai penkein.

Edellä 1 momentista poiketen kuorma-autoa, jonka kuormalavalla ei ole istuimia tai penkkejä, saa käyttää tilapäisesti penkinpainajaisajoihin ja vastaaviin muihin tilaisuuksiin liittyviin matkustajien kuljetuksiin edellyttäen, että auton kuljettajalla on vähintään kahden vuoden ajokokemus kuorma-autolla toisen palveluksessa tai luvanvaraisen liikenteen harjoittajana.

149 §

Henkilökuljetus perävaunussa

Auton ja traktorin perävaunulla saa poliisille etukäteen ilmoitetulla reitillä kuljettaa nähtävyyksiin ja yleisötilaisuuksiin tutustuvia henkilöitä edellyttäen, että perävaunu on varustettu henkilökuljetukseen soveltuvin rakentein ja varustein. Kuljetuksen suurin sallittu ajonopeus on 25 kilometriä tunnissa.

Traktorin perävaunulla saa kuljettaa perävaunun kuormaamiseen tai kuorman purkamiseen tarvittavia henkilöitä työ- tai määräpaikalle ja sieltä takaisin, jos kuljetus ei vaaranna turvallisuutta.

Moottorikelkan perävaunussa saa kuljettaa henkilöitä moottorikelkkailureitillä.

Polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon perävaunussa saa kuljettaa matkustajia. Edellytyksenä on, että perävaunu ja sen kytkentä vetoajoneuvoon on henkilökuljetukseen tarkoitettu ja mitoitettu kuljetettavalle massalle. Kuljetettaville henkilöille pitää olla tarkoituksenmukainen istuin ja perävaunun rakenteen tulee olla sellainen, että matkustaja ei joudu kosketuksiin perävaunun pyörien eikä tien kanssa. Lisäksi polkupyörässä tulee olla vähintään kaksi erillistä jarrulaitetta ja ajoneuvoyhdistelmässä vähintään kaksi jarruin varustettua pyörää.

Puoliperävaunua saa käyttää henkilökuljetukseen noudattaen 148 §:n 2 momentin säännöksiä.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon kytkeminen

150 §

Yleiset kytkentäsäännöt

Moottorikäyttöiseen ajoneuvoon saa kerrallaan olla kytkettynä vain yksi hinattava ajoneuvo, jollei tässä laissa toisin säädetä.

Ajoneuvoyhdistelmässä:

- 1) ei saa ylittää ajoneuvoille, ajoneuvoyhdistelmälle eikä kytkentälaitteille teknisesti sallittuja massoja;
- 2) ajoneuvot eivät saa osua toisiinsa tavanomaisissa ajotilanteissa;
- 3) perävaunun tai perävaunujen jarrujen ja valaisimien on toimittava säännösten ja määräysten mukaisesti;
- 4) ajoneuvojen sähkö- ja paineilmajarrujen on oltava yhteen sovitettut säännösten ja määräysten mukaisesti;
- 5) vetoajoneuvon taustapeilit on säädettävä siten tai vetoajoneuvoon on kiinnitettävä sellaiset lisäpeilit, että kuljettaja voi nähdä vetoajoneuvon ja perävaunun tai perävaunujen sivuille sekä seurata takaa tulevaa liikennettä; lisäpeilien sijasta voidaan käyttää muuta epäsuoran näkemisen mahdollistavaa laitetta.

Edellä 149 §:ssä tarkoitettussa kuljetuksissa autoon tai traktoriin saa olla kytkettynä useampia perävaunuja. Ajoneuvoyhdistelmän pituus saa olla enintään 25,25 metriä ja perävaunujen yhteinen kytkentämassa enintään kolme kertaa vetävän ajoneuvon omamassan suuruinen.

Traktoriin, moottorityökoneeseen ja vähintään kolmipyöräiseen L-luokan ajoneuvoon saa kytkeä auton perävaunun, jos käytettävät ajoneuvot ja niiden kytkentä toisiinsa täyttävät vetoajoneuvon mukaisesti määräytyvät tekniset vaatimukset. Jos perävaunussa on toimimattomia suunta- tai jarruvalaisimia eikä mainittuja valaisimia vetoajoneuvon mukaisesti määräytyvissä teknisissä vaatimuksissa edellytetä, ne on peitettävä. Ajoneuvoille ja ajoneuvoyhdistelmälle sallitut mitat ja massat määräytyvät vetoajoneuvoa koskevien säännösten mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ajoneuvoyhdistelmissä käytettävien kytkentälaitteiden teknisistä vaatimuksista ja mitoituksista.

151 §

Autoon kytkettävä hinattava ajoneuvo

Henkilö- ja pakettiautoon sekä erikoisautoon saa kytkeä:

- 1) luokittelumassaltaan enintään 3500 kilogramman painoisen keskiakseliperävaunun;
- 2) luokittelumassaltaan yli 750 kilogramman ja enintään 3500 kilogramman painoisen puoliperävaunun;
- 3) luokittelumassaltaan yli 750 kilogramman ja enintään 3500 kilogramman painoisen varsinaisen perävaunun.

Henkilö- ja pakettiautoon sekä erikoisautoon kytkettävän puoliperävaunun ja varsinaisen perävaunun jarrujärjestelmän on oltava kyseiseen kytkentään soveltuva ja täytettävä perävaunun ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana tai sitä myöhemmin voimassa olleet tekniset vaatimukset. Henkilö- ja pakettiautoon kytkettävän puoliperävaunun ja varsinaisen perävaunun, joka on otettu käyttöön ennen 1 päivää tammikuuta 2011, on täytettävä 1 päivänä tammikuuta 2011 tai tätä myöhemmin voimassa olleet jarrujärjestelmää koskevat tekniset vaatimukset.

Linja-autoon saa kytkeä keskiakseliperävaunun tai varsinaisen perävaunun.

Jos ajoneuvoyhdistelmän pituus on suurempi kuin 22,00 metriä, kuorma-autoon saa kytkeä:

- 1) varsinaisen perävaunun;
- 2) apuvaunun ja siihen kytketyn puoliperävaunun;
- 3) puoliperävaunun ja sen päälle kytketyn toisen puoliperävaunun;
- 4) puoliperävaunun ja siihen kytketyn keskiakseliperävaunun.

Jos kuorma-autolla vedettävän ajoneuvoyhdistelmän pituus on kuormaamattomana yli 22,00 metriä, on yhdistelmän kaikissa ajoneuvoissa oltava lukkiutumattomat jarrut. Apuvaunun avulla kytketyssä telirakenteisessa puoliperävaunussa tulee olla vähintään kaksi ohjautumatonta akselia. Tässä momentissa tarkoitetuksi ohjautumattomaksi akseliksi katsotaan myös akseli, jonka ohjaus lukittuu suoraan asentoon viimeistään nopeudessa 30 kilometriä tunnissa.

Auton sekä siihen kytkettävän, luokittelumassaltaan yli 750 kilogramman mutta enintään 3500 kilogramman painoisen perävaunun kytkennässä on käytettävä varmistuskaapelia silloin, kun kytkettävien ajoneuvojen kytkentälaitteissa on varmistuskaapelille kiinnityspisteet. Varmistuskaapelin tulee kytkeä perävaunun jarrut varsinaisen kytkennän irrotessa ajon aikana.

152 §

Autoon kytkettävän hinattavan ajoneuvon suurin sallittu massa

Autoon kytkettävän hinattavan ajoneuvon tai hinattavien ajoneuvojen kytkentämassa saa olla enintään pienin seuraavista arvoista:

- 1) jos hinattava ajoneuvo on jarruton, puolet vetoauton omasta massasta, kuitenkin enintään 0,75 tonnia;
- 2) jos suurimmalta rekisteröinnissä ja käytössä sallitulta massaltaan enintään 3,5 tonnin painoiseen autoon kytkettävä hinattava ajoneuvo on varustettu työntöjarruin, vetoauton suurin rekisteröinnissä ja käytössä sallittu massa tai, jos vetoautona toimii maastoautoksi luokiteltu henkilö- tai pakettiauto, 1,5 kertaa vetoauton suurin rekisteröinnissä ja käytössä sallittu massa, kuitenkin enintään 3,5 tonnia;
- 3) jos suurimmalta rekisteröinnissä ja käytössä sallitulta massaltaan yli 3,5 tonnin painoiseen autoon kytkettävä perävaunu on varustettu työntöjarruilla, 3,5 tonnia;
- 4) jos on kyseessä autoon kytkettävä muu hinattava ajoneuvo kuin puoliperävaunu, 1,7 kertaa vetoauton suurin rekisteröinnissä ja käytössä sallittu massa;
- 5) jos suurimmalta rekisteröinnissä ja käytössä sallitulta massaltaan yli 3,5 tonnin autoon kytketään useampi kuin yksi perävaunu, 2,5 kertaa vetoauton suurin rekisteröinnissä ja käytössä sallittu massa.

Lukuun ottamatta kuorman purkuun tai lastaukseen liittyviä lyhyitä siirtoajoja:

1) puoliperävaunun perään kytkettyyn perävaunuun lastatun kuorman määrä ei saa johtaa kuormitustilanteeseen, jossa takimmaisien perävaunun pyörien kautta maahan kohdistuva massa on suurempi kuin sitä vetävän puoliperävaunuyhdistelmän massa;

2) muulla kuin puoliperävaunun vetoautolla vedettävän yhdistelmän kuormaus ei saa johtaa tilanteeseen, jossa takimmaisien perävaunun pyörien kautta maahan kohdistuva massa on yli kaksinkertainen vetoauton massaan nähden.

153 §

Perävaunun kytkeminen kaksi- tai kolmipyöräiseen ajoneuvoon sekä siihen rinnastettavaan nelipyöräiseen ajoneuvoon

Moottoripyörään, mopoon, kolmipyörään, nelipyörään, raskaaseen nelipyörään ja kevyeen nelipyörään saa kytkeä perävaunun, jonka kytkentämassa ei ylitä vetoajoneuvon valmistajan sallimaa massaa. Kytkentämassa ei kuitenkaan saa ylittää puolta vetävän ajoneuvon kuormittamattomasta massasta.

Polkupyörään, moottorilla varustettuun polkupyörään ja kevyeen sähköajoneuvoon saa kytkeä perävaunun, jonka kytkentämassa on enintään 50 kilogrammaa. Kytkentämassa saa kuitenkin olla tätä suurempi, jos vetoajoneuvo on tarkoitettu perävaunun vetämiseen ja perävaunu on varustettu jarruilla, joita on mahdollista käyttää ajon aikana. Tällainen perävaunu saa kuitenkin olla jarruton, jos vetoajoneuvo ja perävaunu ovat tarkoitetut toimimaan toisiinsa kytkettyinä ja ajoneuvoyhdistelmän hallittavuus sekä tehokas pysähtyminen on muuten varmistettu.

154 §

Hinattavan ajoneuvon kytkeminen moottorityökoneeseen ja maastoajoneuvoon

Moottorityökoneeseen saa kytkeä sen poltto- ja voiteluaineiden sekä työhön liittyvien varusteiden ja tarvikkeiden kuljetukseen käytettävän hinattavan ajoneuvon, matkailuperävaunun tai vastaavan hinattavan laitteen. Hinattavan ajoneuvon kytkentämassa saa olla enintään moottorityökoneen omamassan suuruinen.

Vetotrukkina käytettävään moottorityökoneeseen saa käyttäessään sitä satama- tai terminaalialueella tyhjien ja kuormattujen perävaunujen tai konttien siirtoon kytkeä hinattavan ajoneuvon tai hinattavia ajoneuvoja.

Maastoajoneuvoon saa kytkeä hinattavan ajoneuvon, jonka kytkentämassa on enintään 1,5 kertaa vetävän maastoajoneuvon omamassan suuruinen.

Erityisvalaisimet

155 §

Taksivalaisimen käyttäminen

Taksivalaisinta saa käyttää henkilötilausliikenteeseen käytettävässä henkilöautossa. Taksivalaisin on poistettava tai peitettävä, kun autoa käytetään muussa liikenteessä kuin henkilötilausliikenteessä. Kun taksivalaisin on autosta poistettuna tai peitettynä, autoa ei liikennesääntöjä sovellettaessa pidetä taksina.

Luvanvaraiseen henkilötilausliikenteeseen käytettävän henkilöauton taksivalaisimen saa koululaiskuljetukseen käytettävässä autossa varustaa valaisimen päälle asennetulla koulukyytiä osoittavalla kuvulla.

Taksivalaisimen saa poistaa käytettäessä autoa tietyn toimeksiantajan ajossa tämän kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti. Tällöin on sopimus tai jäljennös siitä pidettävä ajossa mukana. Taksivalaisimen ollessa poistettuna autolla ei saa kuljettaa muita kuin toimeksiantajan asiakkaita.

156 §

Muut valaisimet

Hälytysajoneuvossa saa käyttää sinistä valoa näyttävää vilkkuvaa varoitusvalaisinta ajoneuvon ollessa kiireellisessä tehtävässä ja, silloin, kun se liikenteen varoittamiseksi on muutoin tarpeen. Tällaista varoitusvalaisinta saa käyttää myös poliisiajoneuvossa ja Tullin ja Rajavartiolaitoksen ajoneuvossa, joka ei ole hälytysajoneuvo.

Ruskeankeltaista valoa näyttävää vilkkuvaa varoitusvalaisinta on sen lisäksi, mitä 129 §:ssä säädetään, käytettävä:

- 1) hinausautossa, kun sitä käytetään ajoneuvon nostamiseen tai vetämiseen siten, että se voi vaarantaa muuta liikennettä;
- 2) tienpitoon käytettävässä autossa, traktorissa ja moottorityökoneessa;
- 3) tiellä tehtävään työhön käytettävässä moottorityökoneessa ja traktorissa;
- 4) traktorissa, johon on kiinnitetty hinattava ajoneuvo tai työväline, jonka leveys on yli kolme metriä;
- 5) ajoneuvossa, joka joudutaan kuormausta tai kuorman purkua varten pysäyttämään tielle niin, että ajoneuvon ohittaminen autolla ei ole mahdollista käyttämättä vastaantulevan liikenteen kaistaa.

Ruskeankeltaista valoa näyttävää vilkkuvaa varoitusvalaisinta saa käyttää, jos sen käyttö on tarpeen muun liikenteen varoittamiseksi:

- 1) hälytysajoneuvossa;
- 2) tiellä tehtävässä työssä käytettävässä autossa, nelipyörässä, raskaassa nelipyörässä ja maastoajoneuvossa;
- 3) tiepalvelun ajoneuvossa;
- 4) traktoriin tai moottorityökoneeseen kytketyssä hinattavassa ajoneuvossa, jonka leveys on yli kolme metriä;
- 5) traktoriin tai moottorityökoneeseen kiinnitetyssä työvälineessä, jonka leveys on yli kolme metriä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa määräykset ruskeankeltaista vilkkuvaa valoa näyttävän varoitusvalaisimen käyttämisestä erikoiskuljetuksissa.

Työ- ja apuvalaisimia ei saa pitää kytkettyinä ajoneuvoa tiellä kuljetettaessa. Tämä kielto ei koske tiellä suoritettavaa työtä.

Vetoautona käytettävässä kuorma-autossa sallittua perävaunun tunnusvalaisinta saa käyttää vain perävaunun ollessa kytkettynä.

Tiepalvelun ajoneuvon ja ensiaputoimintaan käytettävän ajoneuvon tunnusvalaisin on peitettävä tai poistettava, kun ajoneuvoa käytetään tiellä osallistumatta tiepalvelu- tai ensiaputoimintaan.

Maastoajoneuvo tiellä

157 §

Maastoajoneuvon käyttäminen

Maastoajoneuvolla saa ylittää tien tai sillan. Maastoajoneuvoa saa tämän lisäksi tarpeellista varovaisuutta noudattaen tilapäisesti kuljettaa tiellä, jos:

1) sen kuljettaminen maastossa on kohtuuttoman vaikeaa kuljetustehtävän tai maaston olosuhteiden vuoksi;

2) sen kuljettamista tiellä on pidettävä tien turvallisen ylittämisen kannalta tarpeellisenä;

3) siihen lisätään polttoainetta sen käyttömaaston välittömässä läheisyydessä olevalla yleiselle liikenteelle tarkoitettulla alueella;

4) se on siirrettävä tieliikenteeseen tarkoitettu ajoneuvosta maastoon 3 kohdassa tarkoitettulla alueella;

5) sitä säilytetään 3 kohdassa tarkoitettulla alueella sijaitsevalla pysäköintipaikalla.

