16.2.2018

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Aihe: Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (LVM/417/03/2013)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

Johdanto

Nykyinen tieliikennelaki on osoittautunut ja muotoutunut varsin toimivaksi järjestelmäksi. Sen aikana liikenneturvallisuus on parantunut siitä huolimatta, että lisääntynyt liikenne on monimutkainen ja hankala kokonaisuus hallittavaksi. Liikennesäännöt luovat edellytykset, mutta viime kädessä asenne ja toimintatavat ratkaisevat liikennejärjestelmän toimivuuden ja turvallisuuden. Liikenteessä ollaan mukana erilaisilla valmiuksilla ja kyvyillä. Sieltä löytyvät vastuulliset ja vastuuttomat, rehelliset ja rikolliset, terveet ja sairaat, eli koko elämän kirjo. Sanotaan, että hyvät ihmiset tulevat toimeen huonoillakin säännöillä, mutta huonot eivät minkäänlaisilla. Viime kädessä mitkään säännöt, rangaistukset tai mikään valvonta ei riitä takaamaan turvallisuutta, jos valtaosa liikenteessä mukana olevista ei koe sääntöjä mielekkäiksi ja sisäistä sekä noudata niitä ilman kiinnijäämisriskiä. Hyvän turvallisuustilanteen paraneminen edellyttää sitä, että kaikki tekevät aina parhaansa muiden ja oman turvallisuuden varmistamiseksi.

Nyt lausunnolla olevassa esityksessä korostetaan monessa kohdin sitä, että pyöräily on tärkeä liikennemuoto. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2012 mukaan matkasuoritteesta 72 % tehdään henkilöautolla jalankulun ja pyöräilyn osuuden jäädessä yhteensä neljään prosenttiin. Tavaraliikenteessä tieliikenteen osuus on 65 % tonnikilometreistä ja 88 % tonneista. Voidaan siis todeta, että henkilöautoliikenne ja tieliikenne ovat ylivoimaisesti tärkeimmät liikennemuodot Suomessa. Niiden toimivuus, turvallisuus ja sujuvuus ovat koko yhteiskunnan toiminnan kannalta ratkaisevassa asemassa. Tämä asia pitää myös huomioida lainsäädäntöä uudistettaessa.

Luottamusperiaate

Nykyisen tieliikennelain ja liikennejärjestelmän keskeinen periaate on ns. luottamusperiaate, jonka mukaisesti tienkäyttäjät voivat luottaa siihen, että muut noudattavat liikennesääntöjä. Luottamusperiaate on sujuvan liikenteen perusedellytys. Luonnoksessa puututaan tähän keskeiseen periaatteeseen korostamalla uuden käsitteen kautta tienkäyttäjän ennakointivelvoitetta. Tämä korostaa velvollisuutta ottaa huomioon, että liikenteen toinen osapuoli ei välttämättä noudatakaan liikennesääntöjä esimerkiksi laiminlyömällä väistämisvelvollisuutensa. Mielestämme ennakointivelvoitteen painottaminen lisää tulkinnanvaraisuutta. Nykytilassa luottamusperiaate on ollut toimiva ratkaisu, eikä se ole aiheuttanut ongelmia. Luottamusperiaate ei poista tienkäyttäjän huolellisuusvelvoitetta, eikä se nytkään ole ehdoton ja yksipuoleisesti oikeuksia luova periaate. Hallituksen esityksen perusteluissa ei ole selviä perusteluja muutostarpeelle eikä muutosten vaikutusarviota.