Edellä 1 momentissa tarkoitettussa tapauksessa on muuta kuin pyörillä varustettua maastoajoneuvoa kuljetettava lumikelillä ensisijaisesti tien auraamattomalla osalla.

Moottorikelkkaa ja siihen kytkettyä perävaunua saa 1 ja 2 momentissa säädetyn lisäksi kuljettaa moottorikelkkailureitillä.

Erikoiskuljetus

158 §

Erikoiskuljetuksen suorittaminen

Erikoiskuljetuksen saa suorittaa edellyttäen, että ehkäistään kuljetuksesta aiheutuvaa vaaraa ja haittaa. Erikoiskuljetuksen yhteydessä on tarvittaessa käytettävä varoitusajoneuvoja ja liikenteenohjaajia.

Erikoiskuljetuksessa kuorma on kuormattava sellaiseen ajoneuvoon tai ajoneuvoyhdistelmään, jolla kuljettaessa ei tarpeettomasti ylitetä tiellä yleisesti sallittuja mittoja eikä massoja. Ensisijaisesti on vältettävä sallitun leveyden ylittämistä ja toissijaisesti korkeuden ylittämistä.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset:

1) erikoiskuljetuksessa sallituista ajoneuvoista ja ajoneuvoyhdistelmistä sekä erikoiskuljetuksessa sallittavista kuormista;

2) erikoiskuljetusyhdistelmissä käytettävien ajoneuvojen kytkentävaatimuksista;

3) erikoiskuljetuksessa sallituista mitoista ja massoista sekä erikoiskuljetuksena kuljetettavan kuorman kuormaamisesta;

4) erikoiskuljetuksena kuljetettavan kuorman merkitsemisestä;

5) muun kuin jakamattoman kuorman kuljettamisesta erikoiskuljetuksessa;

6) erikoiskuljetuksessa noudatettavista nopeusrajoituksista;

7) varoitusajoneuvojen ja liikenteenohjaajien käyttämisestä erikoiskuljetuksessa, peräkkäisten erikoiskuljetusten kuljettamisesta ryhmänä;

8) ehdoista erikoiskuljetuksesta aiheutuvan vaaran tai haitan ehkäisemiseksi sekä muista turvallisuusvaatimuksista.

Erikoiskuljetukseen käytettävää ajoneuvoa koskevista teknisistä vaatimuksista sekä ajoneuvon varusteista ja hyväksymisestä säädetään ajoneuvolaissa.

159 §

Erikoiskuljetuslupa

Erikoiskuljetukseen on oltava erikoiskuljetuslupa, jos:

1) kuljetus ylittää tässä laissa sallitun massan;

2) kuljetus ylittää merkittävästi tässä laissa sallitun mitan;

3) kuljetus ylittää tässä laissa sallitun mitan ja kuljetukseen käytetään muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröityä tai käyttöön otettua ajoneuvoa;

4) liikenneturvallisuus sitä edellyttää kuljetuksen laadun vuoksi tai muusta erityisestä syystä; tai

5) kuljetusreitti, jolla kuljetus on mahdollinen, on määritettävä.
Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset siitä, milloin kuljetus edellyttää erikoiskuljetuslupaa, ja erikoiskuljetuslupan myöntämisen edellytyksistä.

6 luku

Liikenne rikkomus ja liikennevirhemaksu

160 §

Liikennevirhemaksun määrääminen

Liikennevirhemaksu saadaan määrätä tässä laissa säädettyjen liikenne rikkomusten seuraamuksena. Virhemaksun määrää 181 §:ssä tarkoitettu liikenteenvalvoja ja sen saa valtio.

Jos samalla kertaa määrätään kahdesta tai useammasta rikkomuksesta liikennevirhemaksu, virhemaksua korotetaan 40 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin virhemaksu.

Jos liikenne rikkomus on vähäinen, siitä voidaan liikennevirhemaksun määräämisen sijaan antaa suullinen tai kirjallinen huomautus.

Liikennevirhemaksua ei saa määrätä, jos:

- 1) tienkäyttäjää epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa;
- 2) tienkäyttäjälle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio tai määrätty rangaistus;
- 3) tienkäyttäjää epäillään samalla teolla tehdystä rikoksesta;
- 4) rikkomus käsitellään pysäköinninvalvonnasta annetun lain (727/2011) mukaisessa järjestyksessä;
- 5) liikenne rikkomuksen tekijä ei tekohetkellä ole täyttänyt viittätoista vuotta.

Seuraamus saadaan jättää määräämättä, jos liikenne rikkomus on ilmeisesti johtunut anteeksi annettavasta huomaamattomuudesta tai ajattelemattomuudesta taikka jos seuraamuksen määrääminen muusta syystä olisi ilmeisen kohtuutonta.

161 §

Ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun määrääminen

Liikennevirhemaksu saadaan määrätä myös moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehdyn sellaisen liikenne rikkomuksen seuraamuksena, joka on havaittu automaattisessa liikennevalvonnassa tai muuten ajoneuvoa pysäyttämättä ja joka koskee:

- 1) henkilökohtaisen turvalaitteen käyttämättä jättämistä;
- 2) punaisen liikennevalon noudattamatta jättämistä;
- 3) tässä laissa tarkoitettua etuajo-oikeutta, väistämisvelvollisuutta, kieltoa, rajoitusta tai määräystä osoittavan liikennemerkin noudattamatta jättämistä tai sääntöliikennemerkin noudattamatta jättämistä;
- 4) ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen noudattamatta jättämistä; tai
- 5) häiritsevää tai tarpeetonta ajoa koskevan kiellon noudattamatta jättämistä.

162 §

Tienkäyttäjän yleiset rikkomukset

Tienkäyttäjälle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän jättää tahallaan tai huolimattomuudesta noudattamatta:

- 1) 8 §:ssä tarkoitettua liikenteenvalvojan antamaa merkkiä, käskyä, kieltoa tai kehotusta taikka liikenteenohjaajan antamaa merkkiä;
 - 2) 10 §:n säännöksiä esteettömän kulun antamisesta hälytysajoneuvolle tai kulkueelle;
 - 3) 11 §:n säännöksiä esteettömän kulun antamisesta junalle tai muulle rautatiekiskolla kulkevalla laitteella taikka raitiovaunulle; tai
 - 4) 12 §:n säännöksiä tiellä olevasta esteestä.
- Jalankulkijalle 1 momentin 1 - 3 kohdassa tarkoitettua rikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu on kuitenkin 20 euroa ja moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle 40 euroa.

163 §

Jalankulkijan rikkomukset

Jalankulkijalle voidaan määrätä 20 euron liikennevirhemaksu, jos hän jättää tahallaan tai huolimattomuudesta noudattamatta:

- 1) 74, 78–80, 82 tai 86 §:ssä säädettyä liikenteenohjauslaitteen noudattamisvelvollisuutta;
- 2) 13–16 §:ssä tarkoitettua jalankulkijaa koskevaa liikennesääntöä; tai
- 3) 58 §:ssä säädettyä moottoritie- ja moottoriliikennetiealueella liikkumista koskevan kieltoa.

164 §

Moottorittoman ajoneuvon kuljettajan rikkomukset

Polkupyöräilijälle tai muulle moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä lain tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 40 euron liikennevirhemaksu, jos tämä jättää noudattamatta:

- 1) 3 luvussa tarkoitettua ajoneuvon kuljettajaa koskevaa liikennesääntöä;
- 2) 58 §:ssä tarkoitettua liikkumista moottoritiealueella koskevaa kieltoa;
- 3) 74, 78–80, 82, 86 tai 87 §:ssä tarkoitettua liikenteenohjauslaitteen noudattamisvelvollisuutta; tai
- 4) 5 luvussa säädettyä kuormitusta koskevaa rajoitusta.

165 §

Nopeusrajoituksen rikkominen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tai raitiovaunulla

Jos suurin sallittu liikenteenohjauslaitteella osoitettu nopeus tai ajoneuvokohtainen nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa, moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettajalle voidaan määrätä suurimman sallitun nopeuden tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta ylityksestä:

- 1) enintään 5 kilometrillä tunnissa 70 euron liikennevirhemaksu;
- 2) yli 5 kilometrillä tunnissa ja enintään 10 kilometrillä tunnissa 100 euron liikennevirhemaksu;
- 3) yli 10 kilometrillä tunnissa ja enintään 15 kilometrillä tunnissa 170 euron liikennevirhemaksu;
- 4) yli 15 kilometrillä tunnissa ja enintään 20 kilometrillä tunnissa 200 euron liikennevirhemaksu.

Jos suurin sallittu nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettajalle voidaan määrätä suurimman sallitun nopeuden tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta ylityksestä:

- 1) enintään 5 kilometrillä tunnissa 50 euron liikennevirhemaksu;

2) yli 5 kilometrillä tunnissa ja enintään 10 kilometrillä tunnissa 70 euron liikennevirhemaksu;

3) yli 10 kilometrillä tunnissa ja enintään 15 kilometrillä tunnissa 140 euron liikennevirhemaksu;

4) yli 15 kilometrillä tunnissa ja enintään 20 kilometrillä tunnissa 170 euron liikennevirhemaksu.

Mopoilijalle voidaan kuitenkin määrätä suurimman sallitun nopeuden tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta ylityksestä enintään 15 kilometrillä tunnissa 100 euron liikennevirhemaksu.

Liikennevirhemaksua ei saa määrätä, jos suurin sallittu nopeus on ylitetty pihakadulla tai kävelykadulla 44 tai 45 §:ssä säädetyn velvollisuuden vastaisesti.

166 §

Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettajan liikenne rikkomukset

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo mitä:

- 1) 18 tai 19 §:ssä säädetään ajoneuvon kuljettamisesta ajoradalla;
- 2) 21 §:ssä säädetään ryhmittymisestä,
- 3) 22 §:ssä säädetään kääntymisestä
- 4) 28 §:ssä säädetään risteysajosta;
- 5) 29 §:ssä säädetään turvallisen tilan antamisesta tai velvollisuudesta noudattaa erityistä varovaisuutta;
- 5) 30 §:ssä säädetään kohtaamisesta;
- 6) 47 §:ssä säädetään ääni- ja valomerkin antamisesta;
- 7) 48 §:ssä säädetään suuntamerkin antamisesta;
- 8) 49 tai 50 §:ssä säädetään valojen käytöstä;
- 9) 57 §:ssä säädetään muiden tienkäyttäjien varoittamisesta;
- 10) 58 §:ssä säädetään ajoneuvolta vaadittavasta vähimmäisnopeudesta;
- 11) 56 tai 62 §:ssä säädetään ajoneuvon hinaamisesta;
- 12) 61 §:n 3 momentissa säädetään ajoneuvon kuljettamisesta tai ohittamisesta väärää ajo-kaistaa käyttäen moottoritiellä tai moottoriliikennetiellä;
- 13) 74 §:ssä säädetään liikennevalon noudattamisesta;
- 14) 77–80 §:ssä säädetään liikennemerkin noudattamisesta; tai
- 15) 84 ja 87 §:ssä säädetään tiemerkinnän noudattamisesta.

Mopoilijalle 1 momentissa tarkoitettua rikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu on kuitenkin 70 euroa. Tällainen liikennevirhemaksu voidaan määrätä mopoilijalle myös liikennevalojen punaista valoa koskevien säännösten tai määräysten vastaisesta menettelystä.

Raitiovaunun kuljettajalle voidaan määrätä 64 §:ssä säädettyjen velvollisuuksien noudattamatta jättämisestä 100 euron liikennevirhemaksu.

167 §

Henkilökohtaisen turvalaitteen käyttöä koskevat rikkomukset

Ajoneuvon kuljettajalle ja matkustajalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu turvavyön tahallisuudesta tai huolimattomuudesta käyttämättä jättämisestä ajon aikana.

Edellä 1 momentissa säädetyn suuruinen liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös:

- 1) kuljettajalle, joka kuljettaa tahallaan tai huolimattomuudesta lasta ajoneuvossa 94 §:ssä säädetyn vastaisesti;

2) holhoojalle, huoltajalle tai kuljettajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 95 §:ssä säädetyn alle 15-vuotiaiden lasten turvalaitteen käyttöä koskevan velvollisuuden;

3) kuljettajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 95 §:n 2 momentissa säädetyn invataksikuljetuksen turvallisuutta koskevan velvollisuuden.

Ajoneuvon kuljettajalle ja matkustajalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää ajon aikana 92 §:n 1 tai 3 momentissa säädetyn vastaisesti käyttämättä suojakypärää.

Samansuuruinen liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös kuljettajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 92 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuutensa huolehtia alle 15-vuotiaan lapsen suojakypärän käyttämisestä.

168 §

Ajoneuvon massoja ja mittoja koskevat rikkomukset

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä lain tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta vähäisestä rikkomisesta 140 euron liikennevirhemaksu, jos tämä jättää noudattamatta, mitä:

- 1) 107–114 §:ssä säädetään kuormauksesta ja ajoneuvon kytkemisestä toisiinsa;
- 2) 116 tai 134 §:ssä säädetään akselille ja telille kohdistuvasta suurimmasta sallitusta massasta;
- 3) 117–119 tai 135–139 §:ssä säädetään suurimmasta sallitusta massasta tai mitasta; tai
- 4) 120–124 §:ssä säädetään suurimmasta sallitusta ajoneuvoyhdistelmän massasta tai mitasta.

169 §

Moottorikäyttöisen ajoneuvon henkilökuljetusta koskevat rikkomukset

Moottorikäyttöisen ajoneuvon henkilökuljetusta koskevien 141–149 §:n säännösten tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta voidaan kuljettajalle määrätä 140 euron liikennevirhemaksu.

170 §

Ajoneuvon kytkentää koskevat rikkomukset

Ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 150–154 §:n kytkentää koskevien säännösten tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta vähäisestä rikkomisesta 140 euron liikennevirhemaksu.

171 §

Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovanun käyttöä koskevat rikkomukset

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta:

- 1) 54 §:ssä tarkoitettua häiritsevää tai tarpeetonta ajoa koskevaa kieltoa;
- 2) 55 §:ssä tarkoitettua joutokäyntiä koskevaa kieltoa;
- 3) 98 §:n 2 momentissa tarkoitettua kieltoa viestintävälineen käytöstä ajon aikana;
- 4) 104–106 §:ssä renkaiden ja liukuesteiden käytöstä säädettyä; tai

5) 5 luvussa valaisimen tai heijastimen taikka ajoneuvon muiden varusteiden käyttämisestä säädettyä.

Mopoilijalle voidaan määrätä 1 momentissa tarkoitettusta rikkomuksesta 40 euron liikennevirhemaksu.

Raitiovaunun kuljettajalle voidaan määrätä 98 §:n 2 momentissa säädetyn viestintävälineen käyttöä ajon aikana koskevan kiellon rikkomisesta 100 euron liikennevirhemaksu.

172 §

Maastoajoneuvon kuljettajan tieliikenneriikkomukset

Maastoajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta, mitä:

- 1) 157 §:ssä säädetään ajoneuvon kuljettamisesta tiellä;
- 2) 106 §:ssä säädetään renkaiden tai telaketjujen käyttämisestä tiellä; tai
- 3) 96 §:ssä säädetään moottorikelkan hätäkatkaisimen käytöstä.

173 §

Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen sisältö

Liikennevirhemaksua koskevassa päätöksessä on mainittava:

- 1) päätöksen tehnyt viranomainen sekä käsittelijän nimi ja virka-asema;
- 2) tiedossa olevan tienkäyttäjän tai kuljettajan henkilötiedot tai ajoneuvon omistajan, haltijan tai tilapäisen käyttäjän yhteystiedot;
- 4) ajoneuvon yksilöimiseksi tarvittavat tiedot;
- 5) virheen tai rikkomuksen tekoaika ja -paikka, laatu sekä muut virheen tai rikkomuksen kuvaamiseksi tarvittavat tiedot;
- 6) sovellettavat lainkohdat;
- 7) maksettava määrä, maksuaika ja muut maksamista varten tarvittavat tiedot;
- 8) maksun määräämispäivä ja kellonaika;
- 9) selostus virhemaksun saaneelle liikenneriikkomuksesta mahdollisesti aiheutuvasta ajokiellostasta ja muista seuraamuksista.

Liikennevirhemaksua koskevaan päätökseen on liitettävä oikaisuvaatimusohjeet. Päätökseen voidaan liittää rikkomukseen syyllistyneen ajoneuvon ja sen kuljettajan valokuva.

174 §

Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto

Liikennevirhemaksua koskeva päätös annetaan tiedoksi rikkomukseen syyllistyneelle henkilökohtaisesti ja kirjallisesti.

175 §

Ajoneuvokohtaista liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto

Ajoneuvokohtaista liikennevirhemaksua koskeva päätös lähetetään postitse tai annetaan sähköisenä tiedoksiantona ajoneuvoliikennerekisteristä ilmenevään ajoneuvon omistajan, haltijan tai tilapäisen käyttäjän osoitteeseen. Jos ajoneuvon omistaja tai haltija on oikeushenkilö, päätös lähetetään ajoneuvolain 3 §:n 23 kohdassa tarkoitetulle käyttövastaavalle.

Ajoneuvokohtaista virhemaksua koskeva päätös on lähetettävä viipymättä ja viimeistään, kun 30 päivää on kulunut tekopäivästä. Päätökseen on merkittävä päivä, jolloin se on annettu postin kuljetettavaksi.

Asianomaisen henkilön katsotaan saaneen ajoneuvokohtaista liikennevirhemaksua koskevista päätöksistä tiedon seitsemäntenä päivänä sen jälkeen, kun päätös on annettu postin kuljetettavaksi.

176 §

Vastuu ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta

Liikenne rikkomuksen seurauksena määrätystä ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta vastaa ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja, haltija, tilapäinen käyttäjä tai käyttövastaava. Ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja, haltija tai tilapäinen käyttäjä on kuitenkin vastuusta vapaa, jos hän saattaa todennäköiseksi, että hän ei tehnyt liikenne rikkomusta tai että virhemaksun määräämiselle ei ollut edellytyksiä. Käyttövastaava on vastuusta vapaa ilmoittamalla, kenen käytössä moottorikäyttöinen ajoneuvo oli rikkomuksen tekohetkellä taikka ilmoittamalla, että ajoneuvo tai sen rekisterikilpi on anastettu.

Ajoneuvokohtaisesta liikennevirhemaksusta vastuussa olevan selvittämiseksi voidaan tarvittaessa suorittaa poliisilain (872/2011) 6 luvussa tarkoitettu poliisitutkinta.

177 §

Liikennevirhemaksun maksuaika

Liikennevirhemaksu on suoritettava 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Jos päätös on annettu tiedoksi 175 §:ssä tarkoitetulla tavalla, maksu on suoritettava 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Oikeusrekisterikeskus voi myöntää maksuajan pidennystä.

178 §

Liikennevirhemaksun täytäntöönpano

Liikennevirhemaksun ja ajoneuvokohtaisen liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

Liikennevirhemaksu vanhene viiden vuoden kuluttua sitä seuranneen vuoden alusta, jona se on määrätty tai maksuunpantu.

Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta huolehtii Oikeusrekisterikeskus.

Liikenteenvalvojan ja tuomioistuimen on ilmoitettava liikennevirhemaksun määräämistä koskevasta päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle on ilmoitettava myös päätöksestä, jolla liikennevirhemaksu on poistettu.

179 §

Takautumisoikeus

Ajoneuvon omistajalla, haltijalla ja tilapäisellä käyttäjällä on oikeus saada suorittamansa liikennevirhemaksu liikenne rikkomuksen tehneeltä kuljettajalta, jollei maksua ole palautettu.

180 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin:

- 1) liikennevirhemaksun määräämisessä käytettävistä asiakirjoista sekä niihin tehtävistä merkinnöistä ja niiden säilyttämisestä;
- 2) tämän lain nojalla määrättyjen seuraamusten täytäntöönpanoon liittyvistä ja muista viranomaisten välisistä ilmoituksista.

7 luku

Erinäiset säännökset

181 §

Valvonta

Tämän lain noudattamista valvoo poliisi. Myös Rajavartiolaitos ja Tulli valvovat:

- 1) 5 luvun ajoneuvojen mittoja, massoja ja kuormituksia koskevien säännösten noudattamista;
- 2) 5 luvun erikoiskuljetuksia koskevien säännösten noudattamista;
- 3) 92 §:n suojakypärän käyttämistä koskevien säännösten noudattamista;
- 4) 157 §:n maastojoneuvon käyttöä koskevien säännösten noudattamista.

182 §

Ajoneuvon pysäyttäminen ja tarkastus

Ajoneuvo on poliisimiehen, rajavartiomiehen ja tullimiehen antamasta merkistä pysäytettävä.

Kuljettaja on velvollinen noudattamaan poliisimiehen, rajavartiomiehen ja tullimiehen ajoneuvon kunnon, varusteiden ja kuormituksen tarkastamiseksi antamia määräyksiä sekä sallimaan ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamisen.

183 §

Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi

Jos nautitun alkoholin toteamiseksi tehtävässä kokeessa moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia, mutta kokeen tuloksen perusteella ei ole todennäköisiä syitä epäillä hänen syyllistyneen rattijuopumukseen, poliisimies, rajavartiomies ja tullimies voivat kieltää ja tarvittaessa estää häntä kuljettamasta moottorikäyttöistä ajoneuvoa tai raitiovaunua, kunnes hänen elimistössään ei enää ole havaittavaa määrää alkoholia.

184 §

Poikkeukset velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä

Tienkäyttäjä saa olla noudattamatta liikennesääntöjä, liikenteenohjauslaitteella osoitettua velvoitetta, määräystä, rajoitusta tai kieltoa taikka ajoneuvon käyttöä koskevaa säännöstä erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä edellyttäessä:

- 1) hälytysajoneuvon kuljettajana tai matkustajana;
- 2) poliisitehtävässä, tullitehtävässä tai rajavartiotehtävässä;
- 3) puolustusvoimien esitutkintatehtävässä tai sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetun lain (255/2014) 86 §:n 1 momentissa tarkoitetussa tehtävässä;
- 4) poliisiajoneuvon tai Rajavartiolaitoksen ajoneuvon vetämään saattueeseen kuuluvan ajoneuvon kuljettajana.

Junalle ja muulle rautatiekiskoilla kulkevalle laitteelle on kuitenkin annettava esteetön kulku.

Edellä 1 momentissa säädetty koskee myös toisen valtion toimivaltaista viranomaista ja toiseen valtioon rekisteröidyn hälytysajoneuvon kuljettajaa, jos hän suorittaa Suomen alueella tehtäviä, joista on valtioiden välillä sovittu tai erikseen säädetty.

Edellä 1 momentissa tarkoitetussa tehtävässä on ajoneuvolla ajettaessa käytettävä hälytysääni- tai valomerkkejä, jos se on muiden tienkäyttäjien varoittamiseksi tarpeen.

Hälytysajoneuvolla sekä poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen virkatehtävässä olevalla ajoneuvolla on oikeus päästä lautalle ja yhteysalukselle ennen muita ajoneuvoja. Toimivaltainen elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus voi antaa määräyksiä siitä, missä järjestyksessä muut ajoneuvot pääsevät lautalle tai yhteysalukselle.

Tienpidossa tai vastaavassa tiellä tai sen vieressä tehtävässä työssä käytettävää ajoneuvoa saa kuljettaa tehtävän edellyttämällä tavalla erityistä varovaisuutta noudattaen 18 - 22 §:n, 42 - 45 §:n ja 56 - 59 §:ssä säädetystä poiketen. Ajoneuvon kuljettaja saa tehtävän edellyttämällä tavalla erityistä varovaisuutta noudattaen poiketa liikenteen ohjauslaitteella osoitetusta muusta kuin väistämisvelvollisuutta tai nopeusrajoitusta osoittavasta kiellosta, rajoituksesta tai määräyksestä. Hän ei kuitenkaan saa ohittaa liikenteenvalvojan antamaa pysähtymismerkkiä eikä punaista valoa näyttävää liikenneopastinta.

Kunnallisessa pysäköinninvalvonnassa käytettävää ajoneuvoa saa erityistä varovaisuutta noudattaen kuljettaa tehtävän edellyttämällä tavalla 18 §:ssä säädetystä poiketen sekä pysäyttää, pysäköidä tai kuljettaa 35 - 37 ja 42 - 44 §:ssä säädetystä poiketen. Pysäköinnin valvonnassa käytettävän ajoneuvon saa, jos tehtävä sitä edellyttää, pysäköidä alueelle, missä pysäyttäminen taikka pysäköinti on liikennemerkillä kielletty.

Erikoiskuljetusta saa erityistä varovaisuutta noudattaen kuljettaa 19, 20, 22 ja 23 §:n säännösten estämättä olosuhteiden edellyttämällä tavalla, jos erikoiskuljetuksen suorittaminen sitä erityisesti vaatii. Samoin saa erikoiskuljetuksessa poiketa erityistä varovaisuutta noudattaen 56 - 59 §:ssä säädetystä, jos erikoiskuljetukselle on myönnetty 159 §:ssä tarkoitettu erikoiskuljetuslupa.

185 §

Ilmoitus liikennerekkomusta tai liikennerekosta koskevasta päätöksestä

Salassapitosäännösten estämättä poliisin ja tuomioistuimen on ilmoitettava ajoneuvoliikennerekisteriin tieto moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa tehdyn liikennerekoksen tai liikennerekkomuksen johdosta määräämistään rangaistuksesta sekä rangaistuksen määräämättä jättämisestä tai sitä koskevan syytteen hylkäämisestä, jos tuomioistuin on muutoksenhaun yhteydessä kumonnut tai poistanut aiemmin tuomitun tai määrätyn rangaistuksen, josta on merkintä ajoneuvoliikennerekisterissä. Tuomioistuimen on tallennettava tieto oikeushallinnon valtakunnallisesta tietojärjestelmästä annetussa laissa (372/2010) tarkoitettuun ratkaisu- ja päätösilmoitusjärjestelmään, jonka kautta tiedot välitetään ajoneuvoliikennerekisteriin. Ajokieltoihin ja niiden perusteina oleviin liikennerekoksiin ja liikennerekkomuksiin liittyvästä viranomaisen ilmoitusvelvollisuudesta säädetään ajokorttilaissa (386/2011).

186 §

Ilmoitus Suomessa tehdystä liikenne rikoksesta tai liikenne rikkomuksesta toisessa jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai tilapäiselle käyttäjälle

Poliisi voi lähettää liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/413 5 artiklassa tarkoitetun ilmoituksen Suomessa tehdystä liikenne rikoksesta tai liikenne rikkomuksesta toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa rekisteröidyn ajoneuvon omistajalle, haltijalle tai tilapäiselle käyttäjälle.

Ilmoitus voidaan lähettää:

- 1) nopeusrajoituksen rikkomisesta;
- 2) turvavyön käyttövelvollisuuden noudattamatta jättämisestä;
- 3) punaisen liikennevalon noudattamatta jättämisestä;
- 4) rattijuopumuksesta ja törkeästä rattijuopumuksesta;
- 5) suojakypärän käytön laiminlyömisestä;
- 6) vain määrätyille ajoneuvoille sallittuja kaistoja osoittavien liikennemerkkien noudattamatta jättämisestä;
- 7) matkapuhelimen tai muun viestintävälineen kielletystä käyttämisestä ajon aikana.

Ilmoitus tulee lähettää sillä kielellä, jota ajoneuvon rekisteröintiä koskevassa asiakirjassa on käytetty, tai jollakin sen valtion virallisista kielistä, jonka rekisterissä ajoneuvo on. Ilmoitukseen tulee sisällyttää tieto:

- 1) tekoon tai laiminlyöntiin käytetystä ajoneuvosta;
- 2) tekopaikasta ja -ajasta;
- 3) epäilystä liikenne rikoksesta tai -rikkomuksesta;
- 4) mahdollisesti seuraavasta rangaistuksesta sekä muista mahdollisista oikeudellisista seuraamuksista; sekä
- 5) liikenne rikoksen tai -rikkomuksen toteamiseen käytetystä laitteesta.

Ilmoitus voi sisältää muitakin liikenne rikoksen tai -rikkomuksen tutkinnan ja seuraamusten täytäntöönpanon kannalta tarvittavia tietoja.

187 §

Tien tilapäinen sulkeminen

Tien tilapäisestä sulkemisesta päättää tienpitäjä. Kiireellisessä tapauksessa tien voi sulkea tilapäisesti liikenteenvalvoja tai pelastusviranomainen. Nopeuskilpailun moottorikäyttöisille ajoneuvoille saa järjestää vain suljetulla tiellä.

188 §

Työn tekeminen tiellä

Kun tiellä tehdään työtä, joka saattaa vaarantaa liikennettä, on tie varustettava tarpeellisilla liikenteenohjauslaitteilla. Työntekijän on tällöin käytettävä varusteita, joissa on selvästi erotuvia värejä ja, jos työtä tehdään pimeässä tai hämärässä, heijastavaa materiaalia. Jos olosuhteet sitä edellyttävät, on tällainen tie pidettävä kokonaan tai osittain suljettuna.

189 §

Painonvalvontalaitteen asettaminen

Tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/719 10 d artiklassa tarkoitetun painonvalvontalaitteen asettaa:

- 1) maantielle tienpitäjä;
- 2) kadulle, torille ja muulle vastaavalle liikennealueelle kunta;
- 3) muulle kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitetulle tielle tienpitäjä;
- 4) tilapäistä käyttöä varten poliisimies, rajavartiomies tai tullimies.

Edellä 1 momentin 1–3 kohdassa tarkoitetun tienpitäjän on toimitettava tieto laitteesta poliisille sekä Liikennevirastolle, jolle on toimitettava myös tiedot laitteen keräämistä valvontamääristä ja ylikuormista.

190 §

Liikkumisesteisen pysäköintitunnuksen myöntäminen

Liikkumisesteisen pysäköintitunnus voidaan myöntää sellaiselle vaikeasti liikkumisesteiselle tai sellaisen vaikeasti liikkumisesteisen henkilön kuljettamista varten, jolla on näkövamma tai jonka vammasta aiheutuu haittaa liikuntakyvylle. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä edellytyksenä olevan vamman vaikeusasteesta ja siitä aiheutuvasta haitasta.

Liikkumisteisen pysäköintitunnuksen myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto. Hakemukseen on liitettävä lääkärinlausunto 1 momentissa tarkoitettujen edellytysten täyttymisestä ja lausunnon voimassaoloajasta. Tunnus myönnetään lääkärinlausunnon voimassaoloajaksi, kuitenkin enintään 10 vuodeksi. Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruuttaa tunnuksen voimassaolon sen haltijan hakemuksesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi hankkia tunnuksen myöntämiseen liittyvien tehtävien hoitamisessa tarvittavia palveluja Suomessa toimivilta yksityisiltä ja julkisilta palvelun tuottajilta. Palvelutehtävä voi sisältää hakemusten vastaanottamisen, niiden vireilläolon ja käsittelyn edellyttämät tehtävät sekä pysäköintitunnuksen luovuttamisen, jollei sitä postiteta hakijalle. Palvelutehtävän hoitamiseen sovelletaan mitä ajokorttilaissa säädetään ajokortin, ajokorttiluvan ja eräiden muiden lupien myöntämiseen liittyvien tehtävien hoitamisesta palvelutehtävinä, palvelun tuottajan luotettavuudesta, palvelutehtävää koskevasta sopimuksesta sekä hake-
musasian vireille saattamisesta ja lääkärinlausunnon toimittamisesta.