Liikennevakuutusjärjestelmä on moottorikäyttöisten ajoneuvojen ja perävaunujen lakisääteinen vakuutusjärjestelmä. Luottamusperiaatteella on keskeinen rooli liikennevakuutusjärjestelmässä arvioitaessa osapuolten tuottamusta. Liikennevakuutuksesta korvauksia maksettaessa arvioidaan kaikkien osapuolten tuottamus onnettomuuden syntymiseen. Tässä arviossa luottamusperiaatteella on keskeinen merkitys. Luottamusperiaatteen kaventaminen merkitsisi sitä,

Autoliitto ry
Hämeentie 105 A
PL 35
00551 Helsinki

Automobile and
Touring Club of Finland
Hämeentie 105 A, P.O.Box 35
FIN-00551 Helsinki Finland

puh. /tel. +358 9 7258 4400
fax +358 9 7258 4460
e-mail: autoliitto@autoliitto.fi
www.autoliitto.fi

trade reg. no FI02010093
reg.ass.no 108558
domicile Helsinki

että sääntöjä noudattaneen liikennevakuutuksesta maksettaisiin entistä useammin korvauksia myös sille osapuolelle, joka on rikkonut liikennesääntöjä. Käytännössä osapuolten välillä tehdään tuolloin yleensä syyllisyydenjako. Tämän seurauksena vakuutuksenottajien korvausmenot kasvaisivat, kun useamman vakuutuksen bonukset laskisivat yhdessä vahinkotapahtumassa ja monessa tapauksessa käytettäisiin lisäksi vapaaehtoista kaskovakuutusta. Tämä muutos nostaisi liikennevakuutusmaksuja erityisesti nyt kun yksi ja sama bonus voi olla sidottu useampaan ajoneuvoon.

Nykytilan muuttamiselle ei ole esitetty sellaisia perusteita, että tienkäyttäjän ennakointivelvoitteesta tulisi säätää esitetyllä tavalla. Sen toteutuminen nykymuodossa on selkeä ja riittävä käytäntö.

Seuraamusjärjestelmä

Luonnoksessa esitetään uuden hallinnollisen liikenne- ja tieliikennevirhemaksun käyttöönottoa osassa tieliikenteen liikennerikkomuksia. Tämän lisäksi jäljelle jäisivät päiväsakko, rikesakko, poliisin sakkomääräys, ajokiellot ja rikosuhrimaksu. Kun alkuperäisen liikenne- ja viestintäministeriön esityksen mukaisesti ei ole enää tarkoitus laajentaa kiinteän sakon soveltamista nykyisestä, niin erityisiä perusteluja uuden sakkojärjestelmän käyttöönottoon ei ole enää olemassa. Siinäkin tapauksessa että soveltamisalaa olisi laajennettu yli 20 km/h nopeuden ylityksiin, se olisi voitu toteuttaa nykyisessä rikesakkojärjestelmässä. Hallituksen esityksen luonnoksessa esitetty kiinteän sakon soveltamisalan laajentaminen 30 km/h ylityksiin saakka on pohjoismaisen ja eurooppalaisen seuraamusjärjestelmän mukainen ja kannatettava uudistus. Se tulisi ottaa mukaan tieliikennelakiin.

Nyt esitetyssä mallissa lisättäisiin entisestään seuraamusjärjestelmiä ja prosessuaalisia toimintatapoja muutoksenhakuteineen nykyisten kirjavien järjestelmien rinnalle. Kokonaisuudesta muodostuisi niin sekava, että se vaarantaisi kansalaisten oikeusturvan. Järjestelmä, jossa osa samanlaisista teoista vain johtuen niiden moitittavuuden asteen erosta, menisivät joko hallinto-oikeus- tai rikosoikeusprosessiin, olisi epäselvä ja tarpeeton.

Nykyinen ehdollinen rikesakko on osoittautunut varsin toimivaksi järjestelmäksi. Luonnoksessa esitetty haltijavastuu todistustaakan kääntämisineen ei kuulu oikeusvaltion periaatteisiin ja hyvään seuraamusjärjestelmään. Muutos mahdollistaisi seuraamusten kohdistumisen ilmoituksenvaraisesti ilman tekijän henkilöllisyyden varmistamista. Tämä menettely on jo tällä hetkellä hallintomenettelyssä oikeusturvan näkökulmasta kyseenalainen, kun ajokieltoja voidaan määrätä ylinopeussakkojen perusteella henkilöille, jotka eivät todistetusti ole ajoneuvoa itse kuljettaneet. Esitetty toimintatapa ei ole perustuslain mukainen.