191 §

Erikoiskuljetusluvan myöntäminen

Luvan 159 §:ssä tarkoitettuun erikoiskuljetukseen myöntää Liikennevirasto. Erikoiskuljetusluvassa voidaan asettaa kuljetuksen reittiä, ajankohtaa ja muita kuljetuksen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi sekä liikenneympäristön suojaamiseksi tarvittavia ehtoja.

Erikoiskuljetusluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

- 1) kuljetusta ei voida millään ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä kohtuullisesti suorittaa ylittämättä tiellä yleisesti sallittua mittaa tai massaa;
- 2) ei ylitetä ajoneuvon eikä ajoneuvoyhdistelmän liikenteessä käytettäväksi hyväksyttyä massaa eikä valmistajan sallimaa massaa;
- 3) ei ylitetä tienpitäjän tielle eikä tielaitteelle määrittämää kantavuutta;
- 4) kuljettaminen on tielaitteiden estämättä mahdollista tai ne ovat tarvittaessa kuljetusta varten tilapäisesti poistettavissa; ja

5) kuljetukseen käytetään sellaista ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jolla luvanvaraisen erikoiskuljetuksen suorittaminen on turvallista.

Siirtomerkein varustettua erikoiskuljetusajoneuvoa varten saa myöntää erikoiskuljetusluvan vain ajoneuvon tilapäiseen siirtoon kuormaamattomana. Kuormana saa kuitenkin kuljettaa kyseiseen ajoneuvoon kuuluvia osia ja varusteita.

Erikoiskuljetusluvan myöntämisen edellytyksenä muussa valtiossa kuin Suomessa rekisteröidylle tai käyttöön otetulle ajoneuvoyhdistelmälle on raskaan kaluston rekisteröintikatsastuksia suorittavan katsastustoimipaikan antama todistus siitä, että ajoneuvoyhdistelmä täyttää erikoiskuljetusyhdistelmää Suomessa koskevat vaatimukset. Todistus on oltava, jos yksikin ajoneuvo yhdistelmässä on ulkomainen. Katsastustoimipaikan antamaa todistusta ei kuitenkaan tarvita ETA-valtiossa rekisteröidyltä tai käyttöön otetulta ajoneuvoyhdistelmältä, jos yhdistelmälle on rekisteröintivaltiossa annettu todistus, josta lupaviranomainen voi todeta erikoiskuljetusluvan edellytysten täyttymisen. Suomen- tai ruotsinkielinen todistus taikka todistuksen virallinen suomen- tai ruotsinkielinen käännös on vaadittaessa esitettävä liikenteenvalvojalle.

Liikennevirasto voi peruttaa erikoiskuljetusluvan määräajaksi tai kokonaan, jos luvanhaltija ei noudata erikoiskuljetusta koskevia säännöksiä, määräyksiä tai erikoiskuljetusluvassa asetettuja ehtoja taikka luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty. Luvan peruuttamisen sijasta luvanhaltijalle voidaan antaa huomautus tai kirjallinen varoitus, jos luvan peruttaminen olisi kohtuutonta.

192 §

Eräitä ajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä koskevat poikkeukset

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää luvan olla noudattamatta yksittäisen ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän osalta 116–132 §:n säännöksiä, jos se on tarpeen uuden tekniikan koekulun, tuotekehityksen tai muun erityisen syyn takia. Edellytyksenä on lisäksi, että luvan myöntäminen ei vaaranna liikenneturvallisuutta, ympäristöä tai omaisuutta eikä vääristä kilpailua. Lupa voidaan myöntää määräajaisena ja siihen voidaan liittää ehtoja. Liikenteen turvallisuusvirasto voi peruttaa luvan määräajaksi tai kokonaan, jos luvanhaltija ei noudata kuljetusta koskevia säännöksiä, määräyksiä tai luvassa asetettuja ehtoja taikka luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty. Luvan peruuttamisen sijasta luvanhaltijalle voidaan antaa huomautus tai kirjallinen varoitus, jos luvan peruttaminen olisi kohtuutonta.

Sellaisessa ajoneuvon alustassa, jota ei ole vielä varustettu korilla, ei tilapäisten siirtojen aikana tarvitse olla heijastimia, taustapeilejä, roiskesuojia eikä -läppiä silloinkaan, kun alusta on varustettu ohjaamolla, eikä vetolaitetta, etu- ja taka-alleajosuojaa, sivusuojaa, luvattoman käytön estävää laitetta eikä ajopiirturia.

193 §

Muutoksenhaku

Tämän lain nojalla annettuun päätökseen saa vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Päätöksessä voidaan määrätä, että päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta, jollei valitusviranomainen toisin määrää.

Edellä 160 §:n 3 momentissa tarkoitetun huomautuksen johdosta ei saa tehdä oikaisuvaatimusta eikä valitusta.

194 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20.

Tällä lailla kumotaan tieliikennelaki (267/1981), jäljempänä *kumottu laki*.

Jos muualla lainsäädännössä viitataan kumottuun lakiin, sen asemesta sovelletaan tätä lakia.

195 §

Siirtymäsäännökset

Sulkuviiva tulee merkitä liitteen 4 taulukossa 1 säädetyllä tavalla kolmen vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta.

Pyörätien jatkeen tiemerkintä tulee merkitä liitteen 4 taulukossa 2 säädetyllä tavalla kahden vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta.

Tieliikenneasetuksessa (182/1982) säädettyjä liikennemerkkejä saa käyttää 10 vuoden ajan tämän lain voimaantulosta kuitenkin niin, että liikennemerkkit polkupyörällä ja mopolla ajo kielletty C12 sekä jalankulku sekä polkupyörällä ja mopolla ajo kielletty C15 on otettava käyttöön tämän lain voimaan tullessa.

Tieliikenneasetuksessa säädettyjä tiemerkintöjä saa käyttää seitsemän vuoden ajan tämän lain voimaantulosta.

Ajoneuvoon, joka on hyväksytty liikenteeseen tämän lain voimaan tullessa, ei sovelleta liitteen 6 taulukossa 2 säädettyä vaatimusta, jonka mukaan peräkkäisten etuakselien tai peräkkäisten taka-akselien, jotka eivät muodosta teliä, massa ei saa ylittää vastaavalle telille sallittua massan arvoa.

Ajoneuvoa, joka on hyväksytty liikenteeseen ajoneuvojen käytöstä annetun asetuksen (1257/1992) 57 §:n 2 tai 3 momentin nojalla, saa edelleen käyttää liikenteessä mainittujen säännösten mukaisesti.

Ennen tämän lain voimaantuloa tehtyihin rikkomuksiin sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 2-11 §:n säännöksiä ja kumotun lain rangaistusvastuuta koskevia säännöksiä. Jos tämän lain soveltaminen johtaisi lievempään lopputulokseen, on tämä otettava huomioon rangaistusta määrättäessä.

Liite 5 taulukko 1

Moottorikäyttöisen ajoneuvon suurin sallittu nopeus (99 §)

	Moottorikäyttöinen ajoneuvo	kilometriä tunnissa
a	Kuorma-auto	80
b	Erikoisauto	80
c	Erikoisauto, jonka omamassa on alle 1,8 tonnia, b kohdasta poiketen	100
d	Muu traktori kuin e, f ja g kohdassa tarkoitettu traktori	40
e	Liikennetraktori	50
f	Rakenteelliselta nopeudeltaan yli 40 kilometriä tunnissa oleva b-luokan traktori	60
g	Lukkiutumattomin jarruin varustettu b-luokan traktori, jonka kaikki akselit ovat jousitettuja ja jonka rakenteellinen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, f kohdasta poiketen	80
h	Levikepyörillä varustettu e, f ja g kohdassa tarkoitettu traktori, jonka leveys levikepyöristä mitattuna on yli 2,6 metriä tai traktori johon on kytketty yli 2,6 metriä leveä työväline, e, f ja g kohdasta poiketen	40
i	Ajoneuvo, jossa vähintään yksi akseli on jousittamaton, ei kuitenkaan moottoripyörä	60
j	Moottorityökone ja maastoajoneuvo	40
k	Moottorikelkka moottorikelkkailureitillä, j kohdasta poiketen	60
l	Ajoneuvo, jossa on metallipintaisia telaketjuja	20
m	Linja-auto	80
n	Edellä m kohdasta poiketen linja-auto, jos se on varustettu erityisin turvalaittein ja -varustein eikä siinä ole seisovia matkustajia. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tekniset määräykset turvalaitteista ja -varusteista.	100
o	Matkailuautoon, jonka suurin teknisesti sallittu massa on yli 3,5 tonnia, sovelletaan linja-autolle m ja n kohdissa säädettyjä suurimman sallitun nopeuden arvoja.	
p	Kaksi- ja kolmipyöräinen mopo sekä kevyt nelipyörä	45
q	Pienitehoinen mopo	25

Taulukon h kohdassa säädettyä rajoitusta ei sovelleta tienpitoon käytettävään traktoriin.

Liite 5 taulukko 2

Moottorikäyttöisen ajoneuvon sekä hinattavan ajoneuvon tai hinattavien ajoneuvojen muodostaman ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu nopeus (99 §)

	Moottorikäyttöinen ajoneuvo	kilometriä tunnissa
a	Auto ja L-luokan ajoneuvo	80
b	Kuitenkin henkilö- ja pakettiauto, johon on kytketty luokittelumassaltaan enintään 750 kilogramman painoinen perävaunu	100
c	Ajoneuvo, johon on kytketty jousittamaton hinattava ajoneuvo	60
d	Traktori, johon on kytketty hinattava ajoneuvo, jota ei ole varustettu lukkiutumattomin jarruin	60
e	Traktori silloin, kun ajoneuvoyhdistelmän jollekin ajoneuvolle tai kytkentälaitteelle ei ole saatavissa tietoa sallitusta massasta	40
f	Moottorikelkka, traktori ja liikennetraktori, jos perävaunussa kuljetetaan henkilöitä	40
g	Traktori, johon on kytketty yli 2,6 metrin levyinen hinattava ajoneuvo	40

Taulukon g kohdassa säädettyä rajoitusta ei sovelleta erikoiskuljetukseen eikä tienpitoon käytettävään traktorin ja hinattavan ajoneuvon muodostamaan ajoneuvoyhdistelmään.

Liite 6 taulukko 1

Akselille kohdistuvat suurimmat sallitut massat (116 §)

	Akseli	tonnia
a	Muu kuin vetävä akseli	10
b	Vetävä akseli	11,5

Liite 6 taulukko 2

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon telille kohdistuvat suurimmat sallitut massat (116 §)

	Moottorikäyttöisen ajoneuvon teli	tonnia
a	Kaksiakselinen teli, jos akseliväli on pienempi kuin 1,0 metriä	11,5
b	Kaksiakselinen teli, jos akseliväli on vähintään 1,0 metriä, mutta pienempi kuin 1,3 metriä	16
c	Kaksiakselinen teli, jos akseliväli on vähintään 1,3 metriä, mutta pienempi kuin 1,8 metriä	18
d	Kaksiakselinen teli, jossa vähintään toinen akseleista on vetävä, jos akseliväli on vähintään 1,3 metriä, mutta pienempi kuin 1,8 metriä ja kukin vetävä akseli on varustettu paripyörin eikä yhdellekään akselille kohdistuva massa ylitä 9,5 tonnia	19
e	Kaksiakselinen teli, jossa vähintään toinen akseleista on vetävä, jos akseliväli on vähintään 1,3 metriä mutta pienempi kuin 1,8 metriä ja vetävä akseli on varustettu paripyörin ja ilmajousitettu tai varustettu ilmajousitusta vastaavaksi tunnustetulla jousituksella	20
f	Kaksiakselinen teli, jossa vähintään toinen akseleista on vetävä, jos akseliväli on vähintään 1,3 metriä mutta pienempi kuin 1,8 metriä ja telin kumpikin akseli on varustettu paripyörin sekä ilmajousitettu tai varustettu ilmajousitusta vastaavaksi tunnustetulla jousituksella taikka jos telin kumpikin akseli on vetävä ja varustettu paripyörin eikä yhdellekään akselille kohdistuva massa ylitä 10,5 tonnia	21
g	Kahden etuakselin muodostama kaksiakselinen teli, jos akseliväli on vähintään 1,8 metriä	20
h	Kolmiakselinen teli, jos akselien etäisyys on pienempi kuin 1,3 metriä	21
i	Kolmiakselinen teli, jos akselien etäisyys on vähintään 1,3 metriä	24
j	Kolmiakselinen teli, jos akselien etäisyys on vähintään 1,3 metriä ja jos vähintään kaksi telin akseleista on varustettu paripyörin	27
	Hinattavan ajoneuvon teli	
k	Kaksiakselinen teli, jos akseliväli on pienempi kuin 1,0 metriä	11
l	Kaksiakselinen teli, jos akseliväli on vähintään 1,0 metriä mutta pienempi kuin 1,3 metriä	16
m	Kaksiakselinen teli, jos akseliväli on vähintään 1,3 metriä mutta pienempi kuin 1,8 metriä	18
n	Kaksiakselinen teli, jos akseliväli on vähintään 1,8 metriä	20
o	Kolmiakselinen teli, jos akselien etäisyys on enintään 1,3 metriä	21
p	Kolmiakselinen teli, jos akselien etäisyys on suurempi kuin 1,3 metriä	24
q	Neli- tai useampiakselinen teli	24

Peräkkäisten etuakselien tai peräkkäisten taka-akselien, jotka eivät muodosta teliä, massa ei saa ylittää vastaavalle telille sallittua massan arvoa.

Liite 6 taulukko 3

Auton suurin sallittu massa (117 §)

	Auto	tonnia
a	Muu kaksiakselinen auto kuin linja-auto	18
b	Kolmiakselinen auto	25
c	Kolmiakselinen auto, jos sen vetävä taka-akseli on varustettu paripyörin ja ilmajousitettu tai varustettu ilmajousitusta vastaavaksi tunnustetulla jousituksella taikka jos kukin vetävä taka-akseli on varustettu paripyörin eikä yhdellekään akselille kohdistuva massa ylitä 10,5 tonnia	26
d	Kolmiakselinen auto, jonka akseleista kaksi on varustettu paripyörin taikka jonka taka-akseleista toinen on ohjaava tai ohjautuva ja varustettu nimellislevyeltään vähintään 385 millimetriä olevilla renkailla ja vetävä taka-akseli on varustettu paripyörin ja ilmajousitettu tai varustettu ilmajousitusta vastaavaksi tunnustetulla jousituksella	28
e	Kolmiakselinen nivellinja-auto	28
f	Neliakselinen auto	31
g	Neliakselinen auto, jos sen vetävä taka-akseli on varustettu paripyörin ja ilmajousitettu tai varustettu ilmajousitusta vastaavaksi tunnustetulla jousituksella taikka jos kukin vetävä taka-akseli on varustettu paripyörin eikä yhdellekään akselille kohdistuva massa ylitä 10,5 tonnia	35
h	Viisiakselinen auto	42
i	Kaksiakselinen linja-auto	19,5

Auton massa ei kuitenkaan saa ylittää määrää, joka saadaan lisäämällä jokaiselta 0,10 metriltä, jonka auton äärimmäisten akselien välinen etäisyys ylittää 1,80 metriä, 20 tonniin	
- jos auto on neliakselinen	320 kilogrammaa
- jos auto on viisiakselinen	350 kilogrammaa
Auton massasta vähintään 20 prosenttia tulee kohdistua ohjaavaan akseliin tai ohjaaviin akseleihin. Henkilöauton massasta, auton ollessa kuormattu suurinta rekisteröinnissä ja käytössä sallittua massaa ja täyttää taka-akselistolle kohdistuvaa massaa vastaavasti, kuitenkin vähintään 30 prosenttia tulee kohdistua etuakselille.	
Muun auton kuin henkilöauton massasta vähintään 25 prosenttia tulee kohdistua vetävään akseliin tai vetäviin akseleihin.	
Vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävän auton massa saa olla taulukon 3 a - h kohdassa säädettyä suurinta sallittua arvoa suurempi siltä osin kuin valmistaja osoittaa, että massan kasvu johtuu vaihtoehtoisen käyttövoiman edellyttämästä lisäpainosta. Lisäystä saa olla enintään yksi tonni.	

HE 180/2017 vp

Liite 6 taulukko 4

Traktorin, moottorityökoneen ja maastoajoneuvon suurin sallittu massa (118 §)

	Ajoneuvo (traktori, moottorityökone ja maastoajoneuvo)	tonnia
a	Kaksiakselinen ajoneuvo	18
b	Kolmiakselinen ajoneuvo	25
c	Neliakselinen ajoneuvo	31
d	Viisi- tai useampiakselinen ajoneuvo	42
e	Teloin varustettu ajoneuvo; Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa määräyksiä ajoneuvon telojen maakosketuksessa olevan pituuden rajaamasta suurimmasta sallitusta massasta sekä muilla kuin kumi- tai metallipintaisilla teloilla varustettujen tela-ajoneuvojen suurimmista sallituista massoista.	42
f	Metallipintaisin teloin varustettu ajoneuvo e kohdasta poiketen	20

Kolmi- ja neliakseliseen ajoneuvoon, joka täyttää taulukossa 3 kolmi- ja neliakseliselle autolle säädetyt suuremman massan edellytyksenä olevat ehdot, voidaan soveltaa kyseisiä suurempia massoja. Kolmiakseliselle nivelohjatulle ajoneuvolle voidaan soveltaa kolmiakseliselle nivellinja-autolle säädettyä massan arvoa. Yli kolmiakselisen ajoneuvon massa ei kuitenkaan saa ylittää määrää, joka saadaan lisäämällä jokaiselta 0,10 metriltä, jonka ajoneuvon äärimmäisten akselien välinen etäisyys ylittää 1,80 metriä, 20 tonniin	
- jos ajoneuvo on neliakselinen	320 kilogrammaa
- jos ajoneuvo on viisi- tai useampiakselinen	350 kilogrammaa

Liite 6 taulukko 5

L-luokan ajoneuvossa olevien henkilöiden ja tavarain massa yhteensä (119 §)

	Ajoneuvo	kilogrammaa
a	kaksipyöräinen mopo, kolmipyöräinen henkilömopo, kevyt maantie-mönkijä ja henkilömopopauto	325
b	kolmipyörä	1000
c	henkilökuljetukseen tarkoitettu maantiemönkijä ja maastomönkijä sekä henkilönelipyörä	525
d	kolmipyöräinen tavaramopo ja tavaramopopauto	375
e	tavarankuljetukseen tarkoitettu maantiemönkijä ja maastomönkijä	675
f	hyötykolmipyörä ja tavaranelipyörä	1075

Liite 6 taulukko 6

Auton ja perävaunun yhdistelmän suurin sallittu massa (122 §)

	Yhdistelmä	tonnia
a	Auton ja puoliperävaunun yhdistelmä	
a.1	- enintään viisiakselisena	48
a.2	- enintään kuusiakselisena	52
b	Auton ja keskiakseliperävaunun yhdistelmä	44
c	Auton ja varsinaisen perävaunun yhdistelmä tai auton, apuvaunun ja puoliperävaunun yhdistelmä taikka auton, puoliperävaunun ja sen päälle kytketyn toisen puoliperävaunun yhdistelmä taikka auton, puoliperävaunun ja keskiakseliperävaunun yhdistelmä	
c.1	- neliakselisena	36
c.2	- viisiakselisena	44
c.3	- kuusiakselisena	53
c.4	- seitsemänakselisena	60
c.5	- kahdeksanakselisena	64
c.6	- kahdeksanakselisena, jos vähintään 65 prosenttia perävaunun massasta tai perävaunun massasta yhteensä kohdistuu akseleille, jotka on varustettu paripyörin	68
c.7	- vähintään yhdeksänakselisena	69
c.8	- vähintään yhdeksänakselisena, jos vähintään 65 prosenttia perävaunun massasta tai perävaunujen massasta yhteensä kohdistuu akseleille, jotka on varustettu paripyörin	76

Akselien lukumäärää laskettaessa kuusi- tai useampiakselisissa yhdistelmissä ei oteta huomioon akselia, johon kohdistuva massa on pienempi kuin viisi tonnia.

Auton ja siihen kytketyn perävaunun tai kytkettyjen perävaunujen muodostaman massaltaan yli 44 tonnin ajoneuvoyhdistelmän massa ei kuitenkaan saa ylittää määrää, joka saadaan lisäämällä 20 tonniin 320 kg jokaiselta 0,10 metriltä, jonka ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän äärimmäisten akselien väli ylittää 1,80 metriä. Tätä sovelletaan myös taulukon c kohdassa tarkoitetun yhdistelmän osana olevaan auton ja puoliperävaunun ajoneuvoyhdistelmään, jos sen massa on suurempi kuin 44 tonnia. Ajoneuvoyhdistelmässä, jonka massa on suurempi kuin 40 tonnia, auton takimmaisen ja kytkentämassaltaan yli 10 tonnin perävaunun etumaisen akselin välin tulee olla vähintään 3,00 metriä.

Jos ajoneuvoyhdistelmän massa on yli 68 tonnia, ajoneuvoyhdistelmän massasta vähintään 20 prosenttia tulee kohdistua vetäville akseleille.

Massaltaan yli 44 tonnin ajoneuvoyhdistelmässä käytettävän auton moottorin tehon on oltava vähintään 5 kilowattia jokaista yhdistelmämassan tonnia kohden. Ajoneuvoyhdistelmää, jonka massa on yli 60 tonnia, saadaan kuitenkin käyttää 30 päivään huhtikuuta 2018, jos auton moottorin teho ylittää arvon, joka saadaan kaavasta: $300 \text{ kilowattia} + 2,625 \text{ kilowattia/t} \times (\text{yhdistelmämassa tonneina} - 60 \text{ tonnia})$

Mitä a kohdassa säädetään, sovelletaan myös c kohdassa tarkoitetun yhdistelmän osana olevaan auton ja puoliperävaunun ajoneuvoyhdistelmään.

Liite 6 taulukko 7

Traktoriin kytkettävän hinattavan ajoneuvon kytkentämassa muissa kuin polttoainemaksusta annetun lain 7 §:ssä tarkoitetuissa kuljetuksissa (121 §)

	Hinattavan ajoneuvon kytkentämassa	tonnia
a	Muuhun traktoriin kuin liikennetraktoriin kytketty hinattava ajoneuvo	10
b	Jarruton hinattava ajoneuvo	10

Liite 6 taulukko 8

Traktorin, moottorityökoneen tai maastoajoneuvon sekä hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa (123 §)

	Yhdistelmä	tonnia
a	Traktorin, moottorityökoneen tai maastoajoneuvon sekä hinattavan ajoneuvon muodostama ajoneuvoyhdistelmä	
a.1	- enintään neliakselisena	36
a.2	- viisi- tai useampiakselisena	44

Taulukossa esitettyjä suurimman sallitun yhdistelmämassan arvoja sovelletaan myös traktorin ja useamman kuin yhden hinattavan ajoneuvon muodostamaan yhdistelmään.

HE 180/2017 vp

Liite 7 taulukko 1

Auton, perävaunun ja niiden yhdistelmien suurin sallittu pituus (125 §)

	Auto	metriä
a	Linja-auto	13,50
b	Linja-auto vähintään kolmiakselisena	15,00
c	Linja-auto nivelrakenteisena	18,75
d	Linja-auto nivelrakenteisena useammalla kuin yhdellä nivelellä varustettuna	25,25
e	Muu auto	12,00
	Perävaunu	
f	Puoliperävaunu ja yli 22,00 metrin pituisessa ajoneuvoyhdistelmässä käytetty varsinainen perävaunu: vetotapin pystyakselista tai etuakseliston kääntöpisteestä perävaunun perään	12,00
g	F kohdassa tarkoitetun vetotapin pystyakselista tai etuakseliston kääntöpisteestä vaakatasossa mihin tahansa sen etupuolella olevaan kohtaan vetoaisaa lukuun ottamatta	2,04
h	Muu kuin f kohdassa tarkoitettu perävaunu vetoaisaa mukaan lukematta	12,50
	Ajoneuvoyhdistelmä	
i	Henkilö-, paketti- tai linja-auton ja muun kuin puoliperävaunun yhdistelmä	18,75
j	Henkilö-, paketti- tai kuorma-auton ja puoliperävaunun yhdistelmä	16,50
k	Muu kuin i, l, m tai n kohdassa tarkoitettu ajoneuvoyhdistelmä	16,50
l	Auton ja keskiakseliperävaunun yhdistelmä	18,75
l.1	- josta mitasta vetoauton ohjaamon takana olevien kuormatilojen sisäpituuksien summa	15,65
l.2	- ja etäisyys vetoauton ohjaamon takana olevan kuormatilan etupäästä perävaunun kuormatilan takapäähän (sisäpituus)	16,40
m	- kuitenkin edellä säädetystä poiketen ajoneuvonkuljetusajoneuvoyhdistelmä kuormatuna	20,75
n	Kuorma-auton ja varsinaisen perävaunun sekä kuorma-auton, apuvaunun ja puoliperävaunun samoin kuin kuorma-auton, puoliperävaunun ja siihen kytketyn keskiakseli- tai puoliperävaunun yhdistelmä	25,25
o	N kohdassa tarkoitetun ajoneuvoyhdistelmän vetoauton ohjaamon takana olevien kuormatilojen sisäpituuksien summa taulukon f kohdassa tarkoitettu mittaustapa huomioon ottaen	21,42

Jos linja-autoon on kiinnitetty irrotettava varuste, kuten suksilaatikko, linja-auton ja siihen kiinnitetyn varusteen pituus ei saa ylittää taulukossa säädettyjä mittoja.

Yli 15,5 metrin pituisessa, kuorma-auton ja perävaunun tai perävaunujen muodostamassa ajoneuvoyhdistelmässä tulee olla E-säännön n:o 70 alkuperäistä versiota tai sitä uudempaa muutossarjaa vastaava tunnuskilpi. Vaihtoehtoisesti ajoneuvoyhdistelmässä saa olla 25 mm levein punaisin päiväloistevärillä maalatuin tai heijastavin reunuksin varustettu vähintään 0,30 m × 0,80 m mittainen kilpi, jossa on keltaisella heijastavalla pohjalla musta ajoneuvoyhdistelmän kuva, jonka alla saa olla merkintä yhdistelmän pituudesta.

Ajoneuvon äärimittojen ulkopuolelle ulottuvaa muuta kuormaa kuin konttia ja vaihtokuormakoria ei huomioida kuormatilojen pituuksia määritettäessä.

Ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä, joka on varustettu mitta- ja massadirektiivin 8 b artiklassa tarkoitetuilla aerodynaamisilla laitteilla, saa direktiivissä säädetyin edellytyksin ylittää taulukossa 1 säädetyt mitat, kuormatilojen sisäpituuksia lukuun ottamatta. Mittojen ylitys on sallittua vain, jos se on välttämätöntä, jotta tällaiset laitteet voidaan liittää ajoneuvon takaosaan, eikä se saa johtaa kuormatilan koon kasvamiseen.
Ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä, joka on varustettu mitta- ja massadirektiivin 9 a artiklassa tarkoitettulla ohjaamolla, saa direktiivissä säädetyin edellytyksin ylittää taulukossa 1 säädetyt mitat, kuormatilojen sisäpituuksia lukuun ottamatta. Mittojen ylitys ei saa johtaa kuormatilan koon kasvamiseen.
Perävaunu tai ajoneuvoyhdistelmä, jossa kuljetetaan 45 jalan mittaista konttia tai pituudeltaan 45 jalan mittaista vaihtokoria osana mitta- ja massadirektiivin 2 artiklassa tarkoitettua intermodaalikuljetusta, saa ylittää taulukossa 1 säädetyt mitat 15 senttimetrillä.

Liite 7 taulukko 2

Auton ja perävaunun sekä näiden muodostaman ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu leveys ja korkeus (126 §)

	Ajoneuvo	metriä
a	Auton ja perävaunun suurin sallittu korkeus. Mitta ei saa ylittyä ajoneuvon ollessa kuormaamaton tai akselinnostolaite yläasennossa.	4,40
b	Muun kuin c, d ja f kohdassa tarkoitetun auton ja auton perävaunun suurin sallittu leveys	2,60
c	Yli 22,00 metrin pituisen, muun kuin lämpöeristetyn ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu leveys	2,55
d	Linja-auton suurin sallittu leveys	2,55
e	Museoajoneuvoksi rekisteröity linja-auto, joka on liikennekäytössä enintään 50 päivää kalenterivuoden aikana, suurin sallittu leveys kuitenkin	2,60
f	Henkilöauton suurin sallittu leveys	2,55
g	Lämpöeristetyn, yli 22,00 metrin pituisen ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu leveys; lämpöeristettynä ajoneuvona pidetään myös säiliöajoneuvoa, jonka säiliö on lämpöeristetty ja jonka säiliön seinän paksuus on vähintään 45 millimetriä	2,60

Liite 7 taulukko 3

Moottoripyörän, mopon, kolmipyörän, nelipyörän, kevyen nelipyörän ja raskaan nelipyörän, suurimmat sallitut päämitat (127 §)

	Ajoneuvo	metriä
	Moottoripyörän, mopon, kolmipyörän, nelipyörän, kevyen nelipyörän, raskaan nelipyörän kevyen sähköajoneuvon, moottorilla varustetun polkupyörän ja polkupyörän	
a	- pituus	4,00
a.1	L6e-B -luokan ajoneuvon pituus kuitenkin	3,00
a.2	L7e-C -luokan ajoneuvon pituus kuitenkin	3,70
b	- leveys	2,00
b.1	L6e-B- ja L7e-C -luokan ajoneuvon leveys kuitenkin	1,50
b.2	Kaksipyöräisen mopon leveys kuitenkin	1,00
b.3	Perävaunun leveys	1,50
c	- korkeus	2,50

Jos vetoajoneuvon leveys on yli 1,50 metriä, perävaunun leveys saa edellä säädetystä poiketen olla enintään yhtä suuri kuin vetoajoneuvon leveys.

Liite 7 taulukko 4

Kevyen sähköajoneuvon, moottorilla varustetun polkupyörän ja polkupyörän sekä näiden perävaunun suurin sallittu leveys (128 §)

	Ajoneuvo	leveys, metriä
a	Kevyt sähköajoneuvo ja enintään kaksipyöräinen polkupyörä	0,80
b	Kaksipyöräinen moottorilla varustettu polkupyörä	1,00
c	Yli kaksipyöräinen polkupyörä	1,25
d	Perävaunu a-c kohdassa tarkoitettuun ajoneuvoon	1,25

HE 180/2017 vp

Liite 8 taulukko 1

Akselille ja teille kohdistuvat suurimmat massat (134 §)

	Akseli	tonnia
a	Muu kuin vetävä akseli	10
b	Vetävä akseli	11,5
	Moottorikäyttöisen ajoneuvon kaksiakselinen teli	
c	Akseliväli on pienempi kuin 1,0 metriä	11,5
d	Akseliväli on vähintään 1,0 metriä, mutta pienempi kuin 1,3 metriä	16
e	Akseliväli on vähintään 1,3 metriä, mutta pienempi kuin 1,8 metriä	18
f	Akseliväli on vähintään 1,3 metriä, mutta pienempi kuin 1,8 metriä ja vetävä akseli on varustettu paripyörin ja ilmajousitettu tai varustettu ilmajousitusta vastaavaksi tunnustetulla jousituksella taikka jos kukin vetävä akseli on varustettu paripyörin eikä yhdellekään akselille kohdistuva massa ylitä 9,5 tonnia	19
	Perävaunun kaksiakselinen teli	
g	akseliväli on pienempi kuin 1,0 metriä	11
h	akseliväli on vähintään 1,0 metriä mutta pienempi kuin 1,3 metriä	16
i	akseliväli on vähintään 1,3 metriä mutta pienempi kuin 1,8 metriä	18
j	akseliväli on 1,8 metriä tai suurempi	20
	Perävaunun kolmiakselinen teli	
k	akselien etäisyys on enintään 1,3 metriä	21
l	akselien etäisyys on suurempi kuin 1,3 metriä mutta enintään 1,4 metriä	24

Liite 8 taulukko 2

Auton suurin sallittu massa (135 §)

	Auto	tonnia
a	Kaksiakselinen auto	18
b	Kolmiakselinen auto	25
c	Kolmiakselinen auto, jos sen vetävä akseli on varustettu paripyörin ja ilmajousitettu tai varustettu ilmajousitusta vastaavaksi tunnustetulla jousituksella taikka jos kukin vetävä taka-akseli on varustettu paripyörin eikä yhdellekään akselille kohdistuva massa ylitä 9,5 tonnia	26
d	Kolmiakselinen nivellinja-auto	28
e	Neliakselinen auto, jossa on kaksi ohjaavaa akselia, jos sen vetävä akseli on varustettu paripyörin ja ilmajousitettu tai varustettu ilmajousitusta vastaavaksi tunnustetulla jousituksella taikka jos kukin vetävä akseli on varustettu paripyörin eikä yhdellekään akselille kohdistuva massa ylitä 9,5 tonnia	35

Neliakselisen auton suurin sallittu massa tonneina on viisi kertaa auton äärimmäisten akselien väli metreinä.