Luonnoksessa on esitetty ylinopeuksissa seuraamusten ulottamista 0-5 km/h:ssa ylinopeuksiin. Nykyinen todellinen valvontatoleranssi rikesakon osalta on käytännössä vähintään 0-6 km/h:ssa. Alle 7 km/h ylityksissä voidaan käyttää huomautusta. Esitetty puuttumiskynnyksen todellinen alentaminen vaikuttaisi käytännössä samalla tavalla, kuin nopeusrajoituksen alentaminen. Jatkossa osa kuljettajista ajaisi varmuuden vuoksi selvästi alle nopeusrajoituksen. On myös sanottu, että poliisi ei tule puuttumaan 0-6 km/h nopeuden ylityksiin, jos asia on näin, niin silloin tästä tulisi säätää laissa. Lainsäätäjän ei tule ulkoistaa rangaistavuuden rajasta päättämistä poliisille vaan päättää siitä itse. Herää kysymys, miksi säätää sellainen laki, jota ei ole tarkoitus soveltaa?

Juha Sipilän hallituksen esitys tuplata tieliikenteen sakkojen määrät valtiontaloudellisista syistä osoittautui perustuslain vastaiseksi. Samalla tuli selväksi, että sakot ovat kriminaalipoliittisin syin määrättäviä rangaistuksia ja verot ovat valtiontalouden työkalu. On kuitenkin ilmiselvää, että automaattivalvonta on lisännyt asiaa ymmärtämättömien intohimoja kerätä lisää tuloja valtiolle. Liikennevalvonnasta vastuullinen poliisin edustajakin on todennut, että Kehä I:n tehostettu automaattivalvonta on raha-automaatti.

Kehä I:llä ei sen sijaan ole pystytty osoittamaan parantunutta liikenneturvallisuutta automaattivalvonnan lisäämisen ja tehostetun sakotuksen jälkeen. Asiasta tehdyssä tutkimuksessa ei tapahtuneiden todellisten onnettomuuksien perusteella voitu aineiston vähäisyyden vuoksi

päätellä yhtään mitään. Lievää nopeuksien alentumista kuitenkin havaittiin (todennäköisesti myös tutkimuksen aikana aloitettujen tietöiden johdosta), ja tällä perusteella pääteltiin laskennallisesti, että onnettomuudet vähenevät. Jopa kuolonkolarien sanotaan vähenevän merkittävästi, vaikka niitä ei ole tieosuudella aiemminkaan tapahtunut. Ilman tieteellistä tutkimustakin on selvää, että nopeuden lähestyessä nollaa onnettomuudet vähenevät ja niiden vaikutukset lievenevät.

Haltijavastuun käyttöönotto, syyllisyysolettamasta luopuminen ja käännetyn todistustaakan soveltaminen tekisivät valtion sakkotulojen kerryttämisestä vaivatonta toimintaa. Tämä ei kuitenkaan ole oikeusturvan kannalta hyväksyttyä. Hyvä liikennejärjestelmä toimii siten, että kansalaiset mieltävät sen oikeaksi ja noudattavat sitä oma-aloitteisesti. Toimivaa järjestelmää ei pidä tuhota muuttamalla puuttumiskynnystä tavalla, joka vaarantaa yleisen sääntökunnioituksen.