HE 180/2017 vp

Liite 8 taulukko 3

Perävaunun suurin sallittu massa (136 §)

	Perävaunu	tonnia
a	Kaksiakselinen varsinainen tai keskiakseliperävaunu	18
b	Kolmiakselinen varsinainen tai keskiakseliperävaunu	24

Liite 8 taulukko 4

Auton ja perävaunun yhdistelmän suurin sallittu massa (137 §)

	Yhdistelmä	tonnia
a	Kaksiakselisen auton ja kaksiakselisen perävaunun yhdistelmä	36
b	Kaksiakselisen auton ja kaksiakselisen puoliperävaunun yhdistelmä, jos puoliperävaunun akseliväli on suurempi kuin 1,8 metriä ja jos vetävä akseli on varustettu paripyörin ja ilmajousitettu tai varustettu ilmajousitusta vastaavaksi tunnustetulla jousituksella	38
c	Viisi- tai kuusiakselinen auton ja perävaunun yhdistelmä	40
d	Kolmiakselinen auto ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu, joka kuljettaa 40 jalan ISO-konttia yhdistettynä kuljetuksena kuitenkin	44

Auton ja perävaunun yhdistelmää kansainvälisessä liikenteessä kuljetettaessa yhdistelmän massasta tulee vähintään 25 prosenttia kohdistua vetävään akseliin tai vetäviin akseliin.

Liite 8 taulukko 5

Auton, perävaunun ja niiden yhdistelmien suurin sallittu pituus (138 §)

	Ajoneuvo	metriä
a	Linja-auto	13,50
a.1	Linja-auto vähintään kolmiakselisena kuitenkin	15,00
a.2	Linja-auto nivelrakenteisena kuitenkin	18,75
b	Muu auto	12,00
c	Varsinainen perävaunu ja keskiakseliperävaunu kytkentälaitteineen	12,00
d	Puoliperävaunu vetotapin pystyakselista perävaunun perään	12,00
e	Puoliperävaunun vetotapin pystyakselista vaakatasossa mihin tahansa sen etupuolella olevaan kohtaan	2,04
	Ajoneuvoyhdistelmä	
f	Auton ja puoliperävaunun yhdistelmä	16,50
g	Auton ja varsinaisen perävaunun tai keskiakseliperävaunun yhdistelmä	18,75
g.1	- josta mitasta vetoauton ohjaamon takana olevien kuormatilojen sisäpituuksien summa	15,65
g.2	- ja etäisyys vetoauton ohjaamon takana olevan kuormatilan etupäästä perävaunun kuormatilan takapäähän (sisäpituus)	16,40

Liite 8 taulukko 6

Muut suurimmat sallitut päämitat (139 §)

	Ajoneuvo	metriä
a	Auton ja perävaunun suurin sallittu korkeus.	4,00
b	Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja perävaunun suurin sallittu leveys	2,55
b.1	Lämpöeristetyin ajoneuvon suurin sallittu leveys kuitenkin	2,60

Vetoauton ja varsinaisen perävaunun yhdistelmässä auton takimmaisesta ja perävaunun etumaisesta akselista tulee olla vähintään 3,00 metriä.

2.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (1090/2002) 21 § ja 96 §:n 4 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 21 § laeissa 1042/2014 ja 507/2017 sekä 96 §:n 4 momentti laissa 992/2016, sekä
lisätään lakiin uusi 21 b § ja 96 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 992/2016 ja 473/2017, uusi 5-8 momentti seuraavasti:

21 §

Ambulanssi ja ensihoitoajoneuvo

Ambulanssi on sairaiden tai loukkaantuneiden henkilöiden kuljetukseen tarkoitettu M-luokan ajoneuvo, jossa on erityisvarusteita tätä tarkoitusta varten.

Ensihoitoajoneuvo on terveydenhuoltolaissa (1326/2010) tarkoitettuun ensihoitopalvelun ensihoitotehtäviin varustettu ajoneuvo.

Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa ambulanssin ja ensihoitoajoneuvon tarkemmasta luokittelusta, korin ja potilastilan mitoituksesta, suorituskyvystä sekä lääkinnällisistä ja muista varusteista. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset ambulanssin ja ensihoitoajoneuvojen erikoiskäytön edellyttämien merkki- ja varoitusvalaisimien, heijastimien, heijastavien merkintöjen sekä äänimerkinantolaitteiden teknisistä vaatimuksista ja asennuksesta.

21 b §

Hälytysajoneuvo

Hälytysajoneuvoja ovat pelastusauto, poliisiajoneuvo, rajavartiolaitoksen ajoneuvo, Tullin ajoneuvo, ambulanssi, ensihoitoajoneuvo, puolustusvoimien pelastusauto, puolustusvoimien sairausauto ja sotilaspoliisiajoneuvo, jotka on varustettu sinistä vilkkuvaa valoa näyttävällä varoitusvalaisimella ja hälytysajoneuvon äänimerkinantolaitteella.

96 §

Ajoneuvorikkomus

Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään 66 a §:n 2 momentissa.

Ajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyväle haltijalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään moottorikäyttöisen ajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 4 §:ssä, 7 §:n 1 momentissa tai 9 §:n 1 momentissa. Mopoilijalle, mopon omistajalle tai pysyväle haltijalle voidaan määrätä tässä momentissa tarkoitettusta rikkomuksesta 40 euron liikennevirhemaksu.

Kuljettajalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta käyttää katsastamatonta, rekisteröimätöntä tai liikennekäytöstä poistettua ajoneuvoa ajoneuvolain 8 §:n 1 momentin tai 85 §:n 1 momentissa säädetyn vastaisesti.

Edellä 64 §:n 1 momentissa tarkoitetun muuta kuin ajoneuvon liikennekäyttöä koskevan rekisteritietoilmoituksen tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta tekemättä jättämisestä voidaan määrätä ajoneuvon omistajalle tai haltijalle 70 euron rikesakko.

Liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja täytäntöönpanosta säädetään tieliikennelaissa (/).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen tämän lain voimaantuloa tehtyihin tässä laissa tarkoitettuihin tekoihin ja laiminlyönteihin sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita tämän lain ja rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 4, 5 ja 10 §:n rangaistusvastuuta koskevia säännöksiä. Jos tämän lain soveltaminen johtaisi lievempään lopputulokseen, on tämä otettava huomioon rangaistusta määrättäessä.

3.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain VI osan 2 luvun muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) VI osan 2 lukuun uusi 7 § seuraavasti:

7 §

Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja koskevat rikkomukset

Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään:

1) maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 4 artiklan 6 kohdassa tai kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1073/2009 19 artiklan 1 kohdassa; tai

2) II osan 3 luvun 13 §:ssä.

Liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja täytäntöönpanosta säädetään tieliikennelaissa (/).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen tämän lain voimaantuloa tehtyihin tässä laissa tarkoitettuihin tekoihin ja laiminlyönteihin sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita tämän lain ja rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 4 §:n rangaistusvastuuta koskevia säännöksiä. Jos tämän lain soveltaminen johtaisi lievempään lopputulokseen, on tämä otettava huomioon rangaistusta määrättäessä.

4.

Laki

rikoslain 2 a luvun 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikoslain (39/1889) 2 a luvun 3 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 550/1999, seuraavasti:

3 §

Sakon kokonaisrahamäärä

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää, että tietyistä rikoksista määrättävän sakon kokonaisrahamäärä on korotettava samanlaatuisesta rikoksesta tai rikkomuksesta määrättävän suurimman rikesakon tai tieliikennelaissa (/) säädetyn liikennevirhemaksun suuruiseksi.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

5.

Laki

rikesakkorikkomuksista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tällä lailla kumotaan rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 2 -11 §.

2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

6.

Laki

ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 65 §:n 1 momentti ja 93 §:n 2 momentti, sellaisena kuin niistä on 93 §:n 2 momentti laissa 999/2016, sekä
lisätään 4 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 1081/2012 ja 1614/2015, uusi 5 momentti, 65 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 70/2015, uusi 2 momentti, jolloin nykyiset 2-4 momentti siirtyvät 3-5 momentiksi, ja 93 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 999/2016, uusi 3 momentti seuraavasti:

4 §

Ajokorttiluokat

Kuljettaessa puoliperävaunulla taikka kahdella tai useammalla toisiinsa kytketyllä perävaunulla henkilöitä tulee vetävän ajoneuvon kuljettajalla olla DE-luokan ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen oikeuttava ajokortti.

65 §

Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella

Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syylistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan:

1) tieliikennelain 6 luvussa tarkoitettuun liikenneriikkomukseen, lukuun ottamatta muita liikennevirhemaksulla rangaistavia tekoja kuin:

a) tieliikennelain 98 §:n 2 momentissa tarkoitettua viestintävälineen kiellettyä käyttöä ajon aikana;

b) tieliikennelaissa tarkoitettua nopeusrajoituksen rikkomista moottorikäyttöisellä ajoneuvolla

yli 10 kilometrillä tunnissa, jos suurin sallittu liikenteenohjauslaitteella osoitettu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa;

c) tieliikennelaissa tarkoitettua nopeusrajoituksen rikkomista moottorikäyttöisellä ajoneuvolla

yli 15 kilometrillä tunnissa, jos suurin sallittu liikenteenohjauslaitteella osoitettu nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa;

d) tieliikennelain 74 §:ssä tarkoitetun punaisen liikennevalo-opastimen noudattamatta jättämistä;

2) liikenteen palveluista annetussa laissa (320 /2017) tarkoitettuun tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen;

3) rikoslain 23 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai 11 §:ssä tarkoitettuun liikennepakoon tieliikenteessä;

4) liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettuun kuljettajan ammattipätevyysäännösten rikkomiseen; ei kuitenkaan II osan 3 luvun 13 §:ssä säädetystä asiakirjoja koskevasta rikkomuksesta;

5) liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä annetun lain (546/1998) 3 §:n 1 kohdassa tarkoitettuun paljastinlaiterikkomukseen;

6) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) 19 §:n 3 momentissa tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukseen.

Pykälän 1 momenttia sovellettaessa otetaan huomioon rikkomukset, joista on määrätty tie-liikennelain 161 §:ssä tarkoitettu ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu, vain jos rikkomuksen tekijä on valokuvattu tai vastaavalla teknisellä järjestelmällä tallennettu automaattisessa liikennevalvonnassa tai muuten ajoneuvoa pysäyttämättä siten, että hänet olisi voitu tunnistaa.

93 §

Ajokorttirikkomus

Ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 32 §:ssä säädettyä velvollisuutta pitää asiakirja ajettaessa mukanaan.

Liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja täytäntöönpanosta säädetään tieliikennelaissa (/).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen tämän lain voimaantuloa tehtyihin tässä laissa tarkoitettuihin tekoihin ja laiminlyön-teihin sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita tämän lain ja rikesakkorikko-muksista annetun lain (986/2016) 4 §:n rangaistusvastuuta koskevia säännöksiä. Jos tämän lain soveltaminen johtaisi lievempään lopputulokseen, on tämä otettava huomioon rangaistusta määrättäessä.

7.

Laki

pysäköinninvalvonnasta annetun lain 21 §:n kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tällä lailla kumotaan pysäköinninvalvonnasta annetun lain (727/2011) 21 §.

2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 .

8.

Laki

Rajatylittävän yhteistyön tehostamisesta erityisesti terrorismin ja rajatylittävän rikollisuuden torjumiseksi tehdyn neuvoston päätöksen eräiden säännösten täytäntöönpanosta annetun lain kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tällä lailla kumotaan Rajatylittävän yhteistyön tehostamisesta erityisesti terrorismin ja rajatylittävän rikollisuuden torjumiseksi tehdyn neuvoston päätöksen eräiden säännösten täytäntöönpanosta annettu laki (1207/2011).

2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

9.

Laki

tieliikenteen turvaamisesta liikennemerkein eräissä tapauksissa annetun lain kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tällä lailla kumotaan tieliikenteen turvaamisesta liikennemerkein eräissä tapauksissa (184/1970) annettu laki.

2 §

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

10.

Laki

ajoneuvoverolain 35 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoverolain (1281/2003) 2 §:n 3 momentti, siten kuin se on laissa 235/2007, ja 35 §:n 1 momentin 1 ja 2 kohta seuraavasti:

2 §

Muiden lakien soveltaminen

Jollei tässä laissa toisin säädetä, ajoneuvojen luokitteluun ja suurimpaan sallittuun kokonaismassaan sekä ajoneuvojen rekisteröintivelvollisuuteen sovelletaan ajoneuvolakia (1090/2002) ja sen nojalla annettuja asetuksia sekä tieliikennelaissa (/) ja sen nojalla säädettyjä perusteita. Ajoneuvoihin, jotka on rekisteröity tai joiden olisi pitänyt olla rekisteröityinä Ahvenanmaan maakunnassa, sovelletaan vastaavasti, mitä Ahvenanmaan maakuntalainsäädännössä säädetään.

35 §

Vapautus vammaisuuden perusteella

Perusverosta myönnetään vapautus:

- 1) henkilölle, jolle on myönnetty tieliikennelain 39 §:ssä tarkoitettu liikuntaesteisen pysäköintitunnus;
- 2) henkilölle, joka kuljettaa vammaista, jolle on myönnetty 1 kohdassa mainittu tunnus; tai

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

11.

Laki

ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 2 ja 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain (828/2008) 2 §:n 1 kohta ja 4 §:n 1 momentti, sellaisena kuin niistä on 2 §:n 1 kohta laissa 654/2011, seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *ajoneuvolla* ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitettuja ajoneuvoja;

4 §

Velvollisuus siirtää ajoneuvo onnettomuuspaikalta

Ajoneuvon omistaja, haltija ja kuljettaja ovat velvollisia viipymättä ja viimeistään kahden vuorokauden kuluessa liikenneonnettomuudesta siirtämään ajoneuvon pois onnettomuuspaikalta.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20____

12.

Laki

poliisin hallinnosta annetun lain 15 b §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan poliisin hallinnosta annetun lain (110/1992) 15 b §:n 4 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1096/2015, seuraavasti:

15 b §

Poliisihenkilöstön täydentäminen

Täydennyspoliisihenkilöstöön kuuluva voidaan asettaa täydennyspoliisihenkilöstön koulutukseen liittyvään tilaisuuteen yksityisistä turvallisuuspalveluista annetun lain (1085/2015) 26 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetuksi järjestyksenvalvojaksi ja hänet voidaan määrätä tällaiseen tilaisuuteen tieliikennelain (/) 65 §:ssä tarkoitetuksi liikenteenohjaajaksi.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

13.