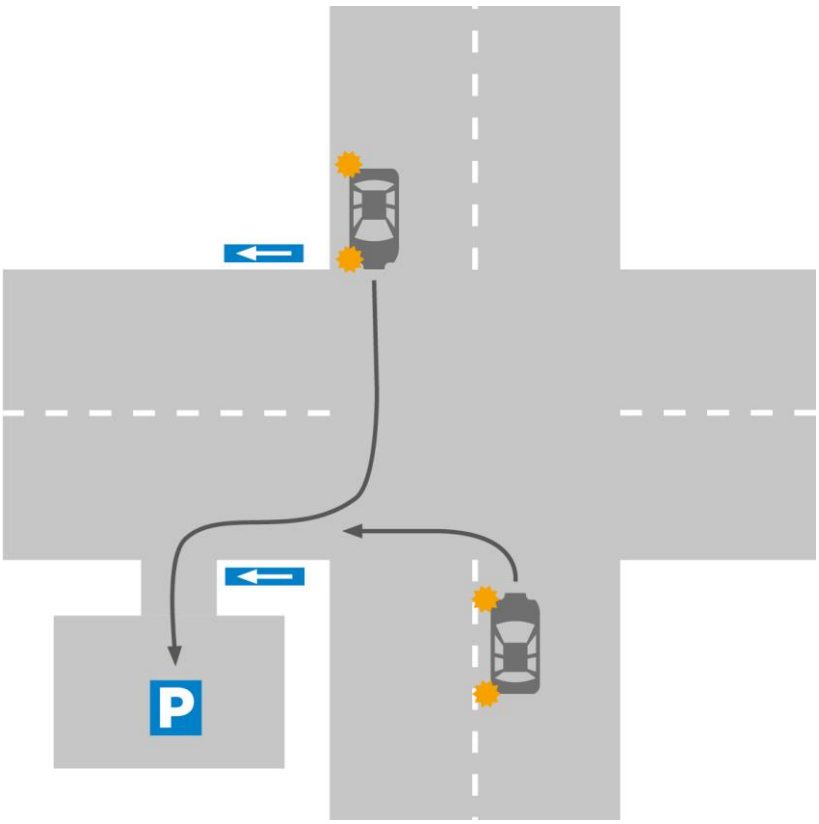
Sinänsä hyvä ja kannatettava esitys pienten toistuvien rikkeiden rajaamisesta ulos ajokieltojärjestelmästä on toteutettavissa myös rikesakkojärjestelmässä. Siihen ei tarvita hallinnollista liikennevirhemaksua.

Esityksessä on arvioitu muutoksen vaikutuksia rikosuhrimaksun kertymiseen. Sinänsä olisi oikein, että rikosuhrimaksu kerättäisiin niistä rikoksista, joista aiheutuu uhreja. Nyt maksu on verhottu perustuslain kannalta kyseenalaiseksi lisärangaistukseksi sinne, mistä sakkotuloja saadaan perittyä. Oikeudellinen epäkohta tulisi korjata ilman hallinnollisiin maksuihin siirtymistäkin kohdistamalla maksut niihin rikostyyppeihin, joiden seurauksena aiheutuu tarvetta rikosuhripäivystyksen tai muiden rikosuhripalvelujen käyttöön.

Liikennesäännöt

22 §

Luonnoksessa sallittaisiin ns. poikkeuskäännös risteyksessä eli kääntyminen muuallekin kuin lähimmälle vapaalle kaistalle. Muutoksessa epäselväksi jää se, kumpi väistää. Väistetäänkö väistämissäännön mukaan vai väistääkö poikkeuskäännöksen tekijä aina (ks. kuva 1). Huomioitavaa on, että käsittääksemme poikkeuskäännös olisi luonnoksen mukaan sallittu myös ilman erityistä syytä, kuten esimerkiksi kuvassa näkyvälle P-paikalle ajoa.



Kuva 1

37 §

Luonnoksen 2. momentin 8-kohdassa todetaan, ettei ajoneuvoa saa pysäyttää maksulliselle pysäköintipaikalle maksua suorittamatta. Käytännössä maksuautomaatille meneminen ei tällöin ole lainmukaista. Nykyisen muotoilun edellyttämä ainoa vaihtoehto eli auton kaistalle pysäyttäminen ei ole omiaan lisäämään pysäköinnin tai muun liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

45 §

Luonnoksessa esitetään uuden pyöräkadun käyttöönottoa. Luonnoksesta ja sen perusteluista jää epäselväksi se, missä pyöräkatua olisi tarkoitus käyttää, millaisin edellytyksin katu voitaisiin muuttaa pyöräkaduksi ja miten siellä saisi ajaa pyörällä.

Sen sijaan, että luodaan nykyisten poikkeavien katutyyppien (kävelykatu ja pihakatu) rinnalle jälleen uusi katumuoto, tulisi selvittää, voidaanko asia selkeyden vuoksi järjestää olemassa olevilla katutyypeillä pyöräteitä, ajovuoroja ja rakenteita järjestelemällä.

Luonnoksesta jää epäselväksi, onko pyöräkadulle olemassa todellista tarvetta.

47 §

Luonnoksessa on säilytetty oikeus antaa äänimerkki taajaman ulkopuolella ohitettaessa.

Käytännössä tämä menettely ei ole vakiintunutta toimintaa. Oleellista on antaa äänimerkki vaaratilanteen tai vahingon välttämiseksi.

84 §

Yksin tiemerkinnät eivät ole talvisessa olosuhteessa aina havaittavissa. Niitä tulisikin käyttää aina vain vastaavan liikennemerkin kanssa.

85 §

Tilapäisissä järjestelyissä tienpitäjän tulisi poistaa vanhat merkinnät, jolloin sekaannusta aiheuttavat vanhat viivat tai vaihtoehtoiset värit ovat tarpeettomia.

Automaattiset kaista-avustimet ja muut järjestelmät eivät erottele valkoisia ja keltaisia viivoja vaan voivat tulkita vanhaa, käytöstä poistunutta, kaistaviivaa väärin.

185 §

Alkoholia nauttineen kuljettajan, jonka veren alkoholipitoisuus ei kuitenkaan vielä täytä rattijuopumuksen tunnusmerkistöä, ajaminen voitaisiin luonnoksen mukaan keskeyttää, kunnes elimistössä ei enää ole havaittavaa määrää alkoholia.

Säännökseen liittyy useita ongelmia. Puuttumiskynnyksen ja ajon estämisen tarpeellisuuden arvioinnin kriteerit ovat konditionaalimuotoilulla (”voisi”) jätetty täysin avoimiksi. Oikeusturvan kannalta tällainen harkintavalta on kestämätöntä. Käytännössä kyseessä on määräaikainen ajokielto teosta, joka ei ole rangaistava. Luonnoksen perusteluista jää epäselväksi olisiko se luonteeltaan turvaamistoimenpide vai varoitustyyppinen rangaistus.

Epäselväksi jää myös se, miten ajon estämistä valvottaisiin tai miten kiellon rikkomisesta rangaistaisiin. Kokonaisuudessaan liikkumisen rajoittaminen ei-rangaistavaksi määrätyn seikan perusteella soveltuu huonosti meidän oikeusjärjestelmäämme, varsinkin kun huomioidaan se, ettei näiden kuljettajien osuus onnettomuuksissa poikkea täysin selvistä kuljettajista.

Liikennemerkit ja opastimet

Liite 2, Liikennevalo-opastimet, kohta 4.

Nuolivalon osalta viitataan ympyrävaloista kertoviin kohtiin 1-3. Tässä kohdassa jää sanomatta selvästi, että nuolivalolla käännyttäessä väistettäviä ei ole.

Liite 3, taulukko 2, kohdat 5 ja 6



Aiemmin voimassa olleessa tieliikennelaissa oli velvollisuus väistää risteyksessä jo olevia ajoneuvoja. Säännöksestä luovuttiin ja nykyisin voimassa olevan lain mukaan merkillä osoitetaan, että risteykseen tulevan ajoneuvon on väistettävä ajoneuvoja ja raitiovaunuja, jotka saapuvat risteykseen risteävältä tieltä tai etuajo-oikeutetun liikenteen suunnasta. Nykyisen lain mukaan risteyksessä oleva väistää etuajo-oikeutettua. Tämä on ollut hyvä ja toimiva sääntö aiempaan verrattuna. Nyt ehdotettu muotoilu muuttaisi tilanteen vanhaan, huonompaan järjestelyyn, jossa risteyksiin nopeimmin ehtivä saa etuajo-oikeuden. Nykyinen muotoilu on selkeämpi.