Laki

ratalain 18 ja 89 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ratalain (110/2007) 89 §:n 6 momentti, sellaisena kuin se on on laissa 567/2016,
ja
muutetaan 18 §:n 4 momentti, sellaisena kuin se on laissa 567/2012, seuraavasti:

18 §

Tasoristeysten poistaminen

Jos yksityisen tien tasoristeuksen käytöstä aiheutuu välitöntä vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle, radanpitäjä voi päätöksellään määrätä tienpitäjän tekemään tasoristeykseen tai sille johtavalle tienosalle vaaran välttämiseksi tarpeelliset muutokset taikka määrätä tasoristeys suljettavaksi, poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä rajoituksia tasoristeuksen ajoneuvoliikenteelle. Radanpitäjän tulee ilmoittaa tässä momentissa tarkoitetusta muutoksesta hyvissä ajoin etukäteen tienpitäjälle. Jos tämä laiminlyö päätöksessä määrätty velvoitteensa, radanpitäjä voi suorittaa tai teettää tarvittavat toimenpiteet tienpitäjän kustannuksella sekä tieliikennelain (/) 71 §:n 1 momentissa säädetyn estämättä asettaa tielle tasoristeuksen liikennettä rajoittavan liikenteen ohjauslaitteen. Tasoristeuksen muutoksesta, siirtämisestä tai poistamisesta johtuvat tarpeelliset korvaavat kulkuyhteydet järjestetään ja niitä koskevat korvausasiat käsitellään yksityistietoimituksessa, jota radanpitäjän on haettava päätöksen annettuaan.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

14.

Laki

hallinto-oikeuslain 12 b §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan hallinto-oikeuslain (430/1999) 12 b §:n 1 momentin 1 ja 4 kohta, sellaisina kuin ne ovat, 1 kohta laissa 730/2011 ja 4 kohta laissa 648/2016, seuraavasti:

12 b §

Hallinto-oikeuden päätösvaltaisuus yksijäsenisenä

Hallinto-oikeus on päätösvaltainen myös yksijäsenisenä ratkaistaessa muutoksenhakuasiaa, jossa on kysymys:

1) tieliikennelain (/), pysäköinninvalvonnasta annetun lain (727/2011) tai joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetun lain (469/1979) soveltamisesta;

4) ajokorttilaissa (386/2011) tarkoitetuista ajo-oikeus- ja ajokorttiasioista;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 23 päivänä marraskuuta 2017

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

2.

Laki**ajoneuvolain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (1090/2002) 21 § ja 96 §:n 4 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 21 § laeissa 1042/2014 ja 507/2017 sekä 96 §:n 4 momentti laissa 992/2016, sekä
lisätään lakiin uusi 21 b § ja 96 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 992/2016 ja 473/2017, uusi 5-8 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

21 §

21 §

*Ambulanssi**Ambulanssi ja ensihoitoajoneuvo*

Ambulanssi on sairaiden tai loukkaantuneiden henkilöiden kuljetukseen valmistettu M-luokan ajoneuvo, jossa on erityisvarusteita tätä tarkoitusta varten.

Ambulanssi on sairaiden tai loukkaantuneiden henkilöiden kuljetukseen tarkoitettu M-luokan ajoneuvo, jossa on erityisvarusteita tätä tarkoitusta varten.

(uusi)

Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa ambulanssien tarkemmasta luokittelusta, korin ja potilastilan mitoituksista, suorituskyvystä sekä lääkinnällisistä ja muista varusteista. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset ambulanssin erikoiskäytön edellyttämien merkki- ja varoitusvalaisimien, heijastimien, heijastavien merkintöjen sekä äänimerkinantolaitteiden teknisistä vaatimuksista ja asennuksesta.

Ensihoitoajoneuvo on terveydenhuoltolaisissa (1326/2010) tarkoitettuun ensihoitopalvelun ensihoitotehtäviin varustettu ajoneuvo.

Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella säädetään tarvittaessa *ambulanssin ja ensihoitoajoneuvon* tarkemmasta luokittelusta, korin ja potilastilan mitoituksista, suorituskyvystä sekä lääkinnällisistä ja muista varusteista. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa *tarkemmat* määräykset ambulanssin ja *ensihoitoajoneuvojen* erikoiskäytön edellyttämien merkki- ja varoitusvalaisimien, heijastimien, heijastavien merkintöjen sekä äänimerkinantolaitteiden teknisistä vaatimuksista ja asennuksesta.

21 b §

Hälytysajoneuvo

uusi

Hälytysajoneuvoja ovat pelastusauto, poliisiajoneuvo, rajavartiolaitoksen ajoneuvo, Tullin ajoneuvo, ambulanssi, ensihoitoajo-

neuvo, puolustusvoimien pelastusauto, puolustusvoimien sairausauto ja sotilaspoliisiajoneuvo, jotka on varustettu sinistä vilkkuvaa valoa näyttävällä varoitusvalaisimella ja hälytysajoneuvon äänimerkinantolaitteella.

96 §

Ajoneuvorikkomus

Rikesakosta ajoneuvorikkomuksen ainoana rangaistuksena 4 §:n 1 momentissa säädetyn ajoneuvon yleisten turvallisuusvaatimusten, 4 §:ssä, 7 §:n 1 momentissa tai 9 §:n 1 momentissa säädetyn moottorikäyttöisen ajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevan vaatimuksen, 8 §:n 1 momentissa tai 85 §:n 1 momentissa säädetyn katsastamattoman, rekisteröimättömän tai liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon käyttämistä koskevan kiellon, 64 §:n 1 momentissa säädetyn rekisteri-ilmoituksen tekemistä koskevan velvollisuuden sekä 66 a §:n 1 momentissa säädetynasiakirjojen mukana pitämisvelvollisuuden rikkomisesta säädetään rikesakkorikkomuksista annetussa laissa (986/2016).

(uusi)

(uusi)

(uusi)

96 §

Ajoneuvorikkomus

Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljetettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään 66 a §:n 2 momentissa.

Ajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyväälle haltijalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään moottorikäyttöisen ajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 4 §:ssä, 7 §:n 1 momentissa tai 9 §:n 1 momentissa. Mopoilijalle, mopon omistajalle tai pysyväälle haltijalle voidaan määrätä tässä momentissa tarkoitettua rikkomuksesta 40 euron liikennevirhemaksu.

Kuljettajalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta käyttää katsastamatonta, rekisteröimätöntä tai liikennekäytöstä poistettua ajoneuvoa ajoneuvolain 8 §:n 1 momentin tai 85 §:n 1 momentissa säädetyn vastaisesti.

Edellä 64 §:n 1 momentissa tarkoitettua muuta kuin ajoneuvon liikennekäyttöä koskevan rekisteritietoilmoituksen tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta tekemättä jättämisestä voidaan määrätä ajoneuvon

(uusi)

omistajalle tai haltijalle 70 euron rikesakko.

Liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja täytäntöönpanosta säädetään tieliikennelaissa (/).

3.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain VI osan 2 luvun muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) VI osan 2 lukuun uusi 7 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

7 §

(uusi)

***Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja
koskevat rikkomukset***

Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään:

1) maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 4 artiklan 6 kohdassa tai kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1073/2009 19 artiklan 1 kohdassa; tai
2) II osan 3 luvun 13 §:ssä.

Liikennevirhemaksun määräämisestä, tiedoksiannosta ja täytäntöönpanosta säädetään tieliikennelaissa (/).

4.

Laki

rikoslain 2 a luvun 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikoslain (39/1889) 2 a luvun 3 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 550/1999, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

3 §

Sakon kokonaisrahamäärä

Sakon kokonaisrahamäärä

 Asetuksella voidaan säätää, että tietyistä rikoksista määrättävän sakon kokonaisrahamäärä on korotettava samanlaatuudesta rikoksesta määrättävän suurimman rikesakon suuruiseksi.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää, että tietyistä rikoksista määrättävän sakon kokonaisrahamäärä on korotettava samanlaatuudesta rikoksesta *tai rikkomuksesta* määrättävän suurimman rikesakon *tai tieliikenne-* laissa (/) säädetyin liikennevirhemaksun suuruiseksi.

5.

Laki

rikesakkorikkomuksista annetun lain eräiden säännösten kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Tällä lailla kumotaan rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 2 -11 §.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

Jalankulkijan rikkomukset

Jalankulkijalle määrätään 20 euron rikesakko, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta menettelee

(kumotaan)

*1) tieliikennelain (267/1981) 3 §:n 2 momentin liikenteen estämis- tai häiritsemiskiel-
lon, 4 §:n liikenteen ohjaajan tai liikenteen
ohjauslaitteen osoittaman merkin tai ohjeen
noudattamisvelvollisuuden, 6 §:n hälytysajo-
neuvolle tai kulkueelle esteettömän kulun an-
tamista koskevan säännöksen taikka 40–44
§:n jalankulkijaa koskevan liikennesäännön
vastaisesti taikka*

*2) tieliikennelain tai sen nojalla säädetyn
liikenteen ohjauslaitteen noudattamisvelvol-
lisuuden tai liikkumista moottoritiealueella
koskevan kiellon vastaisesti.*

3 §

*Moottorittoman ja siihen rinnastettavan ajo-
neuvon kuljettajan rikkomukset*

*Polkupyöräilijälle tai muulle moottoritto-
man ajoneuvon kuljettajalle määrätään 40
euron rikesakko, jos hän tahallaan tai huoli-
mattomuudesta menettelee*

(kumotaan)

*1) tieliikennelain 3 §:n 2 momentin liiken-
teen estämis- tai häiritsemiskiellon tai ajo-
neuvon kuljettajaa koskevan 2 luvun liiken-
nesäännön vastaisesti,*

*2) ajoneuvolain (1090/2002) 4 §:n 1 mo-
mentin ajoneuvon yleisiä turvallisuusvaati-
muksia koskevan säännöksen vastaisesti,*

*3) tieliikennelain tai sen nojalla säädetyn
liikenteen ohjauslaitteen noudattamisvelvol-
lisuuden tai liikkumista moottoritiealueella*

koskevan kiellon vastaisesti taikka

4) tieliikennelain tai sen nojalla säädetyn henkilökuljetusta polkupyörällä koskevan rajoituksen vastaisesti.

Tieliikennelain 45 §:n 2 momentissa tarkoitetun jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjälle määrätään 40 euron rikesakko tämän pykälän 1 momentissa tarkoitetusta menettelystä, jos hän tällöin kuljetti liikkumisvälinettä kävelynopeutta nopeammin.

4 §

Moottorikäyttöisen ajoneuvon asiakirjoja koskevat rikkomukset

Kuljettajalle määrätään 40 euron rikesakko, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään (kumotaan)

- 1) ajoneuvolain 66 a §:n 2 momentissa,*
- 2) tieliikennelaissa tai sen nojalla,*
- 3) kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain (693/2006) 29 §:n 1 momentissa ja hän on muu kuin liikenteenharjoittaja,*
- 4) ajokorttilain (386/2011) 32 §:ssä,*
- 5) taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain (695/2009) 23 §:ssä taikka*
- 6) kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain (273/2007) 17 §:n 2 momentissa.*

5 §

Moottorikäyttöisen ajoneuvon rakennetta, varusteita ja kuntoa koskevat rikkomukset

Kuljettajalle, omistajalle tai pysyväälle haltijalle määrätään 70 euron rikesakko, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään (kumotaan)

1) moottorikäyttöisen ajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa ajoneuvolain 4 §:ssä, 7 §:n 1 momentissa tai 9 §:n 1 momentissa taikka

2) tieliikennelain nojalla renkaiden ja nastojen käyttämisestä taikka auton ja perävaiunun kytkemisestä.

Mopoilijalle, mopon omistajalle tai pysy-

välle haltijalle määrätään 1 momentissa tarkoitusta rikkomuksesta 40 euron rikesakko.

6 §

Henkilökohtaisen turvalaitteen käyttöä koskevat rikkomukset

Tieliikennelain 88 §:n 1 momentissa tarkoitettun ajoneuvon kuljettajalle ja matkustajalle määrätään 70 euron rikesakko turvavyön tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta käyttämättä jättämisestä ajon aikana. Samansuuruinen rikesakko määrätään tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tehdystä teosta:

(kumotaan)

1) kuljettajalle, joka kuljettaa lasta ajoneuvossa tieliikennelain 88 a §:n vastaisesti;

2) holhoojalle, huoltajalle tai kuljettajalle, joka laiminlyö tieliikennelain 88 c §:n 1 momentissa säädetyn alle 15-vuotiaan lapsen turvalaitteen käyttöä koskevan velvollisuuden;

3) kuljettajalle, joka laiminlyö tieliikennelain 88 c §:n 2 momentissa säädetyn enintään 16 henkilölle rekisteröidyn ajoneuvon kuljettajan huolehtimisvelvollisuuden.

Tieliikennelain 89 §:n 1 momentissa tarkoitettun ajoneuvon kuljettajalle ja matkustajalle määrätään 70 euron rikesakko tyypiltään hyväksytyn suojakypärän tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta käyttämättä jättämisestä ajon aikana. Samansuuruinen rikesakko määrätään myös kuljettajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö tieliikennelain 89 §:n 2 momentissa säädetyn velvollisuutensa huolehtia alle 15-vuotiaan lapsen suojakypärän käyttämisestä.

7 §

Nopeusrajoituksen rikkominen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla

Jos suurin sallittu nopeus on tieliikennelain 25 §:n 1 momentin tai tieliikennelain nojalla annetun säännöksen mukaisesti enintään 60 kilometriä tunnissa, moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle määrätään suurimman sallitun nopeuden tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta ylityksestä

(kumotaan)

1) enintään 15 kilometrillä tunnissa 170

euron rikesakko,

2) yli 15 kilometrillä tunnissa ja enintään 20 kilometrillä tunnissa 200 euron rikesakko.

Jos suurin sallittu nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle määrätään suurimman sallitun nopeuden tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta ylityksestä

1) enintään 15 kilometrillä tunnissa 140 euron rikesakko,

2) yli 15 kilometrillä tunnissa ja enintään 20 kilometrillä tunnissa 200 euron rikesakko.

Mopojalle määrätään kuitenkin suurimman sallitun nopeuden tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta ylityksestä enintään 15 kilometrillä tunnissa 100 euron rikesakko.

Rikesakkoa ei kuitenkaan määrätä, jos suurin sallittu nopeus on ylitetty pihakadulla tai kävelykadulla tieliikennelain 33 tai 33 a §:ssä säädetyn velvollisuuden vastaisesti.

8 §

Muut moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan liikennesääntörikkomukset

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle määrätään 100 euron rikesakko, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelain

(kumotaan)

1) 8 §:n 1 momenttia tai 9 §:ää ajoneuvon kuljettamisesta ajoradalla,

2) 11 §:ää ryhmittymisestä, 12 §:n 2 momenttia kääntymisestä tai 15 §:n 2 momenttia ajosta risteykseen,

3) 16 §:ää kohtaamisesta,

4) 24 a §:ää viestintälaitteen käytöstä ajon aikana,

5) 34 §:n 1 momenttia ääni- tai valomerkin antamisesta,

6) 35 §:n 1 momenttia merkin antamisesta suunnanosoitimmella tai muulla näkyvällä tavalla,

7) 36 §:ää, 37 §:n 1 tai 4 momenttia taikka 38 §:ää valojen käytöstä taikka

8) 39 §:n 2 momenttia ajoneuvon pysäyttämistä ennen lautan suojalaitteita.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle määrätään 1 momentin mukaisesti rikesakko myös, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelain tai sen nojalla annettua säännöstä tai määräystä

1) ajoneuvolta vaadittavasta vähimmäisnopeudesta tai ajoneuvon hinaamisesta taikka tietyn kaistan käyttämisestä kuljettaessa ajoneuvoa tai ohitettaessa moottoritiellä tai moottoriliikennetiellä,

2) liikennevalojen vihreän tai keltaisen valon noudattamisesta,

3) ajamisesta ajokaistaviivan päällä,

4) valkoisen sulkuviivan tai sulkualueen ylittämisestä tai päällä ajamisesta taikka ajoneuvon kuljettamisesta, pysäyttämisestä tai pysäköinnistä valkoisella sulkualueella taikka

5) valkoisen ajokaistanuolen osoittamasta ryhmittymisestä.