Liite 3, taulukko 3, kohta 17



Kiellettyyn ajosuuntaan ajaminen voidaan sallia polkupyöräilijöille. Tämä mahdollistaisi myös yksisuuntaisella kadulla polkupyöräilyn vastavirtaan.

Polkupyöräily yksisuuntaisella tiellä vastavirtaan vaarantaa liikenneturvallisuuden. Tyypillinen onnettomuustilanne yksisuuntaisella ajoradalla aiheutuu, kun pihasta tuleva ajoneuvo ei huomaa väistää tiellä vastakkaiseen suuntaan liikkuvaa, yleensä peruuttavaa ajoneuvoa. Tämä johtuu yksinkertaisesti siitä, että yksisuuntaisella tiellä odotetaan aina liikenteen kulkevan vain yhteen suuntaan, eikä ”väärään” suuntaan kulkevaa laillista liikennettä ankarasta väistämisvelvollisuudesta huolimatta epähuomiossa tarkkailla lainkaan. Polkupyörät ovat vaikeampia havaita erityisesti kadulle peruutettaessa ja niiden valaisinlaitteet ovat usein puutteellisia. Esitetty sääntö lisäisi pyöräilijöiden ja autojen välisiä onnettomuuksia.

Jos polkupyöräily yksisuuntaisella kadulla vastavirtaan kaikesta huolimatta sallitaan, asia pitäisi aina jollain tavoin ilmoittaa myös yksisuuntaista katua käyttävien muiden ajoneuvojen kuljettajille.

Liite 3, taulukko 3, kohta 48



Luonnoksessa ei ole esitetty tarvetta tai perusteluja sille, missä ja miten nastarenkaiden käyttökieltoa edellyttävää merkkiä tulisi tai voitaisiin käyttää. Tukholmassa on muutama kadunpätkä, jossa tällainen kielto on voimassa. Saamamme tiedon mukaan sitä ei kuitenkaan valvota juuri mitenkään. Mikäli merkin tarpeelle ei ole nyt erityisiä perusteluja, niin siitä voidaan säätää erikseen, kun kiellon tarpeellisuus tulee arvioitavaksi. Tällä hetkellä kiellolle ei ole olemassa

erityisiä perusteluja. Jokaisella kuljettajalla tulee olla oikeus valita itselleen turvallisin rengastyyppi eikä heidän liikkumistaan tule rajoittaa tästä valinnasta johtuen.

Liite 3, taulukko 5, kohta 30



Vetoketjuperiaate on sinänsä hyvä ja toivottava toimintatapa. Ongelmaksi muodostuu kuitenkin se, että mikäli liikennemerkillä ajojärjestystä sekoitetaan, siitä seuraa tulkinnallisia tilanteita kolaritapausten vastuukysymyksiä selviteltäessä ja lisääntyviä kustannuksia liikennevakuutusten bonusmenetysten muodossa (kts. s.1 kohta Luottamusperiaate). Nykyinen järjestely on parempi ja suomalaisetkin ovat oppimassa vähitellen vapaaehtoisen vuorotteluperiaatteen käytön ilman tätä liikennemerkkiä ja varsinaiseen ajojärjestykseen puuttumista.

Liite 4, taulukko 1, kohdat 2-4

Luonnoksessa esitetään keltaisen viivan korvaamista valkoisella viivalla kustannussyillä, kansainvälisellä käytännöllä ja autonomisilla autoilla.

Ristiriitaista luonnoksessa on se, että poikkeavat ajojärjestelyt ja risteysruudukot merkittäisiin kuitenkin jatkossa keltaisella paremman havaittavuuden takia.

Ajoneuvojen kyky lukea ja erotella keltaista tai valkoista paranee tekniikan ja optiikan kehittyessä, eikä se ole keskeinen ongelma kuljettajia tukevien järjestelmien kehittymisessä.

Kansainvälinen käytäntö valkoisen maalin käytön suhteen on ymmärrettävä, sillä monissa maissa vain pimeys on ongelma, eikä niissä ole talvisia olosuhteita olemassa välttämättä lainkaan tai ainakin ne ovat huomattavasti harvinaisempia kuin meillä. Keltaisen värin käytöstä ei tulisi luopua.