Samoin moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle määrätään 1 momentin mukaisesti rikesakko, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo muuta liikennemerkillä osoitettua käskyä, kieltoa, rajoitusta tai määräystä kuin sitä, joka koskee väistämisvelvollisuutta kohdattaessa tai risteyksessä, pakollista pysäyttämistä, ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän suurinta sallittua massaa, ajoneuvon suurinta sallittua akselille tai telille kohdistuvaa massaa, ohituskieltoa taikka pakollista pysähtymistä tullitarkastusta tai muuta tarkastusta varten.

Mopoilijalle 1 tai 2 momentissa tarkoitusta rikkomuksesta määrättävä rikesakko on kuitenkin 70 euroa. Samansuuruinen rikesakko määrätään mopoilijalle myös tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta liikennevalojen punaista valoa koskevan säännöksen tai määräyksen vastaisesta menettelystä.

9 §

Moottorikäyttöisen ajoneuvon häiritsevä ja tarpeeton ajo

Tieliikennelain 86 §:n tai tieliikennelain nojalla säädetyn moottorikäyttöisen ajoneuvon häiritsevää tai tarpeetonta ajoa taikka joutokäyntiä koskevan kiellon tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomuksesta määrätään kuljettajalle 70 euron rikesakko.

(kumotaan)

10 §

Ajoneuvon katsastusta ja rekisteröinti-ilmoitusta koskevat rikkomukset

Katsastamattoman, rekisteröimättömän tai liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon ajoneuvolain 8 §:n 1 momentin tai 85 §:n 1 momentin vastaisesta tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta käyttämisestä määrätään kuljettajalle 70 euron rikesakko.

(kumotaan)

Ajoneuvolain 64 §:n 1 momentissa tarkoitettua muuta kuin ajoneuvon liikennekäyttöä koskevan rekisteritietoilmoituksen tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta tekemättä jättämisestä määrätään ajoneuvon omistajalle tai haltijalle 70 euron rikesakko.

11 §

Moottorikäyttöisen ajoneuvon henkilökuljetusta koskevat rikkomukset

(kumotaan)

Tieliikennelain 87 §:n 2 momentin tai tieliikennelain nojalla annetun moottorikäyttöisen ajoneuvon henkilökuljetusta koskevan säännöksen tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta määrätään kuljettajalle 100 euron rikesakko.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei kuitenkaan sovelleta, jos joku on sijoitettu:

1) siten, että se estää kuljettajaa näkemästä tai häiritsee ajoneuvon käsittelyä taikka peittää ajoneuvoon määrätyn valaisimen, heijastimen tai kilven; taikka

2) muun kuin kuorma- tai pakettiauton tavaratilaan tai kuormalavalle.

6.

Laki**ajokorttilain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 65 §:n 1 momentti ja 93 §:n 2 momentti, sellaisena kuin niistä on 93 §:n 2 momentti laissa 999/2016, sekä
lisätään 4 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 1081/2012 ja 1614/2015, uusi 5 momentti, 65 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 70/2015, uusi 2 momentti, jolloin nykyiset 2-4 momentti siirtyvät 3-5 momentiksi, ja 93 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 999/2016, uusi 3 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4 §

Ajokorttiluokat

(uusi)

Kuljettaessa puoliperävaunulla taikka kahdella tai useammalla toisiinsa kytketyllä perävaunulla henkilöitä tulee vetävän ajoneuvon kuljettajalla olla DE-luokan ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen oikeuttava ajokortti.

65 §

65 §

Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella

Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syylistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan:

1) tieliikennelain 103 §:ssä tarkoitettuun liikennერიკkomukseen, lukuun ottamatta muita rikesakolla rangaistavia tekoja kuin:

a) tieliikennelain 24 a §:n 2 momentissa tarkoitettua matkapuhelimen kiellettyä käyttöä ajon aikana;

b) tieliikennelain 25 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettua nopeusrajoituksen rikkomista moottorikäyttöisellä ajoneuvolla;

Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella

Poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos ajo-oikeudenhaltija on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syylistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan:

1) tieliikennelain 6 luvussa tarkoitettuun liikennერიკkomukseen, lukuun ottamatta muita liikennevirhemaksulla rangaistavia tekoja kuin:

a) tieliikennelain 98 §:n 2 momentissa tarkoitettua viestintävälineen kiellettyä käyttöä ajon aikana;

b) tieliikennelaissa tarkoitettua nopeusrajoituksen rikkomista moottorikäyttöisellä ajoneuvolla yli 10 kilometrillä tunnissa, jos suurin sallittu liikenteenohjauslaitteella osoitettu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa;

2) tieliikennelain 105 a §:ssä tarkoitettuun tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen;

3) rikoslain 23 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai 11 §:ssä tarkoitettuun liikennepakoon tieliikenteessä;

4) ajoneuvolain 96 §:n 1 momentissa tarkoitettuun ajoneuvorikkomukseen;

5) kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä annetun lain 24 §:ssä tarkoitettuun kuljettajan ammattipätevyyssäännösten rikkomiseen;

6) liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä annetun lain (546/1998) 3 §:n 1 kohdassa tarkoitettuun paljastinlaiterikkomukseen;

7) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) 19 §:n 3 momentissa tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukseen.

(uusi)

c) tieliikennelaissa tarkoitettua nopeusrajoituksen rikkomista moottorikäyttöisellä ajoneuvolla

yli 15 kilometrillä tunnissa, jos suurin sallittu liikenteenohjauslaitteella osoitettu nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa;

d) tieliikennelain 74 §:ssä tarkoitettua punaisen liikennevalo-opastimen noudattamatta jättämistä;

2) liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuun tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiseen;

3) rikoslain 23 luvun 1 §:ssä tarkoitettuun liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai 11 §:ssä tarkoitettuun liikennepakoon tieliikenteessä;

4) liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettuun kuljettajan ammattipätevyyssäännösten rikkomiseen; ei kuitenkaan II osan 3 luvun 13 §:ssä säädetystä asiakirjoja koskevasta rikkomuksesta;

5) liikennevalvontaa vaikeuttavien laitteiden kieltämisestä annetun lain (546/1998) 3 §:n 1 kohdassa tarkoitettuun paljastinlaiterikkomukseen;

6) vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) 19 §:n 3 momentissa tarkoitettuun vaarallisten aineiden kuljetusrikkomukseen.

Pykälän 1 momenttia sovellettaessa otetaan huomioon rikkomukset, joista on määrätty tieliikennelain 161 §:ssä tarkoitettu ajoneuvokohtainen liikennevirhemaksu, vain jos rikkomuksen tekijä on valokuvattu tai vastaavalla teknisellä järjestelmällä tallennettu automaattisessa liikennevalvonnassa tai muuten ajoneuvoa pysäyttämättä siten, että hänet olisi voitu tunnistaa.

7.

Laki

pysäköinninvalvonnasta annetun lain 21 §:n kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

21 §

Pysäköinninvalvonnassa käytettävä ajoneuvo

Kunnallisessa pysäköinninvalvonnassa käytettävään ajoneuvoon sovelletaan, mitä tieliikennelain 48 §:n 4 momentissa säädetään ajoneuvosta, jota käytetään liikennevalvonnassa.

(kumotaan)

10.

Laki

ajoneuvoverolain 35 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoverolain (1281/2003) 2 §:n 3 momentti, siten kuin se on laissa 235/2007, ja 35 §:n 1 momentin 1 ja 2 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

*Muiden lakien soveltaminen**Muiden lakien soveltaminen*

Jollei tässä laissa toisin säädetä, ajoneuvojen luokitteluun ja suurimpaan sallittuun kokonaismassaan sekä ajoneuvojen rekisteröintivelvollisuuteen sovelletaan ajoneuvolakia (1090/2002) ja sen nojalla annettuja asetuksia sekä tieliikennelaissa (267/1981) ja sen nojalla säädettyjä perusteita. Ajoneuvoihin, jotka on rekisteröity tai joiden olisi pitänyt olla rekisteröityinä Ahvenanmaan maakunnassa, sovelletaan vastaavasti, mitä Ahvenanmaan maakuntalainsäädännössä säädetään.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, ajoneuvojen luokitteluun ja suurimpaan sallittuun kokonaismassaan sekä ajoneuvojen rekisteröintivelvollisuuteen sovelletaan ajoneuvolakia (1090/2002) ja sen nojalla annettuja asetuksia sekä tieliikennelaissa (/) ja sen nojalla säädettyjä perusteita. Ajoneuvoihin, jotka on rekisteröity tai joiden olisi pitänyt olla rekisteröityinä Ahvenanmaan maakunnassa, sovelletaan vastaavasti, mitä Ahvenanmaan maakuntalainsäädännössä säädetään.

35 §

35 §

*Vapautus vammaisuuden perusteella**Vapautus vammaisuuden perusteella*

Perusverosta myönnetään vapautus:

Perusverosta myönnetään vapautus:

1) henkilölle, jolle on myönnetty tieliikennelain 28 b §:ssä tarkoitettu vammaisen pysäköintilupa;

1) henkilölle, jolle on myönnetty tieliikennelain 39 §:ssä tarkoitettu liikuntaesteisen pysäköintitunnus;

2) henkilölle, joka kuljettaa vammaista, jolle on myönnetty 1 kohdassa mainittu lupa; tai

2) henkilölle, joka kuljettaa vammaista, jolle on myönnetty 1 kohdassa mainittu tunnus; tai

11.

Laki**ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 2 ja 4 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain (828/2008) 2 §:n 1 kohta ja 4 §:n 1 momentti, sellaisena kuin niistä on 2 §:n 1 kohta laissa 654/2011, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

*Määritelmät**Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:
 1) *ajoneuvolla* tieliikennelain (267/1981) 2 a §:ssä tarkoitettuja ajoneuvoja;

Tässä laissa tarkoitetaan:
 1) ajoneuvolla ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitettuja ajoneuvoja;

4 §

4 §

Velvollisuus siirtää ajoneuvo onnettomuuspaikalta

Velvollisuus siirtää ajoneuvo onnettomuuspaikalta

Ajoneuvon omistaja, haltija ja kuljettaja ovat velvollisia viipymättä ja viimeistään kahden vuorokauden kuluessa liikenneonnettomuudesta siirtämään ajoneuvon pois onnettomuuspaikalta. *Ajoneuvon siirtämisestä onnettomuudessa, jossa joku on kuollut tai vaikeasti loukkaantunut, säädetään tieliikennelain 60 §:ssä.*

Ajoneuvon omistaja, haltija ja kuljettaja ovat velvollisia viipymättä ja viimeistään kahden vuorokauden kuluessa liikenneonnettomuudesta siirtämään ajoneuvon pois onnettomuuspaikalta.

12.

Laki

poliisin hallinnosta annetun lain 15 b §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan poliisin hallinnosta annetun lain (110/1992) 15 b §:n 4 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1096/2015, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

15 b §

15 b §

Poliisihenkilöstön täydentäminen

Poliisihenkilöstön täydentäminen

 Täydennyspoliisihenkilöstöön kuuluva voidaan asettaa täydennyspoliisihenkilöstön koulutukseen liittyvään tilaisuuteen yksityisistä turvallisuuspalveluista annetun lain (1085/2015) 26 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetuksi järjestyksenvalvojaksi ja hänet voidaan määrätä tällaiseen tilaisuuteen tielikennelain (267/1981) 49 §:ssä tarkoitetuksi liikenteen ohjaajaksi.

 Täydennyspoliisihenkilöstöön kuuluva voidaan asettaa täydennyspoliisihenkilöstön koulutukseen liittyvään tilaisuuteen yksityisistä turvallisuuspalveluista annetun lain (1085/2015) 26 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetuksi järjestyksenvalvojaksi ja hänet voidaan määrätä tällaiseen tilaisuuteen tielikennelain (/) 65 §:ssä tarkoitetuksi liikenteenohjaajaksi.

13.

Laki**ratalain 18 ja 89 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ratalain (110/2007) 89 §:n 6 momentti, sellaisena kuin se on on laissa 567/2016,
 ja
muutetaan 18 §:n 4 momentti, sellaisena kuin se on laissa 567/2012, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

18 §

18 §

*Tasoristeysten poistaminen**Tasoristeysten poistaminen*

Jos yksityisen tien tasoristeuksen käytöstä aiheutuu välitöntä vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle, radanpitäjä voi päätöksellään määrätä tienpitäjän tekemään tasoristeukseen tai sille johtavalle tienosalle vaaran välttämiseksi tarpeelliset muutokset taikka määrätä tasoristeys suljettavaksi, poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä rajoituksia tasoristeuksen ajoneuvoliikenteelle. Radanpitäjän tulee ilmoittaa tässä momentissa tarkoitettusta muutoksesta hyvissä ajoin etukäteen tienpitäjälle. Jos tämä laiminlyö päätöksessä määrätty velvoitteensa, radanpitäjä voi suorittaa tai teettää tarvittavat toimenpiteet tienpitäjän kustannuksella sekä tieliikennelain (267/1981) 51 §:n 2 momentin estämättä asettaa tielle tasoristeuksen liikennettä rajoittavan liikenteen ohjauslaitteen. Tasoristeuksen muutoksesta, siirtämisestä tai poistamisesta johtuvat tarpeelliset korvaavat kulkuyhteydet järjestetään ja niitä koskevat korvausasiat käsitellään yksityistietoimituksessa, jota radanpitäjän on haettava päätöksen annettuaan.

Jos yksityisen tien tasoristeuksen käytöstä aiheutuu välitöntä vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle, radanpitäjä voi päätöksellään määrätä tienpitäjän tekemään tasoristeukseen tai sille johtavalle tienosalle vaaran välttämiseksi tarpeelliset muutokset taikka määrätä tasoristeys suljettavaksi, poistettavaksi tai siirrettäväksi taikka määrätä rajoituksia tasoristeuksen ajoneuvoliikenteelle. Radanpitäjän tulee ilmoittaa tässä momentissa tarkoitettusta muutoksesta hyvissä ajoin etukäteen tienpitäjälle. Jos tämä laiminlyö päätöksessä määrätty velvoitteensa, radanpitäjä voi suorittaa tai teettää tarvittavat toimenpiteet tienpitäjän kustannuksella sekä tieliikennelain (/) 71 §:n 1 momentissa säädetyn estämättä asettaa tielle tasoristeuksen liikennettä rajoittavan liikenteen ohjauslaitteen. Tasoristeuksen muutoksesta, siirtämisestä tai poistamisesta johtuvat tarpeelliset korvaavat kulkuyhteydet järjestetään ja niitä koskevat korvausasiat käsitellään yksityistietoimituksessa, jota radanpitäjän on haettava päätöksen annettuaan.

89 §

Tasoristeuksen ja siltojen kunnossapito

(kumotaan)

Edellä 2–4 momentissa tarkoitettujen liikenteen ohjauslaitteiden asettamiseen ei tar-

vita tieliikennelain 51 §:n 2 momentin mukaisesti kunnan suostumusta.

14.

Laki**hallinto-oikeuslain 12 b §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan hallinto-oikeuslain (430/1999) 12 b §:n 1 momentin 1 ja 4 kohta, sellaisina kuin ne ovat, 1 kohta laissa 730/2011 ja 4 kohta laissa 648/2016, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

12 b §

12 b §

Hallinto-oikeuden päätösvaltaisuus yksijäsenisenä

Hallinto-oikeuden päätösvaltaisuus yksijäsenisenä

Hallinto-oikeus on päätösvaltainen myös yksijäsenisenä ratkaistaessa muutoksenhakuaasia, jossa on kysymys:

1) pysäköinninvalvonnasta annetun lain (727/2011) tai joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetun lain (469/1979) soveltamisesta;

4) ajokorttilaissa (386/2011) ja tieliikennelain (267/1981) 5 luvussa säädetyistä ajo-oikeus- ja ajokorttiasioista;

Hallinto-oikeus on päätösvaltainen myös yksijäsenisenä ratkaistaessa muutoksenhakuaasia, jossa on kysymys:

1) *tieliikennelain* (/), pysäköinninvalvonnasta annetun lain (727/2011) tai joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetun lain (469/1979) soveltamisesta;

4) ajokorttilaissa (386/2011) *tarkoitetuista* ajo-oikeus- ja ajokorttiasioista;