(Ks. kuva 3, jossa on keltaiset ja valkoiset merkinnät rinnakkain)


Kuva 3

Liite 5, taulukko 2, kohta b

Luonnoksen esitys nostaa ns. kevyiden peräkärryjen (enintään 750 kg luokittelumassa) ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen 100 km/h:ssa niiden ollessa kytkettyinä henkilöautoon tai pakettiautoon. Muutos on hyvä ja kannatettava. Näiden autojen ja peräkärryjen ajo-ominaisuudet ja toiminnallisuus ovat kehittyneet merkittävästi viime vuosina.

Liikennekasvatuksesta

Esityksessä otetaan kantaa siihen, että liikennekasvatus tulisi aloittaa kouluissa mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Tämä on erittäin kannatettava asia. Kaikkien liikenteessä mukana olevien tulisi tuntea liikennesäännöt. Asia korostuu erityisesti nyt kun ajokorttia suorittavien keski-ikä on noussut muun muassa korkeista ajokorttikustannuksista johtuen.

Pakettiautojen ja matkailuajoneuvojen nopeudet

Pakettiautojen ja matkailuajoneuvojen (alle 3500 kg) ajoneuvokohtaisista nopeusrajoituksista luopuminen on hyvä ja kannatettava ehdotus.

Talvinopeusrajoitukset

Ehdotuksen mukaan talvirenkaiden käyttö olisi marraskuun alusta maaliskuun loppuun pakollista vain, ”mikäli sää tai keli sitä edellyttää”. Käytännössä se tarkoittaa, että ajoradalla on lunta tai jäätä. Sinänsä esitetty uudistus on kannatettava.

Aivan samalla logiikalla pitäisi täsmentää talvinopeusrajoitusten voimassaoloa. Talvirajoituksen tulisi olla voimassa vain, kun sää tai keli sitä edellyttää. Tällainen muutos motivoisi ajoneuvojen kuljettajia ymmärtämään talvirajoitusten tarpeellisuutta. Samalla rajoitusten noudattaminen todennäköisesti paranisi.

Uudistus voitaisiin toteuttaa yksinkertaisesti kiinteillä nopeusrajoitusliikennemerkeillä. Ylempänä olisi varsinainen rajoitus ja alempana talvirajoitus, jonka alapuolella lisäkilpi, esimerkiksi liukastelevan auton kuva, osoittamassa alemman rajoituksen voimassaolo-olosuhteita. Tämän jälkeen merkkejä ei tarvitsisi vaihtaa syksyin ja keväisin, eikä talvinopeusrajoitusten voimassaoloaikoja tarvitsisi miettiä. Ne olisivat voimassa aina, kun olosuhteet sitä edellyttävät. Vastaavia järjestelyjä on käytössä eri puolilla Eurooppaa ja siellä ne on todettu toimiviksi.

Oikealle kääntyminen punaisten liikennevalojen palaessa

Oikealle kääntyminen punaisista liikennevaloista huolimatta on sallittu monessa maassa. Se sujuvoittaa liikennettä. Tällaisen kääntymisen salliminen Suomessakin olisi tie- ja liikenneolosuhteiden puolesta täysin mahdollista monissa risteyksissä. Esitämme, että kääntyminen punaisen valon palaessa sallittaisiin erillisellä liikennemerkillä, joka edellyttäisi aina pysähtymistä ennen kääntymistä.

Lopuksi

Kokonaisuudessaan luonnokseen sisältyy paljon hyviä uudistuksia, mutta moni asia vaatii laajempaa kokonaisarviointia ja tarkennuksia. Nykyisen tieliikennelain tulkinnassa hankalaksi

osoittautuneiden käsitteiden, kuten tie- ja piha-alue, yksityisalue ja suljettu alue, maastoliikenne ja vähäiset tiet, tulkinnanvaraisuus ei poistu nyt ehdotetussa uudistuksessa.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